

Європейська Комісія – Брюссель, 09.12.2020

«Стратегія сталої та розумної мобільності - європейський транспорт на шляху до майбутнього»

Неофіційний український переклад документу Європейського Союзу



Brussels, 9.12.2020
COM(2020) 789 final

COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS

Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future

{SWD(2020) 331 final}

Зміст

1.1	Наше бачення	3
1.2	Стала мобільність - незворотній перехід до мобільності з нульовим рівнем викидів	5
1.3	Ми повинні зробити всі види транспорту більш сталими	6
	Флагманський напрям 1 - Стимулювання використання транспортних засобів з нульовим рівнем викидів, відновлюваних і низьковуглецевих видів палива та пов'язаної з ними інфраструктури	6
	Флагманський напрям 2 - Будівництво аеропортів і портів з нульовим рівнем викидів	9
1.4	Ми повинні зробити стійкі альтернативи широко доступними, щоб забезпечити кращий вибір способів пересування	11
	Флагманський напрям 3 - Зробити міжміську та міську мобільність більш сталою та здоровою	11
	Флагманський напрям 4 – «Озеленення» вантажних перевезень	14
1.5	Ми повинні створити правильні стимули для переходу до мобільності з нульовим рівнем викидів.....	16
	Флагманський напрям 5 - Ціноутворення на викиди вуглецю та створення кращих стимулів для користувачів.....	16
1.6	Розумна мобільність - досягнення безперебійного, безпечного та ефективного зв'язку ...	18
	Флагманський напрям 6 - Втілення в життя зв'язаної та автоматизованої мультимодальної мобільності	18
	Флагманський напрям 7 - Інновації, дані та штучний інтелект для розумної мобільності	20
1.7	Стійкість мобільності - більш стійкий Єдиний європейський транспортний простір: для інклюзивного сполучення.....	22
	Флагманський напрям 8 - Посилення єдиного ринку	22
	Флагманський напрям 9 - Зробити мобільність чесною та справедливою для всіх.....	26
	Флагманський напрям 10 - Підвищення безпеки на транспорті.....	28
1.8	ЄС як світовий центр зв'язку	29
1.9	Висновки	30

ПОВІДОМЛЕННЯ ВІД КОМІСІЇ ДО ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ, РАДИ, ЄВРОПЕЙСЬКОГО ЕКОНОМІЧНОГО І СОЦІАЛЬНОГО КОМІТЕТУ ТА КОМІТЕТУ РЕГІОНІВ

Стратегія сталої та розумної мобільності - європейський транспорт на шляху до майбутнього

1.1 НАШЕ БАЧЕННЯ

1. **Мобільність і транспорт мають значення для всіх нас.** Від щоденних поїздок на роботу, відвідування сім'ї та друзів, туризму до належного функціонування глобальних ланцюгів постачання товарів у наші магазини та промислового виробництва - мобільність є запорукою нашого економічного та соціального життя. Вільне пересування людей і товарів через внутрішні кордони є фундаментальною свободою Європейського Союзу (ЄС) та його єдиного ринку. Подорожі в ЄС призвели до більшої згуртованості зміцнення європейської ідентичності. Будучи другою за величиною статтею витрат європейських домогосподарств, транспортний сектор забезпечує 5% європейського ВВП і безпосередньо працевлаштовує близько 10 мільйонів працівників.
2. Хоча **мобільність приносить багато переваг її користувачам, вона не обходиться без витрат для нашого суспільства.** До них належать викиди парникових газів, забруднення повітря, води, шумове забруднення, а також нещасні випадки та дорожні аварії, затори та втрата біорізноманіття - все це впливає на наше здоров'я та благополуччя. Попередні зусилля та політичні заходи поки що недостатньо враховують ці витрати. Викиди парникових газів у транспортному секторі збільшуються і зараз становлять чверть від загального обсягу викидів в ЄС.
3. Безумовно, **найсерйознішим викликом, що стоїть перед транспортним сектором, є значне скорочення викидів і підвищення його стійкості (сталості).** Водночас ця трансформація відкриває широкі можливості для покращення якості життя та модернізації європейської промисловості в усіх ланцюгах створення вартості, створення високоякісних робочих місць, розробки нових продуктів і послуг, посилення конкурентоспроможності та глобального лідерства, оскільки інші ринки швидко рухаються до мобільності з нульовим рівнем викидів парникових газів. Враховуючи високу частку викидів парникових газів в ЄС, мета ЄС щодо скорочення викидів парникових газів щонайменше на 55% до 2030 року та досягнення кліматичної нейтральності до 2050 року може бути досягнута лише шляхом впровадження більш амбітної політики, спрямованої на зменшення залежності транспорту від викопного палива, без зволікань та в синергії із зусиллями щодо нульового рівня забруднення довкілля. **Успіх Європейського зеленого курсу¹ залежить від нашої здатності зробити транспортну систему в цілому сталою.**
4. Пандемія COVID-19 чітко продемонструвала, що добре захищене функціонування єдиного ринку є життєво важливим для ЄС. Криза продемонструвала важливу роль, яку відіграє транспорт, а також соціальні, медичні та економічні збитки, коли вільне пересування людей, товарів і послуг суттєво обмежується або навіть повністю припиняється. Збереження ланцюгів поставок **скоординований європейський підхід**

¹ COM (2019) 640 final, "Європейський зелений курс".

до сполучень і транспортної активності мають важливе значення для подолання будь-якої кризи і зміцнення стратегічної автономії та стійкості ЄС.

