



Bruselj, 9.12.2020
COM(2020) 789 final

**SPOROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU, SVETU, EVROPSKEMU
EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ**

**Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na
pravo pot za prihodnost**

{SWD(2020) 331 final}

SPOROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU, SVETU, EVROPSKEMU EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ

Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost

1 NAŠA VIZIJA

1. **Mobilnost in promet sta pomembna za vse nas.** Mobilnost, ki zajema vse od vsakodnevnih vožnje na delo, obiskov družine in prijateljev in turizma do ustreznega delovanja svetovnih dobavnih verig za oskrbo naših trgovin z blagom in našo industrijsko proizvodnjo, je temelj našega gospodarskega in družbenega življenja. Prosto gibanje oseb in blaga prek notranjih meja je temeljna svoboščina Evropske unije (EU) in njenega enotnega trga. Potovanja znotraj EU so prispevala k večji koheziji in okrepila evropsko identiteto. Prometni sektor kot drugo največje področje odhodkov evropskih gospodinjstev prispeva 5 % k evropskemu BDP in neposredno zaposluje približno 10 milijonov delavcev.
2. Medtem ko **mobilnost uporabnikom prinaša številne koristi, naša družba zanjo plačuje tudi določeno ceno.** Ta vključuje emisije toplogrednih plinov, onesnaženje zraka, hrup in onesnaženje vode, nezgode in prometne nesreče, zastoje in izgubo biotske raznovrstnosti; vse to pa vpliva na naše zdravje in dobro počutje. Z dosedanjimi prizadevanji in ukrepi politike ti vplivi še niso bili zadostno obravnavani. Emisije toplogrednih plinov v prometnem sektorju so se sčasoma povečale in danes predstavljajo kar četrtnino vseh emisij EU.
3. Daleč **najresnejši izziv, s katerim se spopada prometni sektor, zajema znatno zmanjšanje emisij in doseganje večje trajnostnosti.** Ta preobrazba obenem ponuja odlične priložnosti, da se zagotovi boljša kakovost življenja in da se evropska industrija vzdolž vrednostnih verig posodobi, ustvarja visokokakovostna delovna mesta, razvija nove proizvode in storitve, krepi konkurenčnost in ohranja vodilni položaj v svetu, medtem ko drugi trgi hitro napredujejo proti doseganju brezemisijske mobilnosti. Zaradi visokega deleža skupnih emisij toplogrednih plinov v EU bo cilj EU glede najmanj 55-odstotnega zmanjšanja toplogrednih plinov do leta 2030 in doseganja podnebne nevtralnosti do leta 2050 dosežen samo, če bodo ambicioznejše politike za zmanjšanje odvisnosti prometa od fosilnih goriv sprejete brez odlašanja in v sinergiji s prizadevanji za ničelno onesnaževanje. **Uspeh evropskega zelenega dogovora¹ je odvisen od tega, ali bomo sposobni zagotoviti trajnostnost celotnega prometnega sistema.**
4. Pandemija COVID-19 je jasno pokazala, da je zagotavljanje dobro delujočega notranjega trga ključnega pomena za EU. V krizi se je pokazala bistvena vloga prometa in cena, ki jo morajo plačati družba, zdravstvo in gospodarstvo v primeru velikih omejitev ali celo splošne okrnitve prostega gibanja oseb, blaga in storitev. Ohranitev dobavnih verig in **usklajen pristop k povezljivosti in prometni dejavnosti sta bistvena za premagovanje vsake krize** ter krepitev strateške avtonomije in odpornosti EU.
5. Zato **mora biti tudi zagotavljanje resnične odpornosti našega prometnega sistema proti prihodnjim krizam ključni cilj prihodnje prometne politike EU.** Temelj evropske prometne politike je še vedno dokončanje enotnega evropskega prometnega prostora, kot je

¹ COM(2019) 640 final, Evropski zeleni dogovor.

predvideno v beli knjigi iz leta 2011². Spodbujanje kohezije, zmanjševanje regionalnih razlik in izboljšanje povezljivosti ter dostopa do notranjega trga za vse regije je še vedno strateškega pomena za EU. Pandemija COVID-19 je znatno vplivala na mobilnost. V okviru okrevanja po tej hudi krizi bi bilo treba zagotoviti javno podporo za „boljšo obnovo“ mobilnosti ter korak naprej k trajnostni in pametnejši prihodnosti.

6. **Okolju prijaznejša mobilnost mora biti nova podlaga za rast prometnega sektorja.** Mobilnost v Evropi bi morala temeljiti na učinkovitem in medsebojno povezanem multimodalnem prometnem sistemu za potnike in tovor, ki bi bil okrepljen s cenovno dostopnim železniškim omrežjem za visoke hitrosti, obsežno infrastrukturo za polnjenje in oskrbo z gorivom za brezemisijška vozila³ ter oskrbo z obnovljivimi in nizkoogljivi gorivi ter čistejšo in dejavnejšo mobilnostjo v okolju prijaznejših mestih, ki prispevajo k dobremu zdravju in dobremu počutju svojih prebivalcev.
7. **Digitalizacija bo postala nepogrešljivo gonilo modernizacije celotnega sistema,** in sicer bo prispevala k njegovem nemotenem delovanju in večji učinkovitosti. Evropa mora tudi izkoristiti digitalizacijo in avtomatizacijo za nadaljnje povečanje ravni varnosti, varstva, zanesljivosti in udobja, s čimer se bo ohranila vodilna vloga EU pri proizvodnji prometne opreme in povezanih storitvah ter izboljšala naša svetovna konkurenčnost znotraj učinkovitih in odpornih logističnih verig.
8. Pri tem razvoju ne bi smel biti nihče zapostavljen: **ključno je, da je mobilnost razpoložljiva in cenovno dostopna za vse, da se podeželje in oddaljene regije bolje povežejo⁴, da se zagotovi dostop osebam z zmanjšano mobilnostjo in invalidom ter da sektor zagotavlja dobre socialne razmere, možnosti za prekvalificiranje in privlačna delovna mesta.** Evropski steber socialnih pravic je evropski kompas za zagotovitev socialno pravičnega in poštenega zelenega in digitalnega prehoda.
9. **Na splošno moramo z obstoječe paradigme postopnih sprememb preiti na temeljno preobrazbo.** Ta strategija tako določa načrt, s katerim bi se evropski promet zanesljivo usmeril na pravo pot k trajnostni in pametni prihodnosti. Da bi se ta vizija tudi uresničila, je v akcijskem načrtu, ki bo usmerjal naše delo v prihodnjih letih, opredeljenih deset vodilnih področij. Scenariji, ki podpirajo strategijo in ki so skupni scenarijem, ki podpirajo načrt za uresničitev podnebnih ciljev do leta 2030⁵, kažejo, da lahko kombinacija ukrepov politike, določenih v tej strategiji, z ustrezno ravno ambicioznosti ustvari **90-odstotno zmanjšanje emisij prometnega sektorja do leta 2050.** Ob hkratnem upoštevanju analize iz priloženega delovnega dokumenta služb Komisije⁶ so navedeni različni **mejniki**, da bi se predstavila pot evropskega prometnega sistema k doseganju naših ciljev trajnostne, pametne in odporne mobilnosti, s tem pa tudi potrebna ambicioznost naših prihodnjih politik. Med temi mejniki so:

do leta 2030:

- na evropskih cestah bo najmanj 30 milijonov brezemisijških vozil,

² COM(2011) 144 final, Bela knjiga – Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu. Komisija je to belo knjigo tudi ocenila v dokumentih SWD(2020) 410 in SWD(2020) 411.

³ V tem sporočilu se izraz „vozilo“ odvisno od posameznega konteksta nanaša na vse vrste vozil, ki med drugim vključujejo avtomobile, tovornjake, avtobuse, potovalne avtobuse, lahka vozila, vlake, zrakoplove, ladje, čolne, trajekte itd.

⁴ Ta vidik se bo nadalje preučil v okviru sporočila Komisije o dolgoročni viziji za podeželje v letu 2021.

⁵ COM(2020) 562 final, Krepitev evropskih podnebnih ambicij do leta 2030 – Vlaganje v podnebno nevtralno prihodnost v korist naših državljanov.

⁶ SWD(2020) 331.

- 100 evropskih mest bo podnebno nevtralnih,
- promet na železniških povezavah za visoke hitrosti se bo podvojil,
- načrtovana kolektivna potovanja na razdalji do 500 km v EU bi morala biti ogljično nevtralna,
- avtomatizirana mobilnost se bo uporabljala v velikem obsegu,
- brezemisijška plovila bodo pripravljena za trg;

do leta 2035:

- brezemisijški veliki zrakoplovi bodo pripravljene za trg;

do leta 2050:

- skoraj vsi avtomobili, kombinirana vozila, avtobusi in nova težka vozila bodo brezemisijški,
- železniški tovorni promet se bo podvojil,
- promet na železniških povezavah za visoke hitrosti se bo potrojil,
- multimodalno vseevropsko prometno omrežje (TEN-T), opremljeno za trajnosten in pameten promet s povezljivostjo za visoke hitrosti, bo delovalo v celotnem omrežju.

2 TRAJNOSTNA MOBILNOST – NEPREKLICEN PREHOD NA BREZEMISIJSKO MOBILNOST

10. Evropski zeleni dogovor poziva k 90-odstotnemu zmanjšanju emisij toplogrednih plinov iz prometa, da bi EU lahko postala podnebno nevtralno gospodarstvo do leta 2050, medtem ko bi si prizadevala tudi za cilj ničelnega onesnaževanja. Za tako sistemsko spremembo **moramo (1) zagotoviti večjo trajnostnost vseh načinov prevoza, (2) omogočiti splošno razpoložljivost trajnostnih alternativ** v multimodalnem prometnem sistemu in **(3) vzpostaviti prave spodbude** za prehod. **To so trije stebri naših prihodnjih ukrepov.**
11. To pomeni, da **je treba izkoristiti vse vzvode politike:** (1) **ukrepe za znatno zmanjšanje sedanje odvisnosti od fosilnih goriv** (nadomeščanje obstoječih vozniških vozil z nizkoemisijškimi in brezemisijškimi vozili ter spodbujanje uporabe obnovljivih in nizkoogljčnih goriv); (2) **odločilen ukrep za preusmeritev več dejavnosti k bolj trajnostnim načinom prevoza** (zlasti povečanje števila potnikov v železniškem prometu in voženj na delo z javnimi prevoznimi sredstvi in dejavnimi načini prevoza ter preusmeritev znatne količine tovora na železnice, celinske plovne poti in pomorski prevoz na kratke razdalje); ter (3) **internalizacijo zunanjih stroškov** (izvajanje načel „onesnaževalec plača“ in „uporabnik plača“, zlasti z mehanizmom za oblikovanje cen ogljika in zaračunavanje pristojbin za uporabo infrastrukture).

2.1 Vsi načini prevoza morajo postati bolj trajnostni

12. **Ker so vsi načini prevoza nepogrešljivi v našem prometnem sistemu, morajo vsi postati bolj trajnostni.** V okviru prvega stebra našega pristopa moramo brez nadaljnega odlašanja spodbuditi uporabo nizkoemisijških in brezemisijških vozil ter obnovljivih in nizkoogljčnih goriv v cestnem, vodnem, zračnem in železniškem prometu. Podpreti moramo raziskave in inovacije na področju konkurenčnih, trajnostnih in krožnih izdelkov⁷ in storitev, zagotoviti, da bo industrija dobavljala prava vozila in goriva, vzpostaviti potrebno infrastrukturo in spodbuditi povpraševanje med končnimi uporabniki. To je bistveno za uresničitev naših podnebnih ciljev za leti 2030 in 2050 in cilja ničelnega onesnaževanja ter ohranitev svetovne vodilne vloge evropskih podjetij v sektorju.

⁷ Krožni izdelki in storitve bodo prispevali k splošni trajnostnosti prometa. V akcijskem načrtu za krožno gospodarstvo (COM(2020) 98 final) je opredeljenih sedem ključnih vrednostnih verig izdelkov, zlasti baterije in vozila ter gradbeništvo.

Ključnega pomena je ohranjanje tehnološke nevtralnosti pri vseh načinih prevoza, vendar to ne bi smelo povzročiti neukrepanja pri odpravljanju rešitev, ki temeljijo na fosilnih gorivih.