5. Тому забезпечення того, щоб наша транспортна система була дійсно стійкою до майбутніх криз, також має бути ключовою метою транспортної політики ЄС у майбутньому. Завершення створення Єдиного європейського транспортного простору, як це передбачено Білою книгою 2011 року², все ще залишається наріжним каменем європейської транспортної політики. Сприяння згуртованості, зменшення регіональних диспропорцій, а також покращення сполучення та доступу до внутрішнього ринку для всіх регіонів залишаються стратегічно важливими для ЄС. Пандемія COVID-19 мала значний вплив на мобільність. У контексті відновлення після цієї важкої кризи державна підтримка повинна допомогти мобільності "відновитися краще" і зробити стрибок вперед до сталого і розумного майбутнього.
6. **"Озеленення" мобільності повинно стати новою точкою зростання транспортного сектору.** Мобільність в Європі повинна базуватися на ефективній і взаємопов'язаній мультимодальній транспортній системі, як для пасажирів, так і для вантажів, підсиленій доступною мережею високошвидкісних залізниць, розгалуженою інфраструктурою підзарядки і заправки для транспортних засобів з нульовим рівнем викидів³ та постачанням відновлюваного і низьковуглецевого палива, більш чистою і активною мобільністю в "зелених" містах, що сприятиме зміцненню здоров'я і благополуччю своїх громадян.
7. **Діджиталізація стане незамінним рушієм модернізації всієї системи,** зробивши її безперебійною та ефективнішою. Європі також необхідно використовувати діджиталізацію та автоматизацію для подальшого підвищення рівня безпеки, захисту, надійності та комфорту, тим самим зберігаючи лідерство ЄС у виробництві транспортного обладнання та послуг і підвищуючи нашу глобальну конкурентоспроможність за рахунок ефективних і стійких логістичних ланцюгів.
8. Ця еволюція не повинна залишити нікого позаду: **вкрай важливо, щоб стійка мобільність була доступною для всіх, щоб сільські та віддалені регіони мали краще сполучення⁴, доступне для маломобільних груп населення та людей з інвалідністю, а також щоб сектор пропонував хороші соціальні умови, можливості для перекваліфікації та забезпечував привабливі робочі місця.** Європейський стовп соціальних прав ("European Pillar of Social Rights") - це європейський вказівник, який гарантує, що "зелений" і цифровий переходи будуть соціально справедливими і чесними.
9. **Загалом, ми повинні змінити існуючу парадигму поступових змін на фундаментальну трансформацію.** Таким чином, ця стратегія встановлює дорожню карту для того, щоб вивести європейський транспорт на правильний шлях до сталого і розумного майбутнього. Для того, щоб зробити наше бачення реальністю, в ній визначено 10 флагманських напрямків з планом дій, які спрямовуватимуть нашу роботу на наступні роки. Сценарії, що лежать в основі стратегії, спільні з тими, що

² COM (2011) 144 final, "Біла книга - Дорожня карта до Єдиного європейського транспортного простору - на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи". Комісія також оцінила цю Білу книгу в SWD (2020) 410 і SWD (2020) 411.

³ У цьому Повідомленні термін "транспортний засіб" означає, залежно від контексту, всі види транспортних засобів, включаючи, серед іншого, автомобілі, вантажівки, автобуси, міжміські автобуси, легкові автомобілі, поїзди, літаки, судна, човни, пороми тощо.

⁴ Цей аспект буде додатково розглянутий в рамках Комунікації Комісії щодо довгострокового бачення розвитку сільських територій у 2021 році.

підтримують кліматичний цільовий план до 2030 року⁵, демонструють, що при правильному рівні амбіцій комбінація політичних заходів, викладених у цій стратегії, може забезпечити **скорочення викидів транспортного сектору на 90% до 2050 року**. Беручи до уваги також аналіз, представлений у супровідному Робочому документі для персоналу⁶, визначено різні **етапи, які** показують шлях європейської транспортної системи до досягнення наших цілей сталої, розумної та стійкої мобільності, тим самим вказуючи на необхідні амбіції для наших майбутніх політик, таких як:

До 2030 року:

- щонайменше 30 мільйонів автомобілів з нульовим рівнем викидів будуть експлуатуватися на європейських дорогах.
- 100 європейських міст стануть кліматично нейтральними
- поїздки швидкісним залізничним сполученням збільшаться удвічі;
- поїздки міжміським громадським транспортом (scheduled collective travel) на відстані до 500 км в межах ЄС мають бути вуглецево нейтральними;
- автоматизована мобільність буде розгорнута у великих масштабах.
- судна з нульовими викидами будуть готові для виведення на ринок.

До 2035 року:

- великі літаки з нульовим рівнем викидів будуть готові до виходу на ринок.

До 2050 року:

- майже всі автомобілі, мікроавтобуси, автобуси, а також нові великовантажні транспортні засоби будуть з нульовим рівнем викидів.
- вантажні перевезення залізницею збільшаться удвічі;
- поїздки швидкісним залізничним сполученням збільшаться утричі;
- мультимодальна Транс'європейська транспортна мережа (TEN-T), обладнана для сталого та розумного транспорту з високошвидкісним сполученням, буде введена в експлуатацію в частині комплексної мережі.

1.2 Стала мобільність - незворотній перехід до мобільності з нульовим рівнем викидів

10. Європейський зелений курс закликає до скорочення викидів парникових газів від транспорту на 90%, щоб до 2050 року ЄС досяг кліматично нейтральної економіки, одночасно працюючи над досягненням нульового рівня забруднення. Щоб досягти цих системних змін, **нам потрібно (1) зробити всі види транспорту більш сталими, (2) зробити стійкі альтернативи широко доступними в мультимодальній транспортній системі і (3) створити правильні стимули для заохочення переходу. Це три стовпи наших майбутніх дій.**

11. Це означає, що **необхідно задіяти всі політичні важелі: (1) заходи, спрямовані на значне зменшення поточної залежності від викопного палива** (шляхом заміни існуючого автопарку на транспортні засоби з низьким та нульовим рівнем викидів та збільшення використання відновлюваних та низьковуглецевих видів палива) **(2) рішучі дії, спрямовані на переорієнтацію на більш стійкі види транспорту** (зокрема, збільшення кількості пасажирів, які подорожують залізницею і користуються

⁵ COM (2020) 562 final, "Підвищення кліматичних амбіцій Європи до 2030 року - Інвестування в кліматично нейтральне майбутнє на благо наших людей"

⁶ SWD (2020) 331

громадським транспортом та активними видами транспорту, а також переорієнтація значної кількості вантажів на залізницю, внутрішні водні шляхи та судноплавство); та (3) **інтерналізація зовнішніх витрат** (шляхом впровадження принципів "забруднювач платить" і "користувач платить", зокрема, через встановлення цін на викиди вуглекислого газу та механізми стягнення плати за інфраструктуру).

1.3 Ми повинні зробити всі види транспорту більш сталими

12. **Усі види транспорту є незамінними для нашої транспортної системи, і саме тому всі вони повинні стати більш сталими.** Першою складовою нашого підходу є те, що ми повинні без подальших зволікань прискорити впровадження транспортних засобів з низьким рівнем викидів, а також відновлюваних і низьковуглецевих видів палива для автомобільного, водного, повітряного та залізничного транспорту. Ми повинні підтримувати дослідження та інновації (R&I) щодо конкурентоспроможних, стійких та циркулярних продуктів⁷ і послуг, забезпечувати постачання необхідних транспортних засобів та палива промисловістю, створювати необхідну інфраструктуру та стимулювати попит з боку кінцевих споживачів. Це необхідно для досягнення наших кліматичних цілей на 2030 і 2050 роки, а також для досягнення нульового рівня забруднення, а ще для того, щоб європейські компанії залишалися промисловими лідерами в усьому світі. Дотримання технологічної нейтральності у всіх видах транспорту є ключовим, але це не повинно призводити до бездіяльності щодо відмови від рішень на основі викопного палива.

Флагманський напрям 1 - Стимулювання використання транспортних засобів з нульовим рівнем викидів, відновлюваних і низьковуглецевих видів палива та пов'язаної з ними інфраструктури

13. Незважаючи на швидке зростання, частка автомобілів з низьким та **нульовим рівнем викидів в автопарку** сьогодні є надто **низькою**. Стандарти щодо викидів вуглекислого газу₂, викидів забруднюючих речовин в атмосферу та правила державних закупівель, такі як Директива про заохочення екологічно чистих та енергоефективних транспортних засобів⁸, і надалі залишатимуться ключовими політичними рушіями нашого переходу до мобільності з нульовим рівнем викидів на автомобільному транспорті, а завдяки збільшенню пропозиції транспортних засобів з нульовим рівнем викидів, сталий розвиток мобільності стане доступнішим для всіх. Тому, щоб досягти цілей, висунутих у кліматичному цільовому плані до 2030 року, і забезпечити чіткий шлях до мобільності з нульовим рівнем викидів, починаючи з 2025 року, Комісія запропонує переглянути **стандарти CO₂** для легкових автомобілів і фургонів до червня 2021 року. Комісія також перегляне стандарти CO₂ для великовантажних автомобілів у цьому напрямку.

14. За останні 5 років було докладено значних зусиль для зменшення викидів забруднюючих речовин в атмосферу від автотранспорту. Автомобілі, що продаються сьогодні, викидають значно менше забруднюючих речовин, ніж у 2015 році. Але може бути зроблено ще більше: майбутня пропозиція щодо **більш жорстких стандартів викидів забруднюючих речовин для автомобілів з двигунами внутрішнього згорання**

⁷ Циркулярні продукти та послуги сприятимуть загальній сталості транспорту. План дій з розвитку циркулярної економіки (COM (2020) 98 final) визначає сім ключових ланцюгів створення вартості продукції, зокрема, акумулятори, транспортні засоби та будівництво,

⁸ Директива (ЄС) 2019/1161 Європейського Парламенту та Ради від 20 червня 2019 року про внесення змін до Директиви 2009/33/ЄС про заохочення екологічно чистих та енергоефективних автомобільних транспортних засобів (Текст, що має значення для ЄЄЗ). OJ L 188, 12.7.2019, с. 116-130

(Євро 7) забезпечить, щоб на ринок потрапляли лише перспективні автомобілі з низьким рівнем викидів.

15. Партнерства, передбачені програмою "Горизонт Європа", такі як "Батареї", "2Zero" і "Чистий водень", можуть сприяти постачанню інноваційних технологій для транспортних засобів. Водночас, необхідна комплексна політика для **стимулювання попиту на транспортні засоби з нульовим рівнем викидів**, без бар'єрів на нашому єдиному ринку, при повному дотриманні міжнародних зобов'язань Союзу. Вищезазначені екологічні стандарти повинні супроводжуватися заходами, що підвищують попит на ці транспортні засоби, такими як ціноутворення на викиди вуглецю, оподаткування, дорожні збори та перегляд правил щодо ваги та габаритів великовантажних транспортних засобів. Комісія запропонує заходи, спрямовані на стимулювання використання транспортних засобів з нульовим рівнем викидів у корпоративних та міських автопарках. Крім того, новий регламент щодо акумуляторів гарантуватиме, що батареї, розміщені на ринку ЄС, будуть стійкими та безпечними протягом усього їхнього життєвого циклу. Вимоги до стійкості та кінцевого життєвого циклу, в тому числі щодо вуглецевого сліду та етичних і сталих джерел сировини, мають важливе значення для зменшення впливу електромобілів на навколишнє середовище.
16. Наша законодавча база щодо **придатності до експлуатації** повинна бути скоригована таким чином, щоб забезпечити довічну відповідність транспортних засобів нормам викидів та безпеки. Один несправний автомобіль може забруднювати наше повітря більше, ніж кілька тисяч чистих⁹.
17. Еволюція двигунів дорожніх транспортних засобів у напрямку до нульових викидів сама по собі не вирішує проблеми, пов'язаної з використанням шин, які все ще спричиняють шум і мікропластик. Останні забруднюють наші води і моря, і в кінцевому підсумку можуть потрапляти в харчовий ланцюг. **Високоєфективні шини** повинні і надалі просуватися, оскільки вони зменшують споживання енергії та викиди (в тому числі шум), зберігаючи при цьому безпеку транспортних засобів. Майбутній перегляд Директиви про транспортні засоби, що відслужили свій термін, також буде спрямований на зменшення загального впливу виробництва та утилізації автомобілів на навколишнє середовище.
18. Постачальники та оператори палива повинні отримати чіткий сигнал про те, що транспортне паливо має стати вуглецево-нейтральним, і що **стале відновлюване і низьковуглецеве паливо має бути впроваджене в широких масштабах без зволікань**. Комісія розгляне додаткові заходи для підтримки цих видів палива, можливо, за допомогою мінімальної частки або квот шляхом перегляду оновленої Директиви про відновлювані джерела енергії.
19. Для **автомобільного транспорту** рішення з нульовим рівнем викидів вже впроваджуються. Виробники зараз активно інвестують в електромобілі з акумуляторними батареями. Ринок вже зростає, особливо для легкових автомобілів, фургонів та автобусів, що використовуються в містах, а також з'являються вантажні автомобілі та міжміські автобуси. Виробники також інвестують у транспортні засоби на водневих паливних елементах, особливо для комерційних автопарків, автобусів та великовантажного транспорту. Ці перспективні варіанти підтримуються в рамках

⁹ Див. наприклад: SWD(2012) 206 final, а також нещодавнє тестування, проведене в Бельгії. <https://magazine.vab.be/wp-content/uploads/2020/02/Roetfilter-Persdossier.pdf>

інтеграції енергетичної системи ЄС¹⁰ та водневої¹¹ стратегій, а також стратегічного плану дій щодо акумуляторів¹². Енергоефективність має бути критерієм для визначення пріоритетності майбутнього вибору відповідних технологій з урахуванням всього життєвого циклу. Перехідні технологічні рішення повинні повністю відповідати стандартам викидів CO₂ та забруднення. **Залізничний транспорт** також потребує подальшої електрифікації; там, де це не є життєздатним, слід збільшити використання водню.