VODILNO PODROČJE 1 – SPODBUJANJE UPORABE BREZEMISIJSKIH VOZIL, OBNOVLJIVIH IN NIZKOOGLJIČNIH GORIV TER S TEM POVEZANE INFRASTRUKTURE

13. Kljub hitri rasti je delež nizkoemisijskih in **brezemisijskih vozil v voznem parku še vedno precej premajhen**. Standardi za CO₂ in emisije onesnaževal znaka ter pravila javnega naročanja, kot so navedeni v direktivi o čistih vozilih⁸, bodo še naprej ključni dejavniki oblikovanja politike pri našem prehodu na brezemisijsko mobilnost v cestnem prometu, s povečano dobavo brezemisijskih vozil pa bodo zagotovili, da bo trajnostna mobilnost cenovno dostopnejša za vse. Da bi se torej izpolnili cilji iz načrta za uresničitev podnebnih ciljev do leta 2030 in zagotovila jasno začrtana pot k brezemisijski mobilnosti od leta 2025 naprej, bo Komisija predlagala revizijo **standardov CO₂** za avtomobile in kombinirana vozila do junija 2021. Komisija bo v tem smislu tudi pregledala standarde CO₂ za težka vozila.
14. V zadnjih petih letih so bila vložena znatna prizadevanja v zmanjšanje emisij onesnaževal zraka iz motornih vozil. Avtomobili, ki se prodajajo danes, izpuščajo precej manj onesnaževal kot avtomobili iz leta 2015. Vendar lahko storimo še več: prihodnji predlog glede **strožjih standardov za emisije onesnaževal zraka** za vozila z motorji z notranjim izgorevanjem (Euro 7) bo zagotovil, da se bodo na trg dajala samo nizkoemisijska vozila, primerna za prihodnost.
15. Partnerstva, ki so predvidena za program Obzorje Evropa, kot so partnerstvo za baterije (Batteries), partnerstvo za brezemisijski cestni promet (2Zero) in partnerstvo za čisti vodik (Clean Hydrogen), bi lahko prispevala k dobavi inovativnih tehnologij vozil. Obenem je potrebna celovita politika, da se **spodbudi povpraševanje po brezemisijskih vozilih** brez ovir na celotnem enotnem trgu ob polnem spoštovanju mednarodnih obveznosti Unije. Zgoraj navedene okoljske standarde bi morali spremljati ukrepi za povečanje povpraševanja po teh vozilih, kot so oblikovanje cen ogljika, obdavčitev, pristojbine za uporabo cest ter revizija pravil o težah in merah težkih vozil. Komisija bo predlagala ukrepe za spodbujanje uporabe brezemisijskih vozil v voznih parkih podjetij in mestnih voznih parkih. Poleg tega bo nova uredba o baterijah zagotovila trajnostnost in varnost baterij, ki se dajejo na trg v EU, v njihovem celotnem življenjskem ciklu. Zahteve glede trajnostnosti in zahteve, ki veljajo ob koncu življenjskega cikla, vključno v zvezi z ogljičnim odtisom ter etičnim in trajnostnim pridobivanjem surovin, so bistvene za zmanjšanje okoljskega odtisa električnih vozil.
16. Prilagoditi bi bilo treba naš zakonodajni okvir o **tehničnih pregledih**, da se zagotovi skladnost vozil z emisijskimi in varnostnimi standardi v njihovi celotni življenjski dobi. Eno samo nepravilno delujoče vozilo lahko onesnaži naš zrak bolj kot več tisoč čistih vozil⁹.
17. Razvoj motorjev cestnih vozil v brezemisijske sam po sebi ne odpravlja težav v zvezi z uporabo pnevmatik, ki še vedno povzročajo hrup in nastajanje mikroplastike. Mikroplastika onesnažuje naše vode in morja in lahko v končni fazi vstopi v prehransko verigo. Nadalje bi bilo treba spodbujati uporabo **visoko učinkovitih pnevmatik**, saj zmanjšujejo porabo

⁸ Direktiva (EU) 2019/1161 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o spremembi Direktive 2009/33/ES o spodbujanju čistih in energetsko učinkovitih vozil za cestni prevoz (UL L 188, 12.7.2019, str. 116).

⁹ Glej na primer: SWD(2012) 206 final in nedavne preskuse, ki so se izvajali v Belgiji. <https://magazine.vab.be/wp-content/uploads/2020/02/Roetfilter-Persdossier.pdf>.

energije in emisije (vključno s kotalnim hrupom), obenem pa ohranjajo varnost vozil. Cilj prihodnje revizije direktive o izrabljenih vozilih bo tudi zmanjšanje splošnega okoljskega odtisa proizvodnje in razstavljanja vozil.

18. Dobavitelji goriv in prevozniki bi morali zdaj videti jasen znak, da morajo goriva za prevoz postati ogljično nevtralna ter da **je treba nemudoma zagotoviti obsežno uvajanje trajnostnih obnovljivih in nizkoogljičnih goriv**. Komisija bo preučila možnost dodatnih ukrepov za podporo tem gorivom, po možnosti prek minimalnega deleža ali kvot, z revizijo prenovljene direktive o energiji iz obnovljivih virov.
19. V **cestnem prometu** se brezemisijske rešitve že uvajajo. Proizvajalci zelo veliko vlagajo v baterijska električna vozila. Njihova razširjenost na trgu že narašča, zlasti v primeru avtomobilov, kombiniranih vozil in avtobusov, ki se uporabljajo v mestih, pojavljajo pa se tudi že med tovornjaki in potovalnimi avtobusi. Proizvajalci vlagajo tudi v vozila s pogonom na vodikove gorivne celice, predvsem za uporabo v komercialnih vozniških parkih, avtobusnem in prometu težkih vozil. Te obetavne možnosti so podprte s strategijama EU za povezovanje energetskega sistema¹⁰ in vodik¹¹ ter strateškim akcijskim načrtom za baterije¹². Energijska učinkovitost je merilo za prednostno razvrstitev prihodnjih izbir ustreznih tehnologij, pri katerih se upošteva celoten življenjski cikel. Prehodne tehnološke rešitve bi morale v celoti upoštevati standarde CO₂ in onesnaževanje. Nadalje bo treba elektrificirati tudi **železniški promet**: kjer to ni izvedljivo, bi bilo treba povečati uporabo vodika.
20. **Zračni in vodni promet** se bosta v naslednjih desetletjih spopadala z večjimi izzivi razogljičenja zaradi trenutnega pomanjkanja brezemisijskih tehnologij, pripravljenih za trg, dolgotrajnega razvoja in dolgih življenjskih ciklov zrakoplovov in plovil, potrebnih znatnih naložb v opremo in infrastrukturo za oskrbo z gorivom ter mednarodne konkurence v teh sektorjih. Mednarodne emisije EU iz plovbe in letalstva so se od leta 1990 povečale za več kot 50 %. V teh sektorjih so ukrepi nujni tudi med okrevanjem po sedanji krizi. Ta načina morata imeti prednostni dostop do dodatnih obnovljivih nizkoogljičnih tekočih in plinastih goriv¹³, saj kratkoročno ni na voljo ustreznih alternativnih pogonskih sistemov. Pobudi ReFuelEU letalstvo in FuelEU pomorstvo bosta spodbudili proizvodnjo in uporabo trajnostnih goriv v letalskem in pomorskem prometu ter obravnavali to vprašanje. Poleg tega bo Komisija preučila možnost ustanovitve zaveznitva za vrednostno verigo obnovljivih in nizkoogljičnih goriv, v okviru katerega bo omogočeno sodelovanje med javnimi organi, industrijo in civilno družbo, da bi se spodbudila dobava in uvajanje najobetavnejših goriv, kar bo dopolnilo ukrepanje na podlagi evropskega zaveznitva za čisti vodik in temeljilo na uspehu evropskega zaveznitva za baterije¹⁴.
21. Za **izboljšanje energijske učinkovitosti in zmanjšanje emisij iz zrakoplovov in plovil** je treba spodbujati ambiciozne standarde za njihovo zasnovano in delovanje. EU mora še naprej tesno sodelovati z vsemi mednarodnimi organizacijami, kot sta Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO) in Mednarodna pomorska organizacija (IMO), pri konkretnih ukrepih za uresničitev znanstveno utemeljenih svetovnih ciljev glede zmanjšanja emisij, ki

¹⁰ COM(2020) 299 final, Gonilo za podnebno nevtravno gospodarstvo: strategija EU za povezovanje energetskega sistema.

¹¹ COM(2020) 301 final, Strategija za vodik za podnebno nevtravno Evropo.

¹² COM(2018) 293 final, PRILOGA 2 – Strateški akcijski načrt za baterije.

¹³ Ta bi na primer lahko bila vodikovo gorivo, sintetična goriva na osnovi vodika in napredna biogoriva. Že zgodaj je na primer treba razviti varnostne standarde za vodni promet na vodik, da se spodbudi tiste, ki prvi ukrepajo, postopki certificiranja pa bi morali biti čim bolj preprosti, ne da bi bile ogrožene splošne ravni varnosti.

¹⁴ https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-battery-alliance_en.

so skladni s Pariškim sporazumom¹⁵. Potrebna so tudi znatna prizadevanja za razvoj prelomnih tehnologij, da bi se brezemisijška plovila in zrakoplovi dali na trg. Unija bi morala za uresničitev tega ustvariti spodbudno okolje, med drugim z ustreznimi politikami za oblikovanje cen ogljika ter raziskavami in inovacijami, zlasti prek partnerstev, ki bi se lahko vzpostavila v okviru programa Obzorje Evropa (kot so partnerstvo za brezemisijški vodni promet (Zero Emission Waterborne Transport), partnerstvo za čisto letalstvo (Clean Aviation) in partnerstvo za čisti vodik (Clean Hydrogen)). Poleg tega lahko učinkovitejše upravljanje prometa, na primer v okviru enotnega evropskega neba, ustvari znatne okoljske koristi¹⁶. Te dejavnosti so bistveni elementi „svežnja ukrepov“, **potrebne za razogljičenje letalskega in pomorskega prometa**, kjer so svetovni ukrepi še vedno bistvenega pomena.

22. Povečano uvajanje in uporaba obnovljivih in nizkoogljčnih goriv morata biti tesno povezana z vzpostavitvijo celovitega omrežja **infrastrukture za polnjenje in oskrbo z gorivom**, da bi se v celoti omogočila obsežna uporaba nizkoemisijških in brezemisijških vozil pri vseh načinih prevoza. „Napolniti“ je vodilni evropski projekt v okviru mehanizma za okrevanje in odpornost¹⁷: cilj je, da se do leta 2025 zgradi polovica od 1 000 vodikovih postaj in prvi od treh milijonov javnih polnilnih postaj¹⁸, potrebnih do leta 2030. Končni cilj je zagotoviti gosto, razširjeno omrežje za omogočanje enostavnega dostopa za vse stranke, vključno z upravljavci težkih vozil. Komisija bo objavila strateški načrt uvedbe, v katerem bo opisala vrsto dopolnilnih ukrepov v podporo hitremu uvajanju infrastrukture za alternativna goriva, med drugim tudi na področjih s trajnimi vrzelmi. Ti bi vključevali priporočila o postopkih načrtovanja in izdaje dovoljenj ter financiranju, ki bodo oblikovana v sodelovanju s forumom Komisije za trajnostni promet, ki združuje ključne javne in zasebne predstavnike celotne vrednostne verige¹⁹.
23. Evropa mora tudi odpraviti trajno razdrobljenost in splošno razširjeno pomanjkanje interoperabilnih storitev polnjenja/oskrbe z gorivom v Evropi za vse načine prevoza. Komisija bo v okviru **prihodnje revizije direktive o infrastrukturi za alternativna goriva (AFID)** preučila možnosti opredelitve več zavezujočih ciljev v zvezi z uvedbo infrastrukture ter nadaljnjih ukrepov za zagotovitev celovite interoperabilnosti infrastrukture in storitev uporabe infrastrukture za vsa vozila na alternativna goriva. Med ključnimi vprašanji, ki jih je treba obravnavati, so ustrezne informacije za potrošnike, da bi se odpravila sedanja nepreglednost pri oblikovanju cen, in olajšanje nemotenih čezmejnih plačil. Poleg tega je za pričakovano obsežno uporabo baterijskih električnih vozil in drugih oblik električne mobilnosti potrebna nemotena vključitev v električno omrežje. Uvajanje pametne polnilne infrastrukture bo pomagalo zagotoviti skladiščno zmogljivost in prožnost za elektroenergetski sistem. Poleg revizije direktive o infrastrukturi za alternativna goriva se opravi tudi revizija uredbe o vseevropskem prometnem omrežju (TEN-T) in drugih instrumentov politike, kot sta prenovljena direktiva o energiji iz obnovljivih virov ter njen mehanizem obračunavanja električne energije ter direktiva o energetske učinkovitosti stavb,

¹⁵ EU in njene države članice bi si morale prizadevati za ta cilj na naslednji generalni skupščini ICAO v letu 2022.

¹⁶ S tem se lahko emisije iz zračnega prometa zmanjšajo za do 10 %, upravljanje letalskega prometa pa bi tudi lahko pomagalo obravnavati vplive letalstva na podnebje, ki niso povezani s CO₂.

¹⁷ COM(2020) 575 final, Letna strategija za trajnostno rast 2021.

¹⁸ Število potrebnih javnih polnilnih mest bo podrobno ocenjeno v okviru ocene učinka, priložene reviziji direktive o infrastrukturi za alternativna goriva.

¹⁹ Po potrebi bodo k sodelovanju v postopku vabljeni drugi akterji na trgu in na področju financiranja. Posebno pomembno v tem okviru je spodbujanje polnilne infrastrukture v zasebnem in javnem stavbnem fondu: velika večina vsega polnjenja se opravi doma ali na delu. Zagotovljeni bosta celovita uskladitev s tekočo pobudo „val prenove“ in vzajemna krepitev. Komisija bo ustanovila skupino na visoki ravni za vodilni projekt „Napolniti“, da bi potrdila ugotovitve tega postopka.

da bi se povečali cilji za polnilna mesta v naših stavbah. Komisija bo zagotovila uskladitev s potrebnimi naložbami v omrežje v okviru svojih pobud na podlagi strategij EU za povezovanje energetskega sistema in vodik.