20. **Повітряний і водний транспорт стикаються з більшими проблемами декарбонізації** в наступні десятиліття через відсутність на ринку готових технологій з нульовим рівнем викидів, тривалого розвитку і життєвих циклів літаків і суден, необхідні значні інвестиції в заправне обладнання та інфраструктуру, а також міжнародну конкуренцію в цих галузях. З 1990 року міжнародні викиди від судноплавства та авіації в ЄС зросли більш ніж на 50%. Дії в цих секторах є терміново необхідними, в тому числі в період їх відновлення після нинішньої кризи. Ці види транспорту повинні мати пріоритетний доступ до додаткових відновлюваних і низьковуглецевих рідких і газоподібних видів палива¹³, оскільки в короткостроковій перспективі бракує відповідних альтернативних силових установок. Ініціативи ReFuelEU Aviation та FuelEU Maritime сприятимуть збільшенню виробництва та використання сталого авіаційного та морського палива та вирішенню цієї проблеми. Крім того, Комісія розгляне можливість створення Альянсу процесу створення вартості відновлюваних і низьковуглецевих видів палива, в рамках якого органи державної влади, промисловість і громадянське суспільство співпрацюватимуть з метою збільшення поставок і впровадження найбільш перспективних видів палива, доповнюючи дії в рамках Європейського альянсу чистого водню і спираючись на успіх Європейського альянсу акумуляторів¹⁴.
21. **З метою підвищення енергоефективності та скорочення викидів від літаків і суден** необхідно просувати амбітні стандарти їхнього проектування та експлуатації. ЄС повинен продовжувати тісно співпрацювати з усіма міжнародними організаціями, такими як Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) та Міжнародна морська організація (ІМО), над конкретними заходами, спрямованими на досягнення науково обґрунтованих глобальних цілей зі скорочення викидів відповідно до Паризької угоди.¹⁵ Значні зусилля також необхідні для розвитку передових технологій для виведення на ринок суден і літаків з нульовим рівнем викидів. Союз повинен створити сприятливе середовище для досягнення цієї мети, в тому числі за допомогою адекватної політики ціноутворення на викиди вуглецю, а також досліджень та інновацій (R&I), зокрема через партнерства, які можуть бути створені в рамках програми "Горизонт Європа" (такі як "Водний транспорт з нульовим рівнем викидів", "Чиста авіація" і "Чистий водень"). Крім того, більш ефективне управління повітряним рухом, наприклад, за допомогою Єдиного європейського неба, може принести значні екологічні вигоди¹⁶. Ці заходи є важливими елементами **"кошика заходів"**,

¹⁰ COM (2020) 299 final, "Powering a climate neutral economy: Стратегія ЄС щодо інтеграції енергетичних систем"

¹¹ COM (2020) 301 final, "Воднева стратегія для кліматично нейтральної Європи"

¹² COM (2018) 293 final, "ДОДАТОК 2 - Стратегічний план дій щодо батарейок"

¹³ Це може бути, наприклад, водень, синтетичне паливо на основі водню та вдосконалене біопаливо. Стандарти безпеки для водневого транспорту, наприклад, повинні бути розроблені на ранній стадії, щоб стимулювати тих, хто починає впроваджувати нові технології, а процедури сертифікації повинні бути максимально простими, без шкоди для загальних рівнів безпеки.

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

¹⁵ ЄС та його держави-члени повинні досягти цієї мети на наступній Генеральній асамблеї ІКАО у 2022 році.

¹⁶ Це може скоротити до 10% викидів повітряного транспорту, а також допоможе вирішити проблему впливу авіації на клімат, що не пов'язаний з викидами CO₂.

необхідних для декарбонізації авіаційного і морського транспорту, де глобальні дії залишаються критично важливими.

22. Більш широке впровадження і використання відновлюваних і низьковуглецевих видів палива повинно йти пліч-о-пліч зі створенням всеосяжної мережі **інфраструктури для підзарядки і заправки**, щоб повністю уможливити широке використання транспортних засобів з низьким і нульовим рівнем викидів у всіх видах транспорту. "Підзарядка та заправка" є європейським флагманом в рамках Програми відновлення та стійкості¹⁷ : до 2025 року планується побудувати половину з 1 000 водневих станцій та один мільйон з 3 мільйонів громадських пунктів підзарядки¹⁸ , необхідних до 2030 року. Кінцевою метою є створення щільної, широко розгалуженої мережі для забезпечення легкого доступу для всіх клієнтів, включаючи операторів великовантажних автомобілів. Комісія опублікує стратегічний план розгортання, який окреслить комплекс додаткових заходів для підтримки швидкого розгортання інфраструктури альтернативних видів палива, в тому числі в районах, де існують постійні прогалини. План включатиме рекомендації щодо процесів планування і отримання дозволів, а також фінансування, розроблені у співпраці з Форумом сталого транспорту Комісії, який об'єднує ключових державних і приватних представників усього процесу створення вартості.¹⁹
23. Європі також необхідно покласти край постійній фрагментації та повсюдній відсутності сумісних послуг із зарядки/заправки по всій Європі для всіх видів транспорту. У контексті **майбутнього перегляду Директиви про інфраструктуру альтернативних видів палива (AFID)** Комісія розгляне варіанти більш обов'язкових цілей щодо розгортання інфраструктури, а також подальші заходи для забезпечення повної сумісності інфраструктури та послуг з її використання для всіх транспортних засобів, що працюють на альтернативному паливі. Серед ключових питань, що потребують вирішення, - адекватне інформування споживачів для подолання нинішньої непрозорості ціноутворення та сприяння безперешкодному здійсненню транскордонних платежів. Крім того, очікуване значне поширення електромобілів з акумуляторними батареями та інших видів електронної мобільності вимагає безперешкодної інтеграції в електромережу. Розгортання "розумної" інфраструктури підзарядки допоможе забезпечити накопичувальні потужності та гнучкість електроенергетичної системи. Поряд з переглядом AFID, буде переглянуто Регламент Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) та інші політичні інструменти, такі як переглянута Директива про відновлювані джерела енергії та її механізм обліку електроенергії, а також Директива про енергетичні характеристики будівель з метою підвищення цілей для пунктів зарядки в наших будівлях. Комісія забезпечить узгодження з необхідними інвестиціями в енергосистему в рамках своїх ініціатив з інтеграції енергетичної системи ЄС та водневої стратегії.

ФЛАГМАНСЬКИЙ НАПРЯМ 2 - Будівництво АЕРОПОРТІВ І ПОРТІВ З НУЛЬОВИМ РІВНЕМ ВИКИДІВ

24. **Порти та аеропорти** є ключовими для нашого міжнародного сполучення, для європейської економіки та для їхніх регіонів. При переході до вузлів з нульовим рівнем

¹⁷ COM(2020) 575 final, "Щорічне дослідження сталого розвитку 2021"

¹⁸ Кількість необхідних громадських пунктів підзарядки буде детально проаналізовано в рамках оцінки впливу, що супроводжує перегляд Директиви про інфраструктуру альтернативних видів палива.

¹⁹ За необхідності, до цього процесу будуть залучені інші учасники ринку та фінансові установи. Розвиток інфраструктури зарядних станцій у приватному та громадському житловому фонді є особливо актуальним у цьому контексті: переважна більшість усіх зарядок відбувається вдома або на роботі. Буде забезпечено повне узгодження з поточною ініціативою "Хвиля реновації" та взаємне посилення. Комісія створить групу високого рівня "Підзарядка та заправка" для перевірки результатів цього процесу.

викидів найкращі практики, яких дотримуються найбільш стійкі аеропорти і порти²⁰, повинні стати новою нормою і забезпечити більш стійкі форми сполучення. Порти і аеропорти повинні стати мультимодальними центрами мобільності і транспортними вузлами, що об'єднують усі відповідні види транспорту. Це покращить якість повітря на місцевому рівні, тим самим сприяючи покращенню здоров'я мешканців прилеглих територій. Внутрішні та морські порти мають великий потенціал стати новими центрами чистої енергії для інтегрованих електроенергетичних систем, водню та інших низьковуглецевих видів палива, а також випробувальними майданчиками для повторного використання відходів та циркулярної економіки.

25. Комісія запропонує **заходи, щоб зробити наші аеропорти і порти чистими**, заохочуючи використання відновлюваних і низьковуглецевих видів палива та живлення суден і літаків відновлюваною енергією замість викопної енергії, заохочуючи розробку і використання нових, чистіших та тихіших літаків і суден, переглядаючи аеропортові збори, екологізуючи наземний рух в аеропортах, а також портові послуги та операції, оптимізуючи портові заходи, а також ширше використовуючи "розумне" управління дорожнім рухом. Комісія також вживатиме заходів, запропонованих у звіті Агентства з авіаційної безпеки Європейського Союзу (EASA) щодо оновленого аналізу впливу авіації на клімат, який не пов'язаний з викидами CO₂.²¹
26. **Державні та приватні інвестиції** у місцеве виробництво відновлюваної енергії, у більш сталий мультимодальний доступ та в оновлення автопарку²² авіаційного та водного транспорту мають зростати. Деякі з цих інвестицій виграли б від встановлення відповідних критеріїв сталої таксономії, що охоплюють специфіку кожного виду транспорту, в тому числі під час переходу до нульових викидів. Також можна очікувати, що корисною буде переглянута кредитна політика, рішення про яку має ухвалити Європейський інвестиційний банк (ЄІБ).
27. У синергії з розгортанням альтернативних видів морського палива, зусилля, спрямовані на досягнення нульового забруднення, повинні бути спрямовані на радикальне скорочення більш широкого екологічного сліду від сектору. Пріоритетним завданням має стати створення широких **"зон контролю викидів"** у всіх водах ЄС з метою досягнення нульового забруднення повітря і води від судноплавства на користь морських басейнів, прибережних районів і портів. Зокрема, Комісія очолила зусилля з охоплення Середземного моря і має намір розпочати аналогічну роботу для Чорного моря. Крім того, буде переглянута законодавство ЄС щодо утилізації суден²³ з метою визначення можливих заходів для посилення цього законодавства, тобто для подальшого просування безпечної та сталої практики утилізації суден.

Основні етапи²⁴ щодо зменшення поточної залежності від викопного палива:

- 1) До 2030 року буде експлуатуватися щонайменше 30 мільйонів автомобілів з нульовим рівнем викидів та 80 000 вантажівок з нульовим рівнем викидів.

²⁰ Наприклад, ініціативи "Екопорти" або "Вуглецева акредитація аеропортів", розроблені Європейською організацією морських портів (ESPO) та ACI EUROPE відповідно.

²¹ COM(2020) 747 final, "Оновлений аналіз впливу авіації на клімат, що не пов'язаний з CO₂, та потенційні політичні заходи відповідно до статті 30(4) Директиви ЄС про систему торгівлі викидами"

²² Наприклад, найновіше покоління літаків, які вже доступні, зменшує викиди CO₂ на 20-25%, а також зменшує шумовий слід.

²³ Регламент (ЄС) № 1257/2013 Європейського Парламенту та Ради від 20 листопада 2013 року про утилізацію суден та внесення змін до Регламенту (ЄС) № 1013/2006 та Директиви 2009/16/ЄС, OJ L 330, 10.12.2013, с. 1.

²⁴ Беручи до уваги також аналіз, представлений у супровідному Робочому документі для персоналу, ці етапи визначені для того, щоб показати шлях європейської транспортної системи до досягнення наших цілей сталої, розумної та стійкої мобільності, тим самим вказуючи на необхідні амбіції для нашої майбутньої політики.

- 2) До 2050 року майже всі автомобілі, фургони, автобуси, а також нові важкі транспортні засоби будуть з нульовим рівнем викидів.
- 3) Океанські судна з нульовим рівнем викидів і великі літаки з нульовим рівнем викидів будуть готові до виходу на ринок до 2030 і 2035 років відповідно.

1.4 Ми повинні зробити стійкі альтернативи широко доступними, щоб забезпечити кращий вибір способів пересування

28. Другим стовпом нашого підходу є забезпечення **широкого доступу до стійких альтернатив у рамках** повністю інтегрованої та безперебійної системи мультимодальної мобільності. ЄС не може покладатися виключно на технологічні рішення: негайні дії з адаптації нашої системи мобільності необхідні для боротьби зі зміною клімату та зменшенням забруднення. Мультимодальність використовує сильні сторони різних видів транспорту, такі як зручність, швидкість, вартість, надійність, передбачуваність, і в поєднанні може запропонувати більш ефективні транспортні рішення для людей і товарів. Пандемія COVID-19 продемонструвала, що зростання мультимодальності також має вирішальне значення для підвищення стійкості нашої транспортної системи та готовності громадськості до використання сталих альтернативних видів транспорту.
29. **Люди готові переходити на більш стійкі види транспорту**, зокрема, у своїй щоденній мобільності, при цьому головною умовою для переходу є вартість²⁵, доступність та швидкість. ЄС повинен сприяти створенню належних умов для більш широкого використання сталих альтернатив, які є безпечними, конкурентоспроможними та доступними за ціною. Там, де є відповідні альтернативи за конкурентними цінами, частотою та рівнем комфорту, люди обирають більш сталий вид транспорту²⁶.
30. Водночас **змінюються моделі мобільності та поведінка споживачів**. Ці зміни посилюються пандемією COVID-19 і значною мірою відбуваються завдяки цифровим рішенням. Дистанційна робота, відеоконференції, електронна комерція, поширення спільних послуг мобільності - все це сприяє постійній трансформації мобільності.