VODILNO PODROČJE 2 – VZPOSTAVITEV BREZEMISIJSKIH LETALIŠČ IN PRISTANIŠČ

24. **Pristanišča in letališča** so ključnega pomena za našo mednarodno povezljivost, evropsko gospodarstvo in regije, v katerih se nahajajo. Pri svojem prehodu na brezemisijška vozlišča morajo najboljše prakse, ki jih upošteva večina trajnostnih letališč in pristanišč²⁰, postati nova normalnost in omogočiti bolj trajnostne oblike povezljivosti. Pristanišča in letališča bi morala postati vozlišča multimodalne mobilnosti in prometa, ki povezujejo vse relevantne načine prevoza. S tem se bo izboljšala kakovost zraka na lokalni ravni, kar bo prispevalo k izboljšanju zdravja okoliških prebivalcev. Pristanišča na celinskih vodah in morska pristanišča imajo veliko možnost, da postanejo nova vozlišča čiste energije za povezane elektroenergetske sisteme, vodikova ter druga nizkoogljična goriva in preskuševalne naprave za predelavo odpadkov ter krožno gospodarstvo.
25. Komisija bo predlagala **ukrepe za zagotavljanje čistih letališč in pristanišč** s spodbujanjem uvajanja obnovljivih in nizkoogljičnih goriv ter oskrbo stacioniranih plovil in zrakoplovov z energijo iz obnovljivih virov namesto z energijo iz fosilnih virov, spodbujanjem razvoja in uporabe novih, čistejših in manj hrupnih zrakoplovov in plovil, revizijo letaliških pristojbin, zagotavljanjem okolju prijaznejših premikov zrakoplovov po letaliških tleh ter pristaniških storitev in dejavnosti, optimizacijo postankov v pristaniščih in širšo uporabo pametnega upravljanja prometa. Komisija bo tudi nadalje spremljala ukrepe, predlagane v poročilu Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu (EASA) v zvezi s posodobljeno analizo vplivov letalstva na podnebje, ki niso povezani s CO₂.²¹
26. Povečati se morajo **javne in zasebne naložbe** v lokalno proizvodnjo energije iz obnovljivih virov, bolj trajnosten multimodalen dostop in obnove voznih parkov²² v letalskem in vodnem prometu. Za nekatere od teh naložb bi bila koristna določitev ustreznih meril za trajnostno taksonomijo, ki bi upoštevala posebnosti vsakega načina prevoza, tudi med prehodom na ničelne emisije. Prav tako je mogoče pričakovati, da bo v pomoč tudi revidirana posojilna politika, ki jo mora sprejeti Evropska investicijska banka (EIB).
27. V sinergiji z uvajanjem alternativnih goriv v pomorskem prometu so v okviru prizadevanja za doseg cilja ničelnega onesnaževanja potrebna prizadevanja za korenito zmanjšanje širšega okoljskega odtisa sektorja. Prednostna naloga bi morala biti vzpostavitev obsežnih **območij nadzora nad emisijami** v vseh vodah EU, končni cilj tega pa bi bil ničelno onesnaževanje zraka in vode iz pomorskega prometa v korist morskih bazenov, obalnih območij in pristanišč. Komisija zlasti usmerja prizadevanja, da bi pokrila Sredozemsko morje, in namerava začeti podobno delo v zvezi s Črnim morjem. Opravljen bo tudi pregled zakonodaje EU o recikliranju ladij²³, da bi se določili možni ukrepi za okrepitev navedene zakonodaje, tj. da bi se nadalje spodbujale varne in trajnostne prakse recikliranja ladij.

²⁰ Kot je pobuda EcoPorts ali pobuda za akreditacijo za emisije ogljika z letališč, ki sta ju oblikovali Organizacija evropskih morskih pristanišč (ESPO) oziroma Mednarodni letališki svet (ACI) Evropa.

²¹ Glej COM(2020) 747 final, Posodobljena analiza vplivov letalstva na podnebje, ki niso povezani s CO₂, in morebitni ukrepi politike v skladu s členom 30(4) direktive EU o trgovanju z emisijami toplogrednih plinov.

²² Na primer, z najnovejšo generacijo zrakoplovov, ki je že na voljo, se emisije CO₂ zmanjšajo za 20–25 %, zmanjša pa se tudi odtis hrupa.

²³ Uredba (EU) št. 1257/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. novembra 2013 o recikliranju ladij in spremembi Uredbe (ES) št. 1013/2006 in Direktive 2009/16/ES (UL L 330, 10.12.2013, str. 1).

Mejniki²⁴ zmanjšanja sedanje odvisnosti od fosilnih goriv:

- 1) do leta 2030 bo v prometu najmanj 30 milijonov brezemisijских avtomobilov in 80 000 brezemisijских tovornjakov;
- 2) do leta 2050 bodo brezemisijски skoraj vsi avtomobili, kombinirana vozila, avtobusi in nova težka vozila;
- 3) brezemisijška oceanska plovila in veliki brezemisijški zrakoplovi bodo pripravljene za trg do leta 2030 oziroma 2035.

2.2 Omogočiti moramo splošno razpoložljivost trajnostnih alternativ, da bi omogočili boljše izbire načine prevoza

28. V okviru drugega stebra našega pristopa **je treba zagotoviti splošno razpoložljivost trajnostnih alternativ** v popolnoma integriranem in nemotenem sistemu multimodalne mobilnosti. EU se ne more zanašati izključno na tehnološke rešitve: potrebno je takojšnje ukrepanje za prilagoditev našega sistema mobilnosti za spopadanje s podnebnimi spremembami in zmanjšanje onesnaževanja. Multimodalnost izkorišča prednosti različnih načinov prevoza, kot so priročnost, hitrost, cena, zanesljivost in predvidljivost, z njihovo kombinacijo pa lahko ponudi učinkovitejše rešitve prevoza za ljudi in blago. Pandemija COVID-19 je pokazala, da je povečana multimodalnost ključna tudi za izboljšanje odpornosti našega prometnega sistema in da je javnost pripravljena za trajnostne alternativne načine prevoza.
29. **Ljudje so pripravljene za prehod na bolj trajnostne načine prevoza**, zlasti pri vsakodnevni mobilnosti, glavni pogoj za prehod pa so cena²⁵, razpoložljivost in hitrost. EU mora pomagati ustvariti ustrezne pogoje za večjo uporabo trajnostnih alternativ, ki so varne, konkurenčne in cenovno dostopne. Kadar so ustrezne alternative na voljo po konkurenčnih cenah, kadar so dovolj pogoste in udobne, ljudje izberejo bolj trajnostni način²⁶.
30. **Hkrati se spreminjajo vzorci mobilnosti in vedenje potrošnikov**. Te spremembe krepi pandemija COVID-19, v veliki meri pa jih omogočajo digitalne rešitve. K tekočemu preoblikovanju mobilnosti prispevajo tudi delo na daljavo, videokonference, elektronsko poslovanje ter uporaba storitev deljene in sodelovalne mobilnosti.

VODILNO PODROČJE 3 – BOLJ TRAJNOSTNA IN ZDRAVA MEDMESTNA IN MESTNA MOBILNOST

31. Potrebno je odločno ukrepanje za preobrazbo prometnega sektorja v pravi multimodalni sistem trajnostnih in pametnih storitev mobilnosti. Da bi se to doseglo, bi Evropa morala zgraditi visokokakovostno prometno omrežje s storitvami železniškega prometa na progah za visoke hitrosti na kratke razdalje in čistimi letalskimi storitvami za boljšo pokritost

²⁴ Ob hkratnem upoštevanju analize iz priloženega delovnega dokumenta služb Komisije so ti mejniki navedeni, da bi se predstavila pot evropskega prometnega sistema k doseganju naših ciljev trajnostne, pametne in odporne mobilnosti, s tem pa tudi potrebna ambicioznost naših prihodnjih politik.

²⁵ Posebna raziskava Eurobarometer št. 495 je pokazala, da je večina uporabnikov avtomobilov pripravljena za prehod na okolju prijaznejše oblike prevoza pri svoji vsakodnevni mobilnosti. Alternativa, ki je enako hitra ali na voljo po podobni ceni, bi anketirance prepričala, da izberejo okolju prijaznejše rešitve za potovanja na dolge razdalje.

<https://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/survey/getsurveydetail/instruments/special/surveyky/2226>.

²⁶ Na primer, od odprtja železniške proge za visoke hitrosti med Barcelono in Madridom se je struktura načinov prevoza spremenila s 85 % za letala/15 % za vlak v letu 2008 na 38 % za zračni promet/62 % za železniški promet v letu 2016.

dolgih razdalj. Komisija si bo prizadevala za ustvarjanje omogočitenih pogojev, v katerih bi lahko prevozniki do leta 2030 potnikom ponudili ogljično nevtralne izbire za načrtovana kolektivna potovanja do 500 km znotraj EU. V obdobju 2021–2022 si bo prizadevala za uresničitev tega cilja pri reviziji ustrezne zakonodaje EU. Ob zagotavljanju skladnosti s konkurenčnim pravom bi morali letalski prevozniki prodajati večje število multimodalnih vozovnic. Naložbe bi morale biti usmerjene v nadgradnjo potrebne infrastrukture TEN-T, da se omogoči prehod na bolj trajnostne povezave. Sprejet bo ukrep za izgradnjo splošnega prometnega sistema, pri katerem so naložbe EU, državna pomoč, pravila za dodelitev zmogljivosti in obveznosti javne službe usmerjeni v izpolnjevanje potreb po mobilnosti in spodbujanje različnih multimodalnih možnosti.

32. **Evropsko leto železnic 2021 je odlična priložnost za države članice, Komisijo in železniški sektor, da spodbudijo povezave na evropski ravni.** Z izvajanjem četrtega železniškega svežnja in odpiranjem železniškega trga za konkurenco se bodo prevozniki v železniškem prometu bolj odzivali na potrebe strank ter izboljšali kakovost in stroškovno učinkovitost svojih storitev. Harmonizirana homologacija vozil na ravni celotne EU bo tudi zmanjšala stroške za čezmejne vlake. Dokončanje omrežja TEN-T, vključno z železniškimi progami za visoke hitrosti, bo zagotovilo boljše povezave vzdolž glavnih koridorjev. Večja ozaveščenost potnikov glede njihovih pravic in nediskriminatorno zagotavljanje potovalnih informacij, vključno s ponudbami enotnih vozovnic, bosta dodatno okrepila privlačnost železnice pri strankah.
33. Komisija bo leta 2021 predlagala **akcijski načrt za izboljšanje storitev železniškega potniškega prevoza na dolge razdalje in čezmejnega železniškega potniškega prevoza.** Ta načrt bo temeljil na prizadevanjih držav članic za zagotovitev hitrejših ključnih povezav med mesti z bolj upravljano zmogljivostjo, usklajenimi voznimi redi, skupnimi tirnimi vozili in ciljno usmerjenimi izboljšanimi infrastrukture za okrepitev novih železniških storitev, med drugim tudi ponoči. Temu namenjene platforme ali druge organizacijske strukture bi morale biti odprte za vse države članice. Podpreti bi bilo treba pilotne storitve na nekaterih povezavah, ki vključujejo vse zainteresirane strani, v kombinaciji javnih naročil storitev in storitev s prostim dostopom pa bi bilo mogoče preskusiti različne modele novih povezav in storitev, da bi se do leta 2030 spodbudilo 15 pilotnih storitev.
34. Okrepiti je treba enotno evropsko železniško območje, Komisija pa bo preučila **ukrepe za razširitev železniškega trga**²⁷, pri čemer bo obravnavala potrebe prevoznikov v železniškem prometu po dostopu do visokokakovostnih zmogljivosti, s katerimi se čim bolj poveča uporaba železniške infrastrukture. **Uporaba in nakup čezmejnih vozovnic bi morala postati enostavnejša.** Komisija bo v letu 2021 predlagala regulativne ukrepe za zagotovitev inovativnih in prilagodljivih vozovnic, ki združujejo različne načine prevoza in potnikom omogočajo prave možnosti za potovanje od vrat do vrat.
35. Kot je določeno v načrtu za uresničitev podnebnih ciljev do leta 2030, bosta povečanje modalnih deležev kolektivnega prevoza, hoje in kolesarjenja ter avtomatizirana, povezana in multimodalna mobilnost občutno zmanjšala onesnaževanje in zastoje zaradi prometa, zlasti v mestih, ter izboljšala zdravje in dobro počutje ljudi. **Mesta so torej vodilna pri prehodu na večjo trajnostnost in bi to vlogo tudi morala ohraniti.** Komisija bo še naprej sodelovala z mesti in državami članicami za zagotovitev, da vsa velika in srednje velika mesta, ki v omrežju TEN-T predstavljajo urbana vozlišča, do leta 2030 uvedejo svoje načrte za trajnostno mobilnost v mestih. Načrti bi morali vključevati nove cilje, na primer ničelne emisije in nič smrtnih žrtev na cestah. Uporaba aktivnih načinov prevoza,

²⁷ Komisija bo zlasti ocenila medsebojno delovanje Uredbe (EU) št. 913/2010 in Direktive 2012/34/EU, Uredbe (EU) št. 1315/2013 in Direktive 92/106/EGS.

kot je kolesarjenje, se je povečala, mesta pa so napovedala več kot 2 300 km dodatne kolesarske infrastrukture. To bi se moralo v naslednjem desetletju podvojiti in doseči 5 000 km varnih kolesarskih stez. Komisija razmišlja tudi, da bi na področju podnebno nevtralnih in pametnih mest²⁸ razvila poslanstvo v obliki strateške prednostne naloge pri skupnem ukrepanju za razogljičenje velikega števila evropskih mest do leta 2030.

36. Nemotena multimodalnost, ki jo omogočajo digitalne rešitve, je ključnega pomena na mestnih in primestnih območjih. S povečanjem pritiska na sisteme potniškega prevoza se je okrepilo **povpraševanje po novih in inovativnih rešitvah**, pri čemer se v skladu s konceptom „mobilnost kot storitev“ različne prevozne storitve vključujejo v storitev, ki je dostopna po naročilu. Istočasno se v številnih mestih dogaja prehod na storitve deljene in sodelovalne mobilnosti (soporaba avtomobilov, koles, naročanje prevoza prek aplikacij (t. i. *ride-hailing*) in druge oblike mikromobilnosti), ki jih omogoča pojav posredniških platform, s tem pa se zmanjšuje število vozil v dnevnem prometu.
37. EU in države članice morajo izpolniti pričakovanja svojih državljanov v zvezi s čistejšim zrakom, manjšo obremenitvijo s hrupom in zastoji ter odpravo smrtnih žrtev na cestah naših mest. Z revizijo svežnja o mobilnosti v mestih, katere namen je spodbuditi in podpreti te trajnostne in zdrave načine prevoza, bo Komisija prispevala k **izboljšanju sedanjega evropskega okvira mobilnosti v mestih**. Potrebna so jasnejša navodila za upravljanje mobilnosti na lokalni in regionalni ravni, vključno z boljšim urbanističnim načrtovanjem, ter za povezljivost s podeželjem in primestnimi območji, da bi se vozačem ponudile možnosti trajnostne mobilnosti. V okviru evropskih politik in finančne podpore bi bilo treba upoštevati tudi pomembnost mobilnosti v mestih za splošno delovanje omrežja TEN-T in opredeliti rešitve za prvi/zadnji del poti, ki vključujejo vozlišča multimodalne mobilnosti, sisteme „parkiraj in se pelji“ ter varno infrastrukturo za hojo in kolesarjenje.
38. Komisija bo preučila, kako zagotoviti, da potniški prevoz po naročilu (taksiji in vozila za zasebni najem) postane še bolj trajnosten in državljanom zagotavlja učinkovite storitve, pri čemer pa se ohrani nemoteno delovanje enotnega trga in odpravljajo socialni in varnostni pomisleki. Komisija bo tudi **pomagala mestom, da posodobijo svoj nabor orodij politike**, med drugim na področjih, kot so mikromobilnost, podpora javnemu naročanju²⁹ brezemisijских vozil, vključno z avtobusi in trajekti, ter povezana infrastruktura. Boljše informacije o nizkoemisijских in brezemisijских območjih ter skupne oznake in digitalne rešitve za vozila lahko pomagajo ohraniti dobro delujoči enotni trg in olajšati uresničevanje temeljnih svoboščin.