ФЛАГМАНСЬКИЙ НАПРЯМ 3 - ЗРОБИТИ МІЖМІСЬКУ ТА МІСЬКУ МОБІЛЬНІСТЬ БІЛЬШ СТАЛОЮ ТА ЗДОРОВОЮ

31. Необхідні рішучі дії для перетворення транспортного сектору на справді мультимодальну систему зі сталими та розумними послугами мобільності. Для цього Європа повинна побудувати високоякісну транспортну мережу з високошвидкісними залізничними сполученнями на короткі відстані та екологічно чистими авіаперевезеннями, що поліпшать мережу маршрутів на далекі відстані. Комісія працюватиме над створенням сприятливих умов для транспортних операторів, щоб до 2030 року запропонувати мандрівникам вуглецево-нейтральний вибір для запланованих колективних поїздок на відстані до 500 км в межах ЄС. У 2021-2022 роках Комісія дотримуватиметься цієї мети, переглядаючи відповідне законодавство ЄС. За умови дотримання антимонопольного законодавства, авіакомпанії повинні продавати все більше мультимодальних квитків. Інвестиції повинні бути спрямовані на

²⁵ Спеціальний Євробарометр 495 показав, що більшість користувачів автомобілів готові пересісти на більш екологічні види транспорту для щоденної мобільності. Альтернатива, яка є такою ж швидкою або за схожою ціною, могла б вплинути на респондентів у бік більш екологічного рішення для поїздок на далекі відстані.
<https://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/survey/getsurveydetail/instruments/special/surveykey/2226>

²⁶ Наприклад, після відкриття швидкісної залізничної лінії між Барселоною та Мадридом співвідношення між повітряним та залізничним транспортом змінилося з 85% літаків/15% поїздів у 2008 році до 38% літаків/62% залізниць у 2016 році.

модернізацію необхідної інфраструктури TEN-T, щоб забезпечити перехід до більш стійких зв'язків. Будуть вжиті заходи для створення загальної транспортної системи, в якій інвестиції ЄС, державна допомога, правила розподілу потужностей і зобов'язання щодо надання суспільних послуг (PSO) будуть спрямовані на задоволення потреб у мобільності та стимулювання різних мультимодальних варіантів перевезень.

32. **Європейський рік залізниць 2021 року - це чудова можливість для держав-членів, Європейської Комісії та залізничного сектору посилити транс-європейське сполучення.** Завдяки впровадженню Четвертого залізничного пакету та відкриттю залізничних ринків для конкуренції, залізничні оператори стануть більш чутливими до потреб клієнтів, підвищать якість своїх послуг та їхню економічну ефективність. Гармонізоване схвалення транспортних засобів на всій території ЄС також знизить витрати на транскордонні поїзди. Завершення будівництва TEN-T, включаючи високошвидкісні лінії, забезпечить краще сполучення вздовж основних коридорів. Покращення обізнаності пасажирів про їхні права та забезпечення недискримінаційного надання інформації про подорожі, включаючи пропозиції наскрізних квитків, сприятиме подальшому підвищенню привабливості залізничного транспорту для клієнтів.
33. У 2021 році Комісія запропонує **план дій для розвитку пасажирських залізничних перевезень на далекі відстані та транскордонних пасажирських перевезень.** Цей план ґрунтуватиметься на зусиллях держав-членів, спрямованих на прискорення ключових сполучень між містами завдяки кращому управлінню пропускнуою спроможністю, скоординованому розкладу, пулам рухомого складу і цільовим поліпшенням інфраструктури для запуску нових поїздів, в тому числі в нічний час доби. Платформи або інші організаційні структури для цієї мети повинні бути відкритими для всіх держав-членів. Слід підтримувати пілотні сервіси на деяких маршрутах за участю всіх зацікавлених сторін, а поєднання державних контрактів і послуг з відкритим доступом могло б випробувати різні моделі нових сполучень і послуг з метою стимулювання 15 пілотних проектів до 2030 року.
34. Єдиний європейський залізничний простір має бути розширений, і Комісія розгляне **заходи з розширення ринку залізничних перевезень²⁷**, задовольняючи потреби залізничних підприємств у доступі до високоякісних потужностей з максимальним використанням залізничної інфраструктури. **Транскордонні квитки повинні стати простішими у використанні та купівлі.** Починаючи з 2021 року, Комісія запропонує регуляторні заходи, які уможливають інноваційні та гнучкі квитки, що поєднують різні види транспорту та надають пасажиром реальні можливості для подорожей від дверей до дверей.
35. Як зазначено в кліматичному цільовому плані до 2030 року, збільшення частки громадського транспорту, пішохідного та велосипедного руху, а також автоматизованої, зв'язаної та мультимодальної мобільності значно зменшить забруднення та затори від транспорту, особливо в містах, а також покращить здоров'я та добробут людей. **Тому міста є і повинні залишатися в авангарді переходу до більшої сталості.** Комісія продовжить співпрацювати з містами і державами-членами, щоб забезпечити, щоб всі великі і середні міста, які є міськими вузлами мережі TEN-T, розробили свої власні плани сталої міської мобільності до 2030 року. Плани повинні включати нові цілі, наприклад, нульові викиди і нульовий рівень смертності на

²⁷ Зокрема, Комісія оцінить взаємодію Регламенту (ЄС) № 913/2010 з Директивою 2012/34/ЄС, Регламентом (ЄС) № 1315/2013 та Директивою 92/106/ЄЕС.

дорогах. Активні види транспорту, такі як їзда на велосипеді, зростають: міста оголосили про створення понад 2300 км додаткової велосипедної інфраструктури. У наступному десятилітті ця цифра має бути подвоєна до 5000 км безпечних велосипедних доріжок. Комісія також розглядає можливість розробки місії у сфері кліматично нейтральних та розумних міст²⁸ як стратегічного пріоритету спільних дій для досягнення декарбонізації у великій кількості європейських міст до 2030 року.