VODILNO PODROČJE 4 – OKOLJU PRIJAZNEJŠI TOVORNI PROMET

39. Evropski zeleni dogovor poziva k **preusmeritvi** znatnega dela 75 % notranjega tovarnega prometa, ki trenutno poteka po cestah, **na železnice in celinske plovne poti**. K zagotavljanju okolju prijaznejšega tovarnega prometa lahko prispevajo tudi **pomorski prevoz na kratke razdalje** in učinkovita brezemisijська vozila. Zato je treba sprejeti nujne ukrepe, saj je bil do danes dosežen le delni napredek: na primer, modalni delež

²⁸ Cilj evropskih nalog na področju raziskav in inovacij bo oblikovati rešitve za nekatere največje izzive, s katerimi se spopada naš svet. Te so sestavni del okvirnega programa Obzorje Evropa, ki se bo začel izvajati leta 2021.

https://ec.europa.eu/info/horizon-europe/missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en.

²⁹ Na primer, glavni cilj pobude Komisije za velike kupce za podnebje in okolje je povečati uporabo strateškega javnega naročanja v Evropi v okviru partnerstev med velikimi javnimi kupci, kot so mesta, regije, bolnišnice, osrednji nabavni organi, javne službe itd., ki delajo na konkretnih projektih in podobnih izzivih. Ta cilj se uresničuje s podpiranjem sodelovanja med velikimi kupci v strateškem javnem naročanju za spodbujanje trga inovativnega blaga, storitev in del.

železniškega prevoza v notranjem tovornem prometu se je z 18,3 % v letu 2011 zmanjšal na 17,9 % v letu 2018³⁰.

40. Pri podpori okolju prijaznejšim dejavnostim tovornega prometa v Evropi je treba **obstoječi okvir za intermodalni promet temeljito prenoviti** in ga spremeniti v učinkovito orodje. Preučiti bi bilo treba možnosti za revizijo regulativnega okvira, kot je direktiva o kombiniranem prevozu, in uvedbo gospodarskih spodbud za dejavnosti in infrastrukturo. Mehanizmi spodbujanja bi morali temeljiti na nepristranskem spremljanju učinkovitosti v skladu z evropskim okvirom za merjenje emisij iz prometa in logistike.
41. **Multimodalna logistika mora biti del te preobrazbe** znotraj in zunaj mestnih območij. Rast elektronskega poslovanja je znatno spremenila vzorce porabe, vendar je pri tem treba upoštevati zunanje stroške več milijonov dostav, vključno z zmanjšanjem praznih in nepotrebnih voženj. Zato bi bilo treba z usmerjenimi načrti za trajnostno mestno logistiko v načrtovanje trajnostne mobilnosti v mestih vključiti tudi vidik tovora. Ti načrti bodo pospešili uvajanje že razpoložljivih brezemisijskih rešitev, vključno s tovnimi kolesi, avtomatiziranimi dostavami in droni (brezpilotnimi zrakoplovi) ter boljšo uporabo celinskih plovnih poti v mestih.
42. **Pomanjkanje infrastrukture za pretovarjanje** in zlasti notranjih multimodalnih terminalov je izrazito v nekaterih delih Evrope, zato bi ga bilo treba prednostno obravnavati. Odpraviti bi bilo treba manjkajoče povezave v multimodalni infrastrukturi. Poleg tega bi prometni sistem moral na splošno učinkoviteje delovati z izboljšanimi tehnologijami za pretovarjanje. EU potrebuje multimodalno izmenjavo podatkov in pametne sisteme upravljanja prometa za vse načine prevoza. Končno se morajo vsi načini prevoza tovora združiti prek multimodalnih terminalov, Komisija pa bo sprejela pobude, da bi politiko financiranja in druge politike EU, vključno s podporo za raziskave in inovacije, bolje usmerila v obravnavo teh vprašanj ob doslednem spoštovanju mednarodnih obveznosti Unije. Navedeni cilj bo dodatno podprt s pregledom pravil o državni pomoči za železnice, ki že zagotavljajo prožen okvir za javno financirano multimodalnost.
43. Inovativna podjetja v zadnjih letih kažejo, da je lahko železniški tovorni promet zanesljiv in privlačen za stranke. Vendar njegovo učinkovitost še vedno ovirajo številna domača pravila in tehnične ovire. **Železniški tovorni promet potrebuje resno okrepitev** v obliki večje zmogljivosti, okrepljenega čezmejnega usklajevanja in sodelovanja med upravljavci železniške infrastrukture, boljšega splošnega upravljanja železniškega omrežja in uvajanja novih tehnologij, kot so digitalno spenjanje in avtomatizacija. Komisija bo predlagala revizijo predpisov, ki urejajo železniške tovrne koridorje in koridorje jedrnega omrežja TEN-T. Vključevanje teh koridorjev v „evropske prometne koridorje“ s poudarkom na „hitrih učinkih“, kot so dolžina vlaka, nakladalni profil in izboljšana operativna pravila, bo skupaj z dokončanjem ključnih manjkajočih povezav in prilagoditvijo jedrnega omrežja, da se v celoti zagotovi njegova zmogljivost za prevoz tovora, okrepilo infrastrukturni vidik naših ukrepov za spodbujanje intermodalnega prometa. Komisija bo predlagala izboljšanje pravil za dodeljevanje železniške zmogljivosti v skladu s tekočim projektom za preoblikovanje voznih redov, da bi zagotovila dodatne prilagodljive vlakovne poti. Izvajanje evropskih pravil o hrupu železniškega prometa bo pomagalo obravnavati s tem povezane pomisleke.

³⁰ Približno polovica vsega železniškega tovornega prometa je čezmejni promet. To pomeni, da je železniški tovorni promet za Evropo zelo pomemben ter tudi občutljivejši za pomanjkanje interoperabilnosti in sodelovanja med nacionalnimi železniškimi omrežji, ki lahko vplivata na njegovo konkurenčnost. Njegov tradicionalni tovor, kot so surovine, je doživel obsežno industrijsko preobrazbo, zaradi povečanja količine blaga višje vrednosti za sprotno uporabo pa so potrebne drugačne storitve.

44. Medtem ko so zaporedni akcijski programi³¹ pomagali, da je **prevoz po celinskih plovnih poteh** večinoma ohranil svoj modalni delež³², so na podoben način potrebni ukrepi za ohranitev tega dosežka in za trajnostno uporabo neizkoriščenih možnosti vzdolž koridorjev omrežja TEN-T in v tistih mestnih središčih, kjer lahko celinske plovne poti zagotovijo okolju prijazen zadnji del poti v mestni logistiki. Komisija bo predstavila program NAIADES III, da bi izkoristila te možnosti z obravnavanjem ključnih izzivov, kot sta potreba po prenovitvi flot barž in izboljšanju dostopa do financiranja, ter hkrati zagotovila popolno skladnost z okoljskimi politikami, zlasti okvirno direktivo o vodah in direktivo o habitatih.
45. Poleg tega je podpora omrežja TEN-T za „pomorske avtoceste“ omogočila bolj trajosten prevoz večje količine tovora s **pomorskim prevozom na kratke razdalje**. EU mora zdaj prav tako biti zgled in zagotoviti, da bodo evropska pomorska območja trajnostna, pametna in odporna.

Mejniki³³ preusmerjanja več dejavnosti k bolj trajnostnim načinom prevoza:

- 4) *do leta 2030 bi morala biti načrtovana kolektivna potovanja do 500 km v EU ogljično nevtralna;*
- 5) *promet na železniških progah za visoke hitrosti se bo podvojil do leta 2030 in potrojil do leta 2050³⁴;*
- 6) *do leta 2030 bo v Evropi najmanj 100 podnebno nevtrálnih mest;*
- 7) *železniški tovorni promet se bo do leta 2030 povečal za 50 %, do leta 2050 pa podvojil³⁵;*
- 8) *prevoz po celinskih plovnih poteh in pomorski prevoz na kratke razdalje se bosta povečala za 25 % do leta 2030 in za 50 % do leta 2050³⁶.*

2.3 Uvesti moramo prave spodbude za prehod na brezemisijško mobilnost

46. V okviru tretjega stebra našega pristopa je treba **okrepiti spodbude, ki bodo uporabnikom prevozov pomagale pri sprejemanju bolj trajnostnih odločitev**. Te spodbude so predvsem gospodarske, tj. oblikovanje cen ogljika, obdavčitev in zaračunavanje pristojbin za uporabo infrastrukture, vendar bi morale biti dopolnjene z boljšimi informacijami za uporabnike.

VODILNO PODROČJE 5 – OBLIKOVANJE CEN OGLJIKA IN ZAGOTAVLJANJE BOLJŠIH SPODBUD ZA UPORABNIKE

47. Kljub dolgoletnim zavezam politike za pravično in učinkovito oblikovanje cen na področju prometa je bil dosežen le delen napredek. Pri vseh načinih prevoza je treba nemudoma začeti izvajati **načeli „onesnaževalec plača“ in „uporabnik plača“**. Samo njihovi zunanji stroški, povezani z okoljem³⁷, vsako leto znašajo 388 milijard EUR. Z internalizacijo teh

³¹ NAIADES I in II. https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_en.

³² Prevoz po celinskih plovnih poteh se je med letoma 2005 in 2017 povečal za 6 %.

³³ Ob hkratnem upoštevanju analize iz priloženega delovnega dokumenta služb Komisije so ti mejniki navedeni, da bi se predstavila pot evropskega prometnega sistema k doseganju naših ciljev trajnostne, pametne in odporne mobilnosti, s tem pa tudi potrebna ambicioznost naših prihodnjih politik.

³⁴ V primerjavi z letom 2015.

³⁵ V primerjavi z letom 2015.

³⁶ V primerjavi z letom 2015.

³⁷ V študiji z naslovom Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities (Zaračunavanje pristojbin za uporabo trajnostne prometne infrastrukture in internalizacija zunanjih stroškov prometa) (junij 2019) so bili obravnavani neposredne emisije CO₂ in onesnaževal zraka, posredne

zunanjih stroškov bodo celotne stroške nosili tisti, ki prevoz uporabljajo, namesto da bi jih krili drugi v naši družbi, to pa bo sprožilo proces zagotavljanja bolj trajnostnih načinov prevoza z nižjimi zunanjimi stroški. **Komisija si bo zato prizadevala za uresničitev celovitega sklopa ukrepov za pravično in učinkovito oblikovanje cen pri vseh načinih prevoza.** Trgovanje z emisijami, pristojbine za uporabo infrastrukture, davki na energijo in motorna vozila se morajo združiti v medsebojno združljivi, dopolnjevalni in skladni politiki.

48. **Najpomembnejši instrument za oblikovanje cen ogljika je zlasti sistem EU za trgovanje z emisijami,** ki omogoča internalizacijo stroškov emisij CO₂. Komisija bo predlagala razširitev sistema EU za trgovanje z emisijami (EU ETS) na sektor pomorskega prometa. V zvezi z letalstvom bo oblikovan predlog za revizijo direktive o EU ETS, zlasti za zmanjšanje pravic, ki so brezplačno dodeljene letalskim prevoznikom. Kot je že bilo napovedano v evropskem zelenem dogovoru, bi lahko nadaljnja širitev sistema vključevala emisije iz cestnega prometa, pripravlja pa se tudi ocena učinka. Prihodki iz EU ETS se lahko vložijo v raziskave in inovacije EU za nadaljnje zmanjševanje emisij. Komisija bo pri reviziji direktive o EU ETS v letu 2021 predlagala tudi izvajanje sheme ICAO za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika³⁸ (CORSA). V okviru IMO si bo EU prizadevala za napredek v razpravah o tržnih instrumentih kot srednjeročnem ukrepu za izvajanje strategije za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov.
49. **Odpraviti je treba subvencije za fosilna goriva.** Komisija si bo pri reviziji direktive o obdavčitvi energije prizadevala za uskladitev obdavčitve energentov in električne energije z energetske in podnebno politiko EU. V okviru tekoče ocene učinka podrobno preučuje sedanje davčne oprostitve, med drugim za goriva v letalskem in pomorskem prometu, predlagala pa bo tudi najboljši način za odpravo morebitnih vrzeli v letu 2021. Bolje bi bilo treba uskladiti obdavčitev energijske vsebnosti za različna goriva in v večji meri spodbuditi uporabo trajnostnih goriv za prevoz.
50. **Potreben je znaten napredek pri učinkovitem zaračunavanju pristojbin za uporabo infrastrukture,** zlasti v cestnem prometu. To je ključnega pomena za internalizacijo stroškov zaradi škode na infrastrukturi, vendar tudi nujno za obravnavanje stroškov onesnaževanja in zastojev, ki jih nosi družba. Komisija odločno poziva Evropski parlament in Svet, da ukrepata v zvezi s predlogom Komisije za spremembo direktive o evrovinjeti, da bi se uresničile ambicije evropskega zelenega dogovora. Pametno zaračunavanje cestnih pristojbin glede na prevoženo razdaljo z različnimi stopnjami glede na vrsto vozila in čas uporabe je učinkovito orodje za spodbujanje trajnostnih in ekonomsko učinkovitih izbir, upravljanje prometa in zmanjševanje zastojev.
51. Posamezniki, ki načrtujejo potovanje, in prevozniki/logistična podjetja, ki organizirajo dostavo, zaenkrat ne namenjajo dovolj pozornosti okoljskemu odtisu. Delno zato, ker nimajo na voljo **pravih informacij**, med drugim o razpoložljivih alternativah. **Jasno bi bilo treba navesti najbolj trajnostno izbiro.** Potrošniki in podjetja bodo z ustreznimi

emisije CO₂ in onesnaževal zraka iz proizvodnje energije, onesnaževanje zraka in čezmerni hrup ter škoda, povzročena habitatom. Skupni davki in pristojbine iz sektorja po ocenah znašajo najmanj 340 milijard EUR. Glede na študijo stroški zamud zaradi zastojev znašajo dodatnih 228 milijard EUR. Zunanji stroški prometnih nesreč naj bi po ocenah dosegali 250 milijard EUR. V študiji je bilo tudi ocenjeno, da skupni stroški infrastrukture znašajo 256 milijard EUR. V skupnih davkih in stroških infrastrukture v zvezi s pristanišči in letališči so zajeta samo glavna pristanišča in letališča. Vse to so podatki za EU27.

Vir: Študija z naslovom Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities (Zaračunavanje pristojbin za uporabo trajnostne prometne infrastrukture in internalizacija zunanjih stroškov prometa) (junij 2019)

https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/internalisation-transport-external-costs_en.

³⁸ <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/default.aspx>.

informacijami o okoljskem odtisu in bolj sistematično možnostjo za potrošnike, da prostovoljno zagotovijo ogljično izravnavo za svoje potovanje, lahko izbirali bolj trajnostne oblike dostave in prevoza.

52. Komisija zato načrtuje **vzpostavitev evropskega okvira za usklajeno merjenje emisij toplogrednih plinov iz prometa in logistike** na podlagi svetovnih standardov, s katerim bi bilo nato mogoče podjetjem in končnim uporabnikom zagotoviti oceno ogljičnega odtisa njihovih izbir ter povečati povpraševanje končnih uporabnikov in potrošnikov po bolj trajnostnih rešitvah na področju prometa in mobilnosti, obenem pa preprečiti lažno zeleno oglaševanje. Informacije o ogljičnem odtisu določenega potovanja bi lahko postale nova pravica potnikov in bi se v tem primeru morale uporabljati pri vseh načinih prevoza.
53. Naša zmožnost, da zmanjšamo vpliv na okolje, je v znatni meri odvisna od naših izbir. V **evropskem podnebnem paktu** bodo predstavljene in podprte številne možnosti, ki so na voljo državljanom za učinkovito, bolj zdravo gibanje z manj onesnaževanja. Imel bo pomembno vlogo pri ozaveščanju o brezemisijski mobilnosti in spodbujanju prizadevanj na tem področju ter zavzemanju za ukrepanje pri strategijah podjetij in mest za okolju prijaznejšo mobilnost.

Mejniki³⁹ internalizacije zunanjih stroškov prometa, vključno prek EU ETS:

- 9) *do leta 2030 bo železniški in vodni intermodalni promet lahko pod enakimi pogoji konkuriral cestnemu prometu v EU⁴⁰;*
- 10) *vse zunanje stroške prometa v EU bodo uporabniki prometa krili najpozneje do leta 2050.*

3 PAMETNA MOBILNOST – DOSEGANJE NEMOTENE, VARNE IN UČINKOVITE POVEZLJIVOSTI

54. Ljudem bi morala biti med celotnim potovanjem zagotovljena nemotena multimodalna izkušnja z vrsto izbir trajnostne mobilnosti, ki vse bolj temeljijo na digitalizaciji in avtomatizaciji. Ker bodo inovacije oblikovale mobilnost potnikov in tovora v prihodnosti, bi bilo treba opredeliti pravi okvir in omogočivne dejavnike za olajšanje tega prehoda, s katerim lahko prometni sistem postane precej učinkovitejši in bolj trajnosten.
55. Ključnega pomena za uspešen prehod je javno in družbeno sprejemanje, zato bo med drugim zagotovljeno polno spoštovanje evropskih vrednot, etičnih standardov, enakosti ter pravil o varstvu podatkov in zasebnosti, ki bodo tudi osrednji del teh prizadevanj, pri čemer bo velika prednost namenjena kibernetiki varnosti.

VODILNO PODROČJE 6 – URESNIČEVANJE POVEZANE IN AVTOMATIZIRANE MULTIMODALNE MOBILNOSTI

56. **EU mora v celoti izkoristiti pametne digitalne rešitve in inteligentne prometne sisteme.** Povezani in avtomatizirani sistemi imajo ogromen potencial, da temeljito izboljšajo delovanje celotnega prometnega sistema in prispevajo k našim ciljem v zvezi s trajnostnostjo in varnostjo. Ukrepi bodo osredotočeni v podpiranje vključevanja načinov prevoza v delujoč multimodalni sistem.
57. Evropa mora izkoristiti priložnosti, ki jih ponuja **kooperativna, povezana in avtomatizirana mobilnost (CCAM)**. CCAM lahko zagotovi mobilnost za vse, povrne dragocen čas in izboljša varnost v cestnem prometu. Komisija bo spodbujala raziskave in

³⁹ Ob hkratnem upoštevanju analize iz priloženega delovnega dokumenta služb Komisije so ti mejniki navedeni, da bi se predstavila pot evropskega prometnega sistema k doseganju naših ciljev trajnostne, pametne in odporne mobilnosti, s tem pa tudi potrebna ambicioznost naših prihodnjih politik.

⁴⁰ V smislu deleža internaliziranih zunanjih stroškov.

inovacije po možnosti v okviru novega evropskega partnerstva o CCAM, ki je predvideno v programu Obzorje Evropa, in v okviru drugih partnerstev, usmerjenih v digitalne tehnologije. Taka partnerstva so pomembna za razvoj in izvajanje skupnega, skladnega in dolgoročnega evropskega programa za raziskave in inovacije, saj povezujejo akterje iz celotne vrednostne verige. EU mora zagotoviti, da so prizadevanja dobro usklajena in da rezultati dosežejo trg. Na primer, odpraviti je treba neobstoje harmonizacije in usklajevanja ustreznih prometnih pravil in odgovornosti za avtomatizirana vozila. Vizija je, da bo Evropa vodilna v svetu pri razvoju in uvajanju storitev in sistemov CCAM, s čimer bo zagotovljen pomemben prispevek k evropskemu vodilnemu položaju na področju varnega in trajnostnega cestnega prometa⁴¹.

58. Komisija bo preučila možnosti **za nadaljnjo podporo dejavnostim na področju varnega, pametnega in trajnostnega cestnega prometa** v okviru obstoječe agencije ali drugega organa. Ta organ bi lahko podprl uvajanje in upravljanje inteligentnega prometnega sistema ter trajnostne, povezane in avtomatizirane mobilnosti po vsej Evropi. Lahko bi olajšal pripravo ustreznih tehničnih pravil, med drugim v zvezi s čezmejno uporabo avtomatiziranih vozil ter vzpostavitev infrastrukture za polnjenje in oskrbo z gorivom, ki bi bila določena v zakonodaji Unije in bi jih sprejela Komisija. Taka pravila bi nato ustvarila sinergije med državami članicami. Lahko bi na primer pripravil osnutke metod za izvajanje tehničnih pregledov in izvajal druge specifične naloge na področju varnosti v cestnem prometu ter zbiral ustrezne podatke. Opravljati bi lahko tudi posebne naloge na področju cestnega prometa v primeru večjih motenj, kot na primer zaradi pandemije COVID-19, ko je bilo treba uvesti nujne ukrepe in rešitve, kot so zeleni vozniki pasovi⁴².
59. **Načrtovanje multimodalnih potovanj in nakup vozovnic zanje** sta zapletena, ker ni spodbudnega okvira za integrirane in multimodalne storitve obveščanja in izdaje vozovnic ter plačilne storitve na ravni celotne EU. Da bi se to rešilo, bo treba premagati nezadostno razpoložljivost in dostopnost podatkov, neoptimalno sodelovanje med dobavitelji in prodajalci, nerazpoložljivost digitalnih vozovnic v nekaterih primerih, neustrezno interoperabilnost plačilnega sistema in obstoj različnih dogovorov o licenciranju in distribuciji. EU mora spremeniti svoj pravni okvir, da bi podprla storitve obveščanja, rezervacij in izdaje vozovnic na področju multimodalnih potovanj, obenem pa pregledati pravice in obveznosti spletnih posrednikov in ponudnikov multimodalnih digitalnih storitev, ki prodajajo vozovnice in/ali storitve na področju mobilnosti. Komisija bo preučila, ali izmenjava podatkov, med drugim o prevozninah, na področju storitev cestnega in železniškega potniškega prevoza ter ureditve v zvezi s prodajo ustrezajo namenu. Medtem je treba še naprej razvijati pametne in interoperabilne plačilne storitve in vozovnice; če bodo postale standardna zahteva v vsaki ustrezni pogodbi o javnem naročilu, bo to spodbudilo njihovo večjo uporabo.
60. Vizija o nemoteni potovalni izkušnji in digitalizaciji izmenjave informacij je zlasti pomembna za kopenski promet. **Mobilnost v prihodnosti bi morala ponujati brezpapirne možnosti pri vseh načinih prevoza** tako za poklicne kot tudi za posamezne voznike. Digitalna potrdila za voznike in vozila ter informacije o tovornem prometu, med drugim v obliki elektronskih tovornih listov, enostavna in cenovno dostopna uporaba

⁴¹ Druga partnerstva, ki so usmerjena v osrednja vprašanja prenosljivosti podatkov, bi morala uporabnikom zagotavljati zaščito ter jim ponuditi jasen in pregleden pogled na to, kako se podatki lahko uporabljajo ali prenašajo.

⁴² C(2020) 1897 final, Sporočilo Komisije o izvajanju zelenih voznih pasov iz Smernic glede ukrepov za upravljanje meja za zaščito zdravja in zagotovitev razpoložljivosti blaga in bistvenih storitev, in COM(2020) 685 final, Sporočilo Komisije – Posodobitev zelenih pasov za ohranitev delovanja gospodarstva v času ponovnega izbruha pandemije COVID-19.

čezmejnega najema avtomobilov, brezstična plačila parkirnin in cestnin ter boljše informacije o območjih, na katerih mestni ali lokalni organi omejujejo uporabo avtomobilov zaradi zaježitve zastojev ali izboljšanja kakovosti zraka, bodo prispevali k bolj nemoteni izkušnji vožnje. Razpoložljivost elektronskih potrdil in informacij o tovornem prometu bi prav tako olajšala uveljavljanje digitalnih rešitev, medtem ko bi sledenje in spremljanje blaga v realnem času velik korak naprej k dokončanju enotnega digitalnega trga, gospodarstvu v realnem času in zelenem prehodu.

61. Za oblikovanje zares pametnega prometnega sistema je treba obravnavati tudi **učinkovito dodeljevanje zmogljivosti in upravljanje prometa**, da se prepreči pomanjkanje zmogljivosti in zmanjšajo emisije CO₂. Uvedba evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa (ERTMS) in enotnega evropskega neba je še vedno prednostna naloga Komisije in instrumenta Next Generation EU: naložbe v to uvedbo se v celoti upoštevajo pri ciljnih porabe za digitalizacijo, v veliki meri pa se prištevajo tudi k ciljem porabe za podnebne ukrepe. Potrebna so nadaljnja prizadevanja za razvoj avtomatizacije vlakov in sistemov upravljanja zračnega prometa, na primer v okviru skupnih podjetij. Komisija obravnava možnosti za taka skupna podjetja za program Obzorje Evropa (na primer skupni podjetji Shift2Rail (S2R) in SESAR) ter druga prihodnja partnerstva v okviru navedenega programa. Nadaljnji razvoj sistemov spremljanja in obveščanja za ladijski promet (VTMIS) bo olajšal varno uvajanje avtomatiziranih in avtonomnih pomorskih dejavnosti.
62. Da bi se železniška avtomatizacija in upravljanje prometa uresničila na glavnih čezmejnih progah, bo Komisija predlagala **posodobitev tehničnih specifikacij za interoperabilnost (TSI)** za vključitev novih tehnologij, kot so omrežje 5G in satelitski podatki, ter zagotovitev zlahka nadgradljive skupne arhitekture sistema. To je potrebno za umestitev sistema ERTMS v središče digitalnega železniškega sistema⁴³.
63. Na področju letalstva ima izboljšanje učinkovitosti upravljanja zračnega prometa velike možnosti za posodobitev in zagotavljanje trajnostnosti, kar bo pomagalo zmanjšati čezmerno porabo goriva in emisije CO₂ zaradi neučinkovitosti letalskega prometa in razdrobljenosti zračnega prostora⁴⁴. **Dokončanje in učinkovito izvajanje enotnega evropskega neba** bo izboljšalo tudi potovalno izkušnjo: posodobljen regulativni okvir in digitalna infrastruktura za upravljanje zračnega prometa bosta pomagala zmanjšati ozka grla, kar bo omogočilo večjo točnost odhodov in prihodov letal. Zakonodajni postopek na področju enotnega evropskega neba bi bilo zato treba nemudoma dokončati.

VODILNO PODROČJE 7 – INOVACIJE, PODATKI IN UMETNA INTELIGENCA ZA PAMETNEJŠO MOBILNOST

64. **Proaktivno oblikovanje naše prihodnje mobilnosti z razvojem in validacijo novih tehnologij in storitev je ključnega pomena za ohranitev prednosti.** EU bo zato zagotovila ugodne pogoje za razvoj novih tehnologij in storitev ter vsa potrebna zakonodajna orodja za njihovo validacijo. V bližnji prihodnosti lahko pričakujemo pojav in širšo uporabo dronov (brezpilotnih zrakoplovov) za komercialne uporabe, avtonomnih vozil, tehnologije *hyperloop*, zrakoplovov na vodik, električnih osebnih zračnih vozil, električnega vodnega prometa in čiste mestne logistike. **Za take prelomne tehnologije mobilnosti je ključno spodbudno okolje**, da lahko EU postane glavna destinacija uvajanja takih tehnologij za inovatorje. Zagonska podjetja in razvijalci tehnologije potrebujejo

⁴³ To bo pomagalo pospešiti digitalizacijo železniških dejavnosti s prihodnjim sistemom mobilnih železniških komunikacij (FRMCS) in izvajanjem koncepta „Gigabit Train“ (gigabitni vlak).