36. Безперервна мультимодальність, що забезпечується цифровими рішеннями, є життєво важливою для міських та приміських районів. Зростаюче навантаження на пасажирські транспортні системи підвищило **попит на нові та інноваційні рішення, коли** різні транспортні послуги інтегруються в сервіс, доступний за запитом, відповідно до концепції "Мобільність як послуга" (MaaS). Водночас у багатьох містах спостерігається перехід до спільного користування послугами мобільності (спільне користування автомобілями, велосипедами, попутним транспортом та іншими формами мікромобільності), чому сприяє поява посередницьких платформ, що дозволяє зменшити кількість транспортних засобів у щоденному дорожньому русі.
37. ЄС та держави-члени повинні виправдати очікування наших громадян щодо чистого повітря, зниження рівня шуму та заторів, а також усунення смертельних випадків на вулицях міст. Переглянувши Пакет заходів з міської мобільності з метою просування і підтримки цих стійких і здорових видів транспорту, Комісія зробить свій внесок у вдосконалення **існуючої європейської системи міської мобільності**. Необхідні чіткіші рекомендації щодо управління мобільністю на місцевому та регіональному рівнях, зокрема щодо кращого міського планування, а також щодо сполучення з сільськими та приміськими районами, щоб пасажери мали змогу користуватися сталими варіантами мобільності. Європейська політика і фінансова підтримка повинні також відображати важливість міської мобільності для загального функціонування TEN-T, передбачаючи рішення для "першої/останньої милі", які включають мультимодальні транспортні вузли, системи паркування і безпечну інфраструктуру для пішохідного і велосипедного руху.
38. Комісія вивчатиме шляхи забезпечення того, щоб пасажирський транспорт на вимогу (таксі та приватні орендовані автомобілі) став більш стійким і надавав ефективні послуги громадянам, зберігаючи при цьому безперервне функціонування єдиного ринку та вирішуючи соціальні проблеми і проблеми безпеки. Комісія також **допоможе містам модернізувати свій політичний інструментарій**, в тому числі в таких сферах, як мікромобільність, підтримка закупівель²⁹ транспортних засобів з нульовим рівнем викидів, включаючи автобуси і пороми, а також пов'язану з ними інфраструктуру. Покращена інформація про зони з низьким та нульовим рівнем викидів та спільні маркування, а також цифрові рішення для транспортних засобів можуть допомогти підтримувати добре функціонуючий єдиний ринок та полегшити реалізацію основних свобод.

²⁸ Європейські дослідницькі та інноваційні місії будуть спрямовані на пошук рішень для деяких з найбільших викликів, що стоять перед нашим світом. Вони є невід'ємною частиною рамкової програми "Горизонт Європа" з 2021 року.

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

²⁹ Наприклад, основною метою ініціативи Комісії "Великі покупки для клімату та довкілля" є посилення стратегічних державних закупівель у Європі через партнерство між великими державними покупцями, такими як міста, регіони, лікарні, центральні закупівельні органи, комунальні підприємства тощо, які працюють над конкретними проектами та схожими проблемами. Ця мета досягається шляхом сприяння співпраці між великими покупцями у сфері стратегічних державних закупівель з метою стимулювання ринку інноваційних товарів, послуг та робіт.

39. Європейський зелений курс закликає перевести значну частину з 75% внутрішніх вантажних перевезень, які сьогодні здійснюються автомобільним транспортом, на **залізницю і внутрішні водні шляхи**. Каботажні **перевезення** та ефективні транспортні засоби з нульовим рівнем викидів також можуть сприяти екологізації вантажних перевезень в Європі. Тому необхідно вжити термінових заходів, враховуючи обмежений прогрес, досягнутий на сьогоднішній день: наприклад, частка залізниці у внутрішніх вантажних перевезеннях скоротилася до 17,9% до 2018 року³⁰ з 18,3% у 2011 році.
40. Для підтримки екологізації вантажних перевезень в Європі **існуюча система інтермодальних перевезень потребує суттєвого оновлення** і повинна бути перетворена на ефективний інструмент. Слід розглянути варіанти перегляду нормативно-правової бази, наприклад, Директиви про комбіновані перевезення, а також запровадження економічних стимулів як для операцій, так і для інфраструктури. Механізми стимулювання повинні базуватися на неупередженому моніторингу ефективності відповідно до європейської системи вимірювання викидів від транспорту і логістики.
41. **Мультимодальна логістика повинна стати частиною цієї трансформації, як у містах**, так і за їх межами. Зростання електронної комерції суттєво змінило моделі споживання, але необхідно враховувати зовнішні витрати, пов'язані з мільйонами поставок, в тому числі скорочення порожніх і непотрібних рейсів. Отже, планування сталої міської мобільності повинно також включати вимір вантажних перевезень через спеціальні плани сталої міської логістики. Ці плани прискорять впровадження вже наявних рішень з нульовим рівнем викидів, включаючи вантажні велосипеди, автоматизовану доставку і дрони (безпілотні літальні апарати), а також більш ефективно використання внутрішніх водних шляхів у містах.
42. **Дефіцит перевалочної інфраструктури**, зокрема, внутрішніх мультимодальних терміналів, гостро відчувається в деяких частинах Європи, і цьому питанню слід приділяти першочергову увагу. Відсутні ланки мультимодальної інфраструктури мають бути заповнені. Крім того, транспортна система в цілому повинна працювати більш ефективно завдяки вдосконаленим технологіям перевалки. ЄС потребує мультимодального обміну даними, а також інтелектуальних систем управління дорожнім рухом на всіх видах транспорту. Зрештою, всі види транспорту для вантажних перевезень повинні об'єднуватися через мультимодальні термінали, і Комісія виступатиме з ініціативами, спрямованими на те, щоб фінансування ЄС та інші політики, включаючи підтримку досліджень і розробок, були краще спрямовані на вирішення цих питань при повному дотриманні міжнародних зобов'язань Союзу. Перегляд правил державної допомоги залізницям, які вже передбачають гнучкі рамки для державного фінансування мультимодальних перевезень, ще більше сприятиме досягненню цієї мети.
43. В останні роки інноваційні компанії продемонстрували, що залізничні перевезення можуть працювати надійно і бути привабливими для клієнтів. Однак багато внутрішніх правил і технічних бар'єрів все ще перешкоджають ефективній роботі. **Залізничні**

³⁰ Близько половини всіх залізничних перевезень є транскордонними. Це надає залізничним перевезенням сильний європейський вимір і робить їх ще більш чутливими до відсутності інтероперабельності та співпраці між національними залізничними мережами, що може вплинути на їхню конкурентоспроможність. Традиційні вантажі, такі як сировина, зазнали значної промислової трансформації, а зростаюча кількість товарів з вищою вартістю, що доставляються "точно в строк", потребують інших послуг.