⁴⁴ S tem bi se lahko emisije iz zračnega prometa zmanjšale za do 10 %, upravljanje zračnega prometa pa bi lahko pomagalo odpraviti vplive letalstva na podnebje, ki niso povezani s CO₂.

prožno regulativno okolje za preskušanje in uvajanje svojih proizvodov. Komisija si bo prizadevala za olajšanje testiranj in preskusov ter zagotavljanje primernosti regulativnega okolja za inovacije, da bi podprla uvajanje rešitev na trgu.

65. Komisija bo spodbujala **raziskave in uvajanje inovativnih in trajnostnih tehnologij v prometu**. Naložbe v prelomne rešitve bodo utrle pot pomembnim prodorom in okoljskim koristim v prihodnjih letih in desetletjih. Današnji programi EU za raziskave bodo ključni za jutrišnje uvajanje v okviru instrumentov, kot so Instrument za povezovanje Evrope (IPE), Kohezijski sklad, Evropski sklad za regionalni razvoj ali sklad InvestEU.
66. **Komisija v celoti podpira uvajanje dronov in brezpilotnih zrakoplovov** ter bo še naprej razvijala ustrezna pravila, med drugim za sistem U-space, da bi bil ustrezen za okrepitev varne in trajnostne mobilnosti. Komisija bo sprejela tudi t. i. strategijo za drone 2.0 (Drone Strategy 2.0), v kateri bo določila mogoče načine za usmerjanje nadaljnjega razvoja te tehnologije ter njenega regulativnega in komercialnega okolja.
67. Za uresničitev digitalne preobrazbe prometnega sektorja **mora EU opredeliti tudi ključne digitalne spodbujevalnike**, vključno z elektronskimi komponentami za mobilnost, omrežno infrastrukturo, sredstvi za računalništvo v oblaku in na robu, podatkovnimi tehnologijami in upravljanjem ter umetno inteligenco. EU bi morala dodatno okrepiti svoje industrijske zmogljivosti, povezane z digitalno dobavno verigo. To vključuje zasnovano in proizvodnjo komponent, programskih platform in tehnologije interneta stvari za nadaljnjo elektrifikacijo in avtomatizacijo na področju prometa in mobilnosti⁴⁵.
68. EU mora zagotoviti tudi **najvišjo raven in učinkovitost digitalne infrastrukture**, predvsem prek omrežja **5G**, ki ponuja vrsto storitev in pomaga doseči višje ravni avtomatizacije pri različnih uporabah mobilnosti. Potrebna so tudi nadaljnja prizadevanja za uresničitev cilja neprekinjene pokritosti vzdolž glavnih prometnih koridorjev po vsej Evropi z infrastrukturo povezljivosti 5G, kot je določeno v akcijskem načrtu za 5G iz leta 2016⁴⁶. Dobro delujoči enotni digitalni trg je ključnega pomena.
69. **Umetna inteligenca** postaja bistvena za avtomatizacijo prometa pri vseh načinih prevoza, v središču katerih so digitalne tehnologije in komponente. Komisija predvideva ekosistem umetne inteligence, ki vključuje odličnost in zaupanje in ki bo oblikovan s financiranjem raziskav, inovacij in uvajanja v okviru programa Obzorje Evropa in programa za digitalno Evropo. V zvezi s tem bo Komisija v okviru programa za digitalno Evropo podprla zmogljivosti za preskušanje in poskuse na področju umetne inteligence za pametno mobilnost.
70. Za digitalno preobrazbo sektorja prometa in mobilnosti so potrebna nadaljnja prizadevanja, povezana z **razpoložljivostjo podatkov, dostopom do njih in njihovo izmenjavo**. Ta pogosto naletijo na ovire, ker ni jasnih regulativnih pogojev, trga EU za zagotavljanje podatkov, obveznosti za zbiranje in izmenjavo podatkov ter združljivih orodij in sistemov za zbiranje in izmenjavo podatkov ter zaradi različnih standardov ali pomislekov glede podatkovne suverenosti. Bistvenega pomena je tudi razpoložljivost podatkov in statistike, zlasti podatkov v realnem času, saj ta izboljšuje storitve za državljane ali preglednost dobavnih verig v tovarnem prometu.
71. Komisija bo zato predlagala nadaljnje ukrepe za **izgradnjo skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost**. Upoštevala bo horizontalno upravljanje, določeno

⁴⁵ EU bo povečala svojo podporo na tem področju prek skupnega podjetja za ključne digitalne tehnologije in podporo varnim procesorskim tehnologijam z majhno porabo energije.

⁴⁶ COM(2016) 588 final, Akcijski načrt za 5G v Evropi.

v strategiji za podatke⁴⁷ in aktu o podatkih ter načelo tehnološke nevtralnosti. Cilj je zbrati in povezati podatke ter jih dati na voljo, da se izpolnijo cilji EU, in sicer od trajnostnosti do multimodalnosti. Ta podatkovni prostor za mobilnost bi moral delovati v sinergiji z drugimi ključnimi sistemi, vključno z energetskim, satelitskim navigacijskim in telekomunikacijskim sistemom, obenem pa biti kibernetško varen in združljiv s standardi Unije za varstvo podatkov. Obenem je treba ohraniti enake konkurenčne pogoje za podatke v vrednostni verigi, da bi se lahko razvijale inovacije in oblikovali novi poslovni modeli. Komisija bo preučila različne regulativne možnosti, da bi gospodarskim subjektom zagotovila varen in zaupanja vreden prostor za izmenjavo njihovih podatkov znotraj sektorjev in med njimi brez izkrivljanja konkurence in ob spoštovanju zasebnosti ter mednarodnih obveznosti Unije.

72. Ker bo dostop do podatkov o vozilih pomemben za izmenjavo prometnih podatkov in pametno mobilnost, bo Komisija v letu 2021 predlagala novo pobudo za dostop do podatkov o avtomobilih, prek katere bo predlagala uravnotežen okvir, ki bo ponudnikom storitev mobilnosti zagotavljal pravičen in učinkovit dostop do podatkov o vozilih.

Mejniki⁴⁸ za pametno mobilnost:

- 11) do leta 2030 bo nemoten multimodalni potniški prevoz olajšala integrirana elektronska izdaja vozovnic, tovorni promet pa bo potekal brez papirjev;
- 12) do leta 2030 bo obsežno uvedena avtomatizirana mobilnost.

4 ODPORNA MOBILNOST – ODPORNEJŠI ENOTNI EVROPSKI PROMETNI PROSTOR: ZA VKLJUČUJOČO POVEZLJIVOST

73. **Prometni sektor je eden od sektorjev, ki ga je pandemija COVID-19 najmočneje prizadela⁴⁹**, škoda pa izhaja iz ogromnih negativnih učinkov na povpraševanje po uvedbi nujnih ukrepov za zaježitev in blažitev. To je povzročilo motnje v dobavnih verigah, naglo zmanjšanje mednarodnih in notranjih potovanj ter turizma ter zmanjšano povezljivost po celotni EU. Številna podjetja, ki delujejo v prometnem sektorju, med katerimi je veliko malih in srednjih podjetij (MSP), se zaradi tega spopadajo z ogromnimi operativnimi in finančnimi težavami. **Ta strategija mora pomagati sektorju in zadevnim ekosistemom, kot so potovanja in turizem, da si po tej krizi opomorejo in se izboljšajo ter postanejo okolju prijaznejši, pametnejši in odpornejši.**

VODILNO PODROČJE 8 – OKREPITEV ENOTNEGA TRGA

74. **EU ima zdaj možnost za izgradnjo trajnostnega, pametnega in odpornega sistema mobilnosti: sistema za prihodnje generacije.** Prejšnje ocene Komisije so pokazale potrebo po ustreznih in hitrih naložbah, vključno z znatnimi javnimi in zasebnimi naložbami na nacionalni ravni: ocenjeno je, da bodo dodatne naložbe v obdobju 2021–2030 v vozila (med drugim v tirna vozila, plovila in zrakoplove) ter uvajanje infrastrukture za obnovljiva in nizkoogljiva goriva znašale 130 milijard EUR na leto v primerjavi s

⁴⁷ COM(2020) 66 final, Evropska strategija za podatke.

⁴⁸ Ob hkratnem upoštevanju analize iz priloženega delovnega dokumenta služb Komisije so ti mejniki navedeni, da bi se predstavila pot evropskega prometnega sistema k doseganju naših ciljev trajnostne, pametne in odporne mobilnosti, s tem pa tudi potrebna ambicioznost naših prihodnjih politik.

⁴⁹ Na primer, vpliv v maju 2020 je povzročil približno 90-odstotni upad zračnega prometa v primerjavi s predhodnim letom (vir: Eurocontrol); 85-odstotni upad storitev železniškega potniškega prevoza na dolge razdalje, 80-odstotni upad storitev regionalnega železniškega potniškega prevoza (vključno s primestnim), skoraj popolno zaustavitev storitev mednarodnega železniškega potniškega prevoza (vir: CER); več kot 90-odstotni upad potovanj s križarkami in potniškimi ladjami sredi aprila v primerjavi s predhodnim letom (vir: EMSA).

prejšnjim desetletjem⁵⁰. Za zapolnitev vrzeli na področju naložb v zeleno in digitalno preobrazbo na področju infrastrukture bo potrebnih dodatnih 100 milijard EUR na leto⁵¹. V naslednjih desetih letih je potrebnih 300 milijard EUR samo za dokončanje jedrnega omrežja TEN-T in njegovo oblikovanje v pravi multimodalni sistem. Te **naložbe so ključnega pomena za okrepitev enotnega trga.**

75. **Naložbe morajo biti usklajene in prednostno razvrščene v okviru programov financiranja EU**, vključno z instrumentom za okrevanje Next Generation EU, ob upoštevanju naslednjih načel. Prvič, nepovratna podpora, zlasti iz mehanizma za okrevanje in odpornost, ESRR in Kohezijskega sklada ter sklada za inovacije, bi morala biti namenjena predvsem za projekte z najvišjo socialno, okoljsko in gospodarsko dodano vrednostjo ter dodano vrednostjo EU in neposrednim vplivom na delovna mesta, rast in odpornost. IPE je glavni instrument za financiranje razvoja infrastrukture z najvišjo dodano vrednostjo EU, obenem pa vključuje tudi okoljske in digitalne cilje. Drugič, nedelovanje trga in neoptimalno raven naložb v prednostna področja politike bi bilo treba reševati z instrumenti financiranja, zlasti v okviru sklopov programa InvestEU za trajnostno infrastrukturo ter raziskave, inovacije in digitalizacijo, ki se po potrebi dopolnijo z dodatno uporabo mešanih instrumentov. Tretjič, pri uresničevanju ciljev strategije bi morala pomagati tudi posojilna politika EIB v prometnem sektorju z zagotavljanjem celovitega okvira, ki bo privabil zasebne naložbe za povečanje odpornosti in pospešitev uvajanja trajnostnih in pametnih tehnologij pri vseh načinih prevoza.
76. Naložbe v okrevanje prometnega sektorja bi morale spremljati **naložbe podjetij v bolj trajnostno in digitalno mobilnost**. Na podlagi uredbe o taksonomiji⁵² bi bilo treba za vse načine prevoza opredeliti tehnična merila za pregled ob priznavanju specifičnih potreb po naložbah. Financiranje naložb v trajnostni promet bi lahko temeljilo tudi na prihodnjem evropskem standardu za zelene obveznice, ki so vključene v taksonomijo EU za trajnostne dejavnosti. Prihodnjo revizijo pravil o državni pomoči, ki so pomembna za prometni sektor, je treba prav tako izkoristiti za spodbujanje prehoda sektorja na trajnostne rešitve, pri tem pa omogočiti vsem načinom prevoza boljše možnosti, da pod enakimi pogoji konkurirajo za subvencijo.
77. Da bi se oblikoval verodostojen nabor izvedljivih projektov in pospešile naložbe, je treba zagotoviti svetovalno **podporo za javne organe in nosilce projektov**. Ta se lahko zagotovi prek instrumenta za tehnično podporo in svetovalnega vozlišča InvestEU ter tehnične pomoči, ki je na voljo v okviru programov, financiranih na podlagi kohezijske politike.
78. **MSP⁵³ potrebujejo lažji dostop do finančnih sredstev**, predvsem za obnovo vozniških parkov ter druge naložbe v inovacije in zelene naložbe. To je mogoče doseči z jasnejšim obveščanjem in navodili, usmerjeno upravno podporo in poenostavljenimi shemami finančne pomoči. Podpora za združevanje, oblikovanje skladov in druge posredniške

⁵⁰ COM(2020) 562 final, Krepitev evropskih podnebnih ambicij do leta 2030 – Vlaganje v podnebno nevtralno prihodnost v korist naših državljanov.

⁵¹ SWD(2020) 98 final: na podlagi oceni, povezanih z omrežjem TEN-T, in izračunov EIB. Ta ocena ne vključuje stroškov sanacije kapitalskega trga ali stroškov redne obnove voznega parka, ki pa se lahko odložijo zaradi vpliva pandemije COVID-19 na prevozna podjetja.

⁵² Uredba (EU) 2020/852 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. junija 2020 o vzpostavitvi okvira za spodbujanje trajnostnih naložb ter spremembi Uredbe (EU) 2019/2088 (UL L 198, 22.6.2020, str. 13).

⁵³ Leta 2017 je bilo v sektorju storitev prevoza in skladiščenja EU-27 več kot 1,1 milijona podjetij, ki so zaposlovala 8,1 % vseh zaposlenih v nefinančnem sektorju gospodarstva. Več kot polovica teh je zaposlenih v MSP.

mehanizme bo zagotovila kritično maso za dostop do finančnih sredstev. Države članice bi morale določiti enotno vstopno točko, na kateri bi podjetja lahko zaprosila za tako podporo.