вантажоперевезення потребують серйозного стимулювання шляхом збільшення пропускної спроможності, посилення транскордонної координації та співпраці між менеджерами залізничної інфраструктури, кращого загального управління залізничною мережею та впровадження нових технологій, таких як цифрове з'єднання та автоматизація. Комісія запропонує переглянути правила, що регулюють залізничні вантажні коридори і основні коридори мережі TEN-T. Інтеграція цих коридорів в "європейські транспортні коридори", зосередження уваги на "швидких перемогах", таких як довжина поїздів, ширина колії і вдосконалення операційних правил, поряд із завершенням будівництва ключових відсутніх ланок і адаптацією основної мережі, щоб вона була повністю придатною для вантажних перевезень, посилить інфраструктурний вимір наших дій зі сприяння розвитку інтермодальних перевезень. Комісія запропонує вдосконалити правила розподілу пропускної спроможності залізниць відповідно до поточного проекту з перегляду розкладу руху поїздів, щоб забезпечити додаткові, гнучкі шляхи руху поїздів. Впровадження європейських правил щодо залізничного шуму допоможе зменшити пов'язані з цим занепокоєння.

44. Аналогічно, хоча послідовні програми дій³¹ допомогли **внутрішньому водному транспорту** в значній мірі зберегти свою частку в структурі перевезень³², необхідно вжити заходів для збереження цього досягнення і використання невикористаного потенціалу в сталій спосіб, як уздовж коридорів TEN-T, так і в тих містах, де внутрішні водні шляхи можуть екологізувати останню милю міської логістики. Комісія запропонує програму NAIADES III для використання цього потенціалу шляхом вирішення таких ключових проблем, як необхідність оновлення флоту барж і поліпшення доступу до фінансування, забезпечуючи при цьому повну відповідність екологічній політиці, зокрема, Водній рамковій директиві та Директиві про середовища існування
45. Крім того, завдяки підтримці TEN-T морських магістралей вдалося досягти успіху в перевезенні більшої кількості вантажів на більш стійкій основі за допомогою каботажного **судноплавства**. Тепер ЄС також повинен показати приклад і зробити європейські морські райони сталими, розумними і стійкими.

Основні етапи³³ щодо переходу до більш сталих видів транспорту:

- 4) До 2030 року заплановані колективні поїздки на відстань до 500 км повинні бути вуглецево-нейтральними в межах ЄС.
- 5) До 2030 року обсяг перевезень на високошвидкісній залізниці подвоїться, а до 2050 року - потроїться.³⁴
- 6) До 2030 року в Європі буде щонайменше 100 кліматично нейтральних міст.
- 7) Залізничні вантажоперевезення зростуть на 50% до 2030 року і подвояться до 2050 року.³⁵
- 8) Перевезення внутрішніми водними шляхами та каботажне судноплавство зростуть на 25% до 2030 року і на 50% до 2050 року³⁶.

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

³² Перевезення внутрішніми водними шляхами зросли на 6% у період з 2005 по 2017 рік.

³³ Беручи до уваги також аналіз, представлений у супровідному Робочому документі для персоналу, ці етапи визначені для того, щоб показати шлях європейської транспортної системи до досягнення наших цілей сталої, розумної та стійкої мобільності, тим самим вказуючи на необхідні амбіції для нашої майбутньої політики.

³⁴ Порівняно з 2015 роком.

³⁵ Порівняно з 2015 роком.

³⁶ Порівняно з 2015 роком.

1.5 Ми повинні створити правильні стимули для переходу до мобільності з нульовим рівнем викидів

46. Третім компонентом нашого підходу є **посилення стимулів для користувачів транспорту робити більш сталий вибір**. Ці стимули є переважно економічними, а саме: ціни на викиди вуглецю, оподаткування та плата за інфраструктуру, але вони повинні доповнюватися покращеним інформуванням користувачів.

ФЛАГМАНСЬКИЙ НАПРЯМ 5 - ЦІНОУТВОРЕННЯ НА ВИКИДИ ВУГЛЕЦЮ ТА СТВОРЕННЯ КРАЩИХ СТИМУЛІВ ДЛЯ КОРИСТУВАЧІВ

47. Незважаючи на давні політичні зобов'язання щодо справедливого та ефективного ціноутворення на транспорті, прогрес є обмеженим. **Принципи "забруднювач платить" і "користувач платить" повинні бути негайно** впроваджені на всіх видах транспорту. Лише їхні зовнішні витрати, пов'язані з навколишнім середовищем,³⁷ становлять 388 мільярдів євро щороку. Інтерналізуючи зовнішні витрати ті, хто користується транспортом, будуть нести повні витрати, а не перекладати їх на інших членів нашого суспільства, і це запустить процес переходу до більш сталих видів транспорту з меншими зовнішніми витратами. **Тому Комісія вживатиме комплексних заходів для забезпечення справедливого та ефективного ціноутворення на всі види транспорту**. Торгівля квотами на викиди, інфраструктурні збори, податки на енергію та транспортні засоби повинні бути об'єднані у взаємосумісну, взаємодоповнюючу та узгоджену політику.

48. Зокрема, **СТВ ЄС є найважливішим інструментом вуглецевого** ціноутворення з метою інтерналізації вартості викидів CO₂. Комісія запропонує поширити Систему торгівлі викидами ЄС (СТВ ЄС) на сектор морського транспорту. Для авіації буде запропоновано переглянути Директиву ЄС про СТВ, зокрема, зменшити кількість квот на викиди, які безкоштовно надаються авіакомпаніям. Як вже було оголошено в Європейському зеленому курсі, подальше розширення системи може включати викиди від автомобільного транспорту, і наразі триває робота над оцінкою впливу. Доходи від СТВ ЄС можуть бути інвестовані в науково-дослідницьку діяльність ЄС з метою подальшого скорочення викидів. Комісія також запропонує впровадити Схему компенсації та скорочення викидів вуглецю ІКАО для міжнародної цивільної авіації³⁸ (CORSIA) шляхом перегляду Директиви про СТВ у 2021 році. В ІМО ЄС наполягатиме на просуванні дискусій щодо ринкових інструментів як середньострокового заходу для реалізації стратегії скорочення викидів парникових газів.

49. **Субсидії на викопне паливо повинні припинитися**. Переглядаючи Директиву про оподаткування енергетики, Комісія прагне узгодити оподаткування енергетичних продуктів та електроенергії з енергетичною та кліматичною політикою ЄС. В рамках поточної оцінки впливу вона уважно вивчає поточні податкові пільги, в тому числі для

³⁷ Дослідження "Плата за сталу транспортну інфраструктуру та інтерналізація транспортних екстерналій" (червень 2019 року) охоплює прямі викиди CO₂ і забруднюючих речовин в атмосферу, непрямі викиди CO₂ і забруднюючих речовин в атмосферу від виробництва енергії, забруднення повітря, а також надмірний шум і шкоду для середовища проживання