79. Naložbe v **prometno infrastrukturo** v EU so ključnega pomena za zagotavljanje povezljivosti, trajnostnega delovanja gospodarstva in kohezije med državami članicami. Zato je zdaj treba pregledati evropski okvir ekonomskega upravljanja: EU mora spodbuditi naložbe v promet na podlagi razreda sredstev EU za infrastrukturo. Tak razred bi lahko vključeval infrastrukturne projekte, katerih izvajanje temelji na evropskem strateškem načrtovanju, kot so projekti TEN-T. Komisija bo prav tako zagotovila, da bodo nove smernice za omrežje TEN-T skladne z načelom „ne povzročaj velike škode“ in evropskim zelenim dogovorom. Infrastrukturo je treba tudi prilagoditi podnebnim spremembam in zagotoviti, da bo odporna proti nesrečam, Komisija pa bo to vprašanje obravnavala pri pregledu omrežja TEN-T in strategije za prilagajanje podnebnim spremembam, med drugim z usmerjenimi navodili za krepitev podnebne odpornosti.
80. **Sprejeti je treba vse potrebne ukrepe za pravočasno dokončanje omrežja TEN-T.** Komisija bo predlagala okrepitev vloge evropskih koordinatorjev, da bi spodbudila napredek pri gradnji prometnih koridorjev po vsej celine in njihovo dokončanje do leta 2030. EU mora dati prednost odpravi razkoraka med vzhodom in zahodom ter severom in jugom pri sodobni infrastrukturi. Uspehi, doseženi z mostom Øresund med Dansko in Švedsko ter železniškim omrežjem za visoke hitrosti na liniji Pariz-London-Bruselj-Amsterdam in Köln, kažejo, da je treba nemudoma dokončati projekte, kot so Rail Baltica, Lyon-Torino, Y-basque, Fehmarn, Brenner, Dresden-Praga, Dunaj-Bratislava-Budimpešta, Sena-Šelda in mnogi drugi. Potrebni bo več čezmejnih projektov za vključitev vseh držav članic v evropski železniški sistem prihodnosti, s čimer bodo hkrati vzpostavljene nemotene medsebojne povezave za čezmejni železniški prevoz po Evropi. Pri tem pa se bo ohranila dostopnost za podeželje in oddaljene regije.
81. Obenem je treba z **naložbami financirati posodabljanje vozniških parkov pri vseh načinih prevoza.** To je pomembno za zagotovitev uvajanja možnosti nizkoemisijske in brezemisijske tehnologije, med drugim z naknadnim opremljanjem in ustreznimi shemami obnove pri vseh načinih prevoza. Povečana uporaba skupnih in čezmejnih javnih naročil znotraj EU na podlagi načela ekonomsko najugodnejše ponudbe lahko prispeva k temu, da se to izvede na stroškovno učinkovit način. Podpora za take obnove vozniških parkov, ki se zagotavlja v skladu z mednarodnimi obveznostmi EU glede subvencij in pravili EU o državni pomoči, bo pomagala ohraniti uspešno proizvodno okolje na področjih, kjer ima Evropa strateško tehnološko prednost, kot so sektorji proizvodnje zrakoplovov, vlakov in plovil. To bi povečalo možnosti za vzpostavitev ustreznih proizvodnih zmogljivosti in dobavnih vrednostnih verig v evropski predelovalni industriji v skladu z novo industrijsko strategijo za Evropo⁵⁴ ter za ohranjanje vodilnega položaja proizvodne baze EU na tehnološkem področju.
82. **Komisija** na podlagi uspeha evropskega zavezništva za baterije⁵⁵ **podpira strateške vrednostne verige (med drugim za baterije, surovine, vodik ter obnovljiva in nizkoogljična goriva)**⁵⁶ z regulativnimi in finančnimi instrumenti. To je bistveno za zagotovitev zanesljive oskrbe z materiali in tehnologijami, ki so nepogrešljivi za trajnostno in pametno mobilnost, s čimer se prepreči odvisnost Evrope od zunanjih dobaviteljev v strateških sektorjih in doseže večja strateška avtonomija. Evropa mora izkoristiti svoja

⁵⁴ COM(2020) 102 final, Nova industrijska strategija za Evropo.

⁵⁵ Evropsko zavezništvo za baterije, ustanovljeno leta 2017, združuje več kot 500 akterjev z napovedanimi kombiniranimi naložbami v višini več kot 100 milijard EUR vzdolž vrednostne verige EU.

⁵⁶ <https://www.eba250.com/>; <https://erma.eu/>; https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-clean-hydrogen-alliance_en.

vesoljska sredstva, ki zagotavljajo satelitske storitve, podatke in komunikacijo pri vseh načinih prevoza in so zlasti pomembna za CCAM.

83. Enotni evropski prometni prostor je bolj povezan kot kdaj koli prej, a še daleč ni dokončan. **Še vedno so prisotne ovire za prosto gibanje blaga in storitev** ter tudi ovire za pošteno konkurenco, ustrezna pravila pa se ne izvajajo oziroma se ne izvršujejo pravilno in pravočasno.
84. Pandemija COVID-19 je razkrila šibke točke enotnega trga. Nprekinjene storitve kopenskega, vodnega in zračnega tovornega prometa so ključnega pomena za prevoz blaga in vhodnih surovin za predelovalne industrije, delovanje enotnega trga EU in učinkovit odziv EU na sedanjo krizo in prihodnje krize. **Pospešiti bi bilo treba** prizadevanja za zagotovitev multimodalnosti in interoperabilnosti med različnimi načini prevoza ter **dokončanje enotnega evropskega prometnega prostora**.
85. Ohraniti je treba celovitost enotnega trga in enake konkurenčne pogoje za gospodarske subjekte, med drugim z zagotavljanjem, da med obstoječimi in novimi udeleženci na trgu ni diskriminacije pri dodeljevanju državne pomoči in da ne nastajajo nove ovire za konkurenco. **Komisija si bo dosledno prizadevala za izvrševanje pravil EU** ter bo po potrebi pregledala ali predlagala zakonodajo za odpravo ovir za prosto gibanje blaga in storitev, ki vplivajo na promet. Pri tem si bo prizadevala izboljšati učinkovitost prometnega sistema in prometnih dejavnosti, na primer z zmanjšanjem praznih voženj, s čimer se bodo preprečili škodljive emisije in onesnaževanje.
86. Za uresničitev vseh ciljev te strategije je treba podpreti prizadevanja za posodobitev pri vseh načinih prevoza, da bi se državljanom EU omogočila pametna povezljivost po dostopnih in preglednih cenah. Komisija bo na področju letalstva predlagala **revizijo uredbe o zračnih prevozih**⁵⁷. Cilji bodo varstvo interesov potrošnikov, oblikovanje odpornega in konkurenčnega evropskega sektorja zračnih prevozov ter ohranjanje visokokakovostnega zaposlovanja, ob sočasnem ohranjanju najvišjih ravni varnosti v zračnem prometu. Ta pobuda bo dopolnjena s posodobitvijo pravil EU, ki urejajo letališke pristojbine, slote in računalniške rezervacijske sisteme. Na področju železniškega prometa bo Komisija ocenila, ali sedanja **pravila o uporabninah za dostop po tirih** ponujajo prave spodbude za okrepitev konkurenčnih trgov in privlačnosti železniškega prometa.
87. Da bi se preprečile prihodnje motnje, bo **Komisija** v odgovor na poziv Sveta **pripravila krizni(-e) načrt(-e)** in povezala organe EU ter držav članic s predstavniki sektorja. Njen cilj bo zagotoviti neprekinjeno poslovanje in uskladiti ukrepe za odzivanje v prometnem sektorju na podlagi smernic in zakonodaje, pripravljenih med pandemijo COVID-19, kot so zeleni vozni pasovi⁵⁸. Za nadaljnje zagotavljanje neprekinjenih dejavnosti tovornega prometa in storitev potniškega prevoza v kriznih scenarijih bo Komisija ocenila možnosti za zagotavljanje novih zdravstvenih, varnostnih in operativnih ukrepov ter določitev usklajene minimalne ravni bistvenih prevoznih storitev. EU bo morda morala prilagoditi tudi obstoječo prometno zakonodajo, da bi omogočila hitro odzivanje na krize.

⁵⁷ Uredba (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti.

⁵⁸ C(2020) 1897 final, Sporočilo Komisije o izvajanju zelenih voznih pasov iz Smernic glede ukrepov za upravljanje meja za zaščito zdravja in zagotovitev razpoložljivosti blaga in bistvenih storitev, in COM(2020) 685 final, Sporočilo Komisije – Posodobitev zelenih pasov za ohranitev delovanja gospodarstva v času ponovnega izbruha pandemije COVID-19.

88. Ob gospodarskem pretresu se je pokazala potreba po **cenovno sprejemljivi, dostopni ter pravični mobilnosti** za potnike in druge uporabnike prevoznih storitev. Čeprav je enotni trg za promet povečal povezljivost, mobilnost namreč ostaja draga za osebe z nizkim razpoložljivim dohodkom ter premalo dostopna za invalide ali osebe z zmanjšano mobilnostjo in osebe s slabo računalniško pismenostjo. Boljše javne prometne povezave bodo bistvene za podeželje ter obrobna in oddaljena območja, vključno z najbolj oddaljenimi regijami in otoki, saj bodo zagotavljale neoviran dostop do mobilnosti za vse.
89. Prehod na trajnostno, pametno in odporno mobilnost mora biti pravičen, sicer se ne bo uresničil. Komisija bo zato zagotovila, da se bodo možnosti, ki jih ponuja **mehanizem za pravični prehod, v celoti preučile, da bo ta nova mobilnost postala cenovno dosegljiva in dostopna v vseh regijah in za vse potnike, tudi za invalide in osebe z zmanjšano mobilnostjo**. V manj razvitih državah članicah in regijah bo Komisija tudi še naprej zagotavljala podporo iz Kohezijskega sklada in ESRR.
90. Poleg tega bi obveznosti javne službe morale biti še bolj ciljno usmerjene in učinkovitejše ter po možnosti podpirati prehod na multimodalni sistem. Za zagotovitev najboljše uporabe javnega denarja in podpore bi nacionalni in lokalni organi morali znati **izkoristiti obveznosti javne službe za izboljšanje povezljivosti** in upoštevanje specifičnih ciljev politike. To bi bilo mogoče doseči s trajnostnimi merili za obveznosti javne službe, kot je merilo, v skladu s katerim se ne smejo naložiti obveznosti javne službe za lete na kratke razdalje, kadar obstajajo alternativne, ustrezne, bolj trajnostne in konkurenčne povezave. Komisija bo preučila možnosti za vzpostavitev multimodalnega sistema obveznosti javne službe, zlasti da bi omogočila konkuriranje vseh načinov prevoza pod enakimi pogoji zaradi izpolnjevanja ustreznih potreb po prevozu.
91. Pravična mobilnost pomeni tudi **zaščito potnikov in njihovih pravic**. Množične odpovedi med pandemijo COVID-19 so pokazale, kako pomembna so pravila na ravni EU ter njihovo enotno izvajanje in izvrševanje. EU mora pomagati potnikom v primeru stečaja ali večje likvidnostne krize prevoznikov, na primer zaradi pandemije COVID-19. Potnikom, ki obtičijo, je treba zagotoviti vrnitev v domovino in jim povrniti stroške vozovnic v primeru odpovedi prevoznikov. Komisija preučuje možnosti in koristi možnih sredstev, ki ščitijo potnike pred takimi dogodki, in bo po potrebi podala zakonodajne predloge.
92. Pravice potnikov v EU bi se morale bolje uveljavljati, morale bi biti jasnejše tako za prevoznike kot tudi za potnike, zagotavljati bi morale ustrezno pomoč, povračilo denarja, po možnosti nadomestilo v primeru motenj in ustrezne sankcije, če se pravila ne uporabljajo ustrezno. Komisija bo preučila možnosti in koristi nadaljnjega razvoja **multimodalnega okvira za pravice potnikov**, ki bo poenostavljen, doslednejši in harmoniziran.
93. Daleč najdragocenejše sredstvo sektorja so njegovi zaposleni: trajnosten in pameten prehod zato ne bo mogoč brez podpore in udeležbe **delavcev v prometu**. Vendar v nekaterih delih prometnega sektorja pogosto vladajo težke delovne razmere. Prekarne delovne pogoje, vključno z dolgim delovnim časom, obdobji, preživetimi od doma, in slabo plačanim delom, poslabšujeta nespoštovanje in neustrezno izvrševanje veljavnih delovnih standardov. Zagotavljanje višjih socialnih standardov bi neposredno prispevalo k odpravi sedanje splošne nepriljubljenosti sektorja. Delovna sila se hitro stara in pri nekaterih poklicih se že zelo jasno kažejo veliki primanjkljaji delavcev⁵⁹. Pandemija COVID-19 je še

⁵⁹ Mednarodna zveza za cestni prevoz je leta 2019 na primer poročala, da je nezasedena ena petina delovnih mest voznika v evropskem sektorju cestnega prometa.

poslabšala težave, s katerimi se srečujejo delavci v prometu. Če ne bodo sprejeti nobeni ukrepi, se lahko to stanje še dodatno poslabša.

94. Komisija bo zato preučila **ukrepe na področju različnih načinov prevoza, da bi okrepila zakonodajni okvir o pogojih za delavce** in zagotovila pravilno izvajanje ter več jasnosti v zvezi z veljavnimi socialnimi pravicami v skladu z različnimi razpoložljivimi instrumenti za izvajanje evropskega stebra socialnih pravic. Komisija si bo prizadevala za spodbujanje visokih socialnih standardov, tudi v letalskem sektorju, ki se sooča s specifičnimi izzivi, in bo sodelovala z Evropskim organom za delo, da bi podprla države članice pri izvrševanju ustrezne zakonodaje. Na mednarodnem področju si bo prizadevala za napredek v okviru Mednarodne pomorske organizacije, Mednarodne organizacije dela in drugih mednarodnih institucij, da bi zagotovila dostojne delovne in življenjske pogoje na krovu in pravočasne zamenjave posadk, zlasti med svetovno pandemijo.
95. Spremembe v sektorju, predvsem tiste, ki se nanašajo na avtomatizacijo in digitalizacijo, ustvarjajo številne nove izzive. **Avtomatizacija in prehod na večjo trajnostnost lahko ogrozita** delovna mesta v prometnem sektorju, zlasti delovna mesta nizko in srednje usposobljenih delavcev. Obenem pa tekoča digitalna preobrazba prinaša nove možnosti, kot so izboljšano delovno okolje in kakovostna delovna mesta, ki bi lahko postala privlačnejše za ženske in mlade. Zato je treba **delavcem v prometu** zagotoviti verodostojno pot za **pravičen prehod**. Komisija bo izdala priporočila v zvezi s preходом na avtomatizacijo in digitalizacijo ter sredstvi za blaženje njenega vpliva na delovno silo v prometu.
96. Da bi se spopadla z naraščajočim primanjkljajem usposobljenih delavcev, Komisija nazadnje poziva tudi zainteresirane strani v prometu in socialne partnerje, naj prispevajo k izvajanju programa **znanj in spretnosti** za Evropo za trajnostno konkurenčnost, socialno pravičnost in odpornost⁶⁰ ter se zlasti pridružijo paktu za znanja in spretnosti⁶¹. Zainteresirane strani v prometnem sektorju bi morale tudi ustvariti dodatna vajeniška mesta, da bi postale članice evropske koalicije za vajeništva in dejavno sodelovale v evropskem tednu poklicnih znanj in spretnosti.
97. Komisija bo ustrezno uporabljala pristop **vključevanja enakosti** v svoje pobude politike na področju prometa in še naprej podpirala sodelovanje zainteresiranih strani ter izmenjavo dobre prakse v zvezi s platformo „Ženske in promet – platforma za spremembe“, da bi se povečalo število žensk v poklicih v prometu. O vprašanih enakosti bo ozaveščala tudi z vzpostavitvijo in podpiranjem mreže ambasadorjev raznolikosti. Vsi prihodnji predlogi v zvezi s prometom bodo pripravljani v skladu s strategijo Komisije za enakost spolov⁶² in strategijo o invalidnosti⁶³.

VODILNO PODROČJE 10 – POVEČANJE VARNOSTI IN VARSTVA V PROMETU

98. **Varnost in varstvo** v prometnem sistemu sta najpomembnejša in ne bi smela biti nikoli ogrožena, EU pa mora na tem področju ohraniti vodilni položaj v svetu. Stalna prizadevanja v sodelovanju z mednarodnimi, nacionalnimi in lokalnimi organi,

⁶⁰ COM(2020) 274 final, Program znanj in spretnosti za Evropo za trajnostno konkurenčnost, socialno pravičnost in odpornost.

⁶¹ Komisija bo upoštevala izkušnje nedavno predstavljenega avtomobilskega partnerstva v okviru pakta za znanja in spretnosti, da bi pomagala industriji pri obvladovanju izzivov v zvezi z izpopolnjevanjem in preusposabljanjem, s katerimi se spopada pri zelenem in digitalnem prehodu.

⁶² COM(2020) 152 final, Unija enakosti: strategija za enakost spolov za obdobje 2020–2025.

⁶³ COM(2010) 636 final, Evropska strategija o invalidnosti za obdobje 2010–2020. Komisija bo leta 2021 predstavila okrepljeno strategijo o invalidnosti, ki bo temeljila na rezultatih tekoče ocene evropske strategije o invalidnosti za obdobje 2010–2020.

zainteresiranimi stranmi in državljani so ključnega pomena, če želimo doseči naš cilj odprave smrtnih žrtev na področju mobilnosti.

99. **Evropa je še vedno najvarnejša prometna regija na svetu.** Čeprav so potovanja z letalom, po morju in železnici zelo varna, se s tem ne smemo zadovoljiti, zlasti ko gre za varnost v cestnem prometu. Leta 2019 je na cestah v EU izgubilo življenje približno 22 700 ljudi, poleg vsake umrle osebe pa je približno še pet oseb več, ki so utrpeli hude poškodbe, katerih posledice so jim spremenile življenje. Komisija zato ostaja v celoti zavezana izvajanju strategije EU za varnost v cestnem prometu iz leta 2018⁶⁴.
100. **Dejavniki, kot so hitrost, uživanje alkohola in drog ter motnje med vožnjo,** so močno povezani s povzročitvijo in resnostjo prometnih nesreč. Komisija bo preučila, s katerim ukrepom je mogoče odpraviti te težave, na primer z nadaljnjim izvajanjem priporočil EU. Prednost bo namenjena zaščiti izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu ter boljšemu zbiranju in analizi podatkov, Komisija pa bo na tej ravni ocenila tudi dodano vrednost temeljitih preiskav nesreč. Nadgradnja obstoječe infrastrukture z visokim tveganjem bi še naprej morala biti prednostna naloga za naložbe v infrastrukturo, pri čemer je treba posebno pozornost nameniti starajočim se in slabo razvitim segmentom omrežja. Ukrepi, ki bodo zagotovili več prostora za različne oblike aktivne mobilnosti, bodo pomagali preprečiti smrtne žrtve in hude poškodbe med izpostavljenimi udeleženci v cestnem prometu.
101. V pomorskem sektorju Komisija načrtuje začetek obsežnega pregleda obstoječe zakonodaje o **odgovornostih države zastave, pomorski inšpekciji države pristanišča in preiskavah nesreč** skupaj z nadaljnjo krepitvijo pravil EU v zvezi s priznanimi organizacijami. Splošni cilj je omogočiti varen, zanesljiv in učinkovit pomorski promet skupaj z nižjimi stroški za podjetja in uprave. Pomorska varnost ter pameten in trajnosten pomorski promet v vodah EU bosta še naprej odvisna od prispevka Evropske agencije za pomorsko varnost, katere mandat bi bilo treba posodobiti in po možnosti razširiti na dodatna področja.
102. Poleg drugih prizadevanj za zagotavljanje večje odpornosti prometnega sektorja in z njim povezane infrastrukture bo EU **zagotovila posodobitev in izboljšanje obstoječega varnostnega okvira** pod vesplošnim okriljem obstoječih pravil, ki urejajo to vprašanje⁶⁵, pri čemer bo med drugim obravnavala kibernetске grožnje. Na podlagi okvira certificiranja proizvodov, procesov in storitev IKT na ravni EU ter določitve „izvajalcev bistvenih storitev“ za infrastrukturo na področju mobilnosti se bo preučila možnost vzpostavitve mehanizma hitrega obveščanja na ravni EU za potrebe varnosti. Izboljšali se bodo tudi s tem povezani predpisi, na primer o certifikacijskem okviru za kibernetško varnost za avtomatizirana vozila.

Mejniki⁶⁶ za odporno mobilnost:

13) multimodalno vseevropsko prometno omrežje (TEN-T), opremljeno za trajnosten in pameten promet s povezljivostjo za visoke hitrosti, bo v jedrnem omrežju začelo obratovati do leta 2030, v celovitem omrežju pa do leta 2050;

14) do leta 2050 se bo število smrtnih žrtev pri vseh načinih prevoza v EU približalo ničli.

⁶⁴ COM(2018) 293 final, Trajnostna mobilnost za Evropo: varna, povezana in čista.

⁶⁵ Direktiva (EU) 2016/1148, direktiva o varnosti omrežij in informacij, Uredba (EU) 2019/881, uredba o kibernetški varnosti, in direktiva o zaščiti evropske kritične infrastrukture (Direktiva 2008/114/ES).

⁶⁶ Ob hkratnem upoštevanju analize iz priloženega delovnega dokumenta služb Komisije so ti mejniki navedeni, da bi se predstavila pot evropskega prometnega sistema k doseganju naših ciljev trajnostne, pametne in odporne mobilnosti, s tem pa tudi potrebna ambicioznost naših prihodnjih politik.

5 EU KOT SVETOVNO VOZLIŠČE POVEZLJIVOSTI

103. EU mora zaradi hitro spreminjajočega se geopolitičnega razvoja ukrepati, da bi zaščitila in podprla svoje interese. Pri vseh načinih prevoza z mednarodno razsežnostjo je **zagotavljanje neizkrivljene mednarodne konkurence, vzajemnosti in enakih konkurenčnih pogojev bistvenega pomena**. Da bi se učinkovito obravnavali učinki izkrivljanja, ki jih povzročajo tuje subvencije na notranjem trgu, vključno z javnim naročanjem, bo Komisija predlagala poseben instrument⁶⁷.
104. Nadaljnji ukrepi bi lahko vključevali uporabo razpoložljivih mehanizmov za pregled tujih neposrednih naložb v evropska prevozna podjetja in sredstva na podlagi varnosti ali javnega reda v državah članicah. Glede na merila, ki veljajo za letalstvo, bi lahko vključevali tudi spremembe v zvezi s trgovinsko zaščito v Uniji. Komisija bo prav tako še naprej **spodbujala uporabo evropskih tehničnih, socialnih, okoljskih in konkurenčnih standardov** v mednarodnih forumih in odnosih s posameznimi državami zunaj EU pri različnih načinih prevoza. Prometna oprema in rešitve so gonilo evropskega izvoza, trajnostna in pametna preobrazba sektorja pa je priložnost, da naš proizvodni sektor postane vodilen v svetu.
105. Da bi se uresničili cilji, določeni v Pariškem sporazumu, je treba do leta 2050 zagotoviti znatno zmanjšanje emisij iz prometa tudi zunaj EU. Zato je ključno, da se **evropski zeleni dogovor in ta strategija ustrezno upoštevata pri naših zunanjih ukrepih**, da se zagotovi splošna podpora svetovnim ukrepom za trajnostno in pametno mobilnost, da bi se uresničili cilji trajnostnega razvoja, in da se zagotovi skladnost politike pri uveljavljanju notranjih politik EU zunaj EU. Zato se bodo razvila različna področja ukrepanja za prenos dobre prakse, kakovostnih rešitev ter standardov na področju trajnostne in pametne mobilnosti v razvojno sodelovanje EU, med drugim tudi z našimi afriškimi partnerji⁶⁸, pri čemer se bodo upoštevali specifični izzivi in omejitve držav v vzponu in držav v razvoju.
106. EU bo še **naprej poglobljala odnose na področju prometa**, med drugim s ključnimi strateškimi partnerji in mednarodnimi organizacijami, ter nadalje razvijala povezave z novimi mednarodnimi partnerji, kot so gospodarstva z visoko stopnjo rasti in gospodarstva v vzponu. To je najbolj pomembno za sektorje, ki potrebujejo enake konkurenčne pogoje na svetovni ravni, kot sta letalski in pomorski sektor. Komisija si bo prizadevala pridobiti pooblastilo Sveta za začetek pogajanj o novih sporazumih o zračnem prevozu s tretjimi državami, preučila pa bo tudi možnosti za ustrezno ukrepanje v zvezi z odnosi s tretjimi državami in regijami na področju pomorskega prometa. EU bi si morala v okviru Mednarodne pomorske organizacije (IMO), Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO) in drugih mednarodnih organizacij prizadevati za visoke standarde, med drugim na področju varnosti, zaščite in varstva okolja, zlasti pa podnebnih sprememb.
107. Promet je ključni sestavni del politik in instrumentov, ki podpirajo proces širitve na Zahodni Balkan in **sosedsko politiko EU**, vključno z vzhodnim partnerstvom in južnim sosedstvom. Komisija bo okrepila povezavo med prometno in sosedsko politiko na ključnih področjih ter razvila celovit pristop k povezljivosti s sosednjimi državami, med drugim s tesnim sodelovanjem s prometno skupnostjo, razširitvijo omrežja TEN-T, zagotavljanjem tehnične podpore in sodelovanja ter sklepanjem novih sektorskih sporazumov.
108. Za uresničitev mednarodnih ambicij in prednostnih nalog EU na prometnem področju je pomembno vključevati prometne politike v zunanjo razsežnost EU ter **odločno, enotno in skladno** ukrepati na mednarodnem prizorišču. V zvezi s tem je treba opozoriti, da morajo

⁶⁷ COM(2020) 253 final, Bela knjiga o zagotavljanju enakih konkurenčnih pogojev glede tujih subvencij.

⁶⁸ JOIN(2020) 4 final, Za celovito strategijo z Afriko.

vse institucije Unije in države članice zato v celoti uporabljati določbe Pogodb, zlasti določbe o pogajanjih in sklepanju novih sporazumov o prevozu ter določbe o zastopanju na mednarodnih forumih, kot sta organizaciji ICAO in IMO, saj je bila Lizbonska pogodba oblikovana ravno zato, da bi se zagotovila večja učinkovitost Unije v njenih zunanjih odnosih.

6 SKLEPNE UGOTOVITVE

109. Okrevanje po krizi, ki jo je povzročila pandemija COVID-19, bi bilo treba izkoristiti, da se pospešita razogljičenje in posodobitev celotnega sistema prometa in mobilnosti, pri čemer je treba omejiti njegov negativen vpliv na okolje ter izboljšati varnost in zdravje naših državljanov. **Dvojni zeleni in digitalni prehod bi moral preoblikovati sektor, na novo opredeliti povezljivost in ponovno oživiti gospodarstvo.** Komisija priznava, da ta preobrazba, ki mora biti socialno poštena in pravična, ne bo enostavna in da bo zahtevala popolno predanost in podporo vseh akterjev na prometnem področju ter znatno povečanje naložb javnega in zasebnega sektorja, ki zagotavljajo rast.
110. Trajnostni evropski prometni sistem, za katerega si prizadeva EU, mora biti pameten, prožen in prilagodljiv nenehnim spremembam prometnih vzorcev in potreb ter mora temeljiti na najnovjšem tehnološkem napredku, da bi vsem evropskim državljanom zagotovil nemoteno, varno in zanesljivo povezljivost. **Promet bi moral biti odličen primer evropske iznajdljivosti in prizadevnosti: biti mora na čelu raziskav, inovacij in podjetništva ter usmerjati dvojni prehod.**
111. Komisija bo sprejela celovit sklop ukrepov, navedenih v akcijskem načrtu za to strategijo, da bi se EU usmerila k ustvarjanju trajnostnega, pametnega in odporne sistema mobilnosti za prihodnost ter zagotavljanju temeljnih sprememb, potrebnih za uresničitev ciljev evropskega zelenega dogovora. Ta prizadevanja so lahko uspešna samo, če bo zagotovljena zadostna zavezanost vseh udeležencev, tj. evropskih institucij, držav članic in njihovih organov na vseh ravneh upravljanja, zainteresiranih strani, podjetij in državljanov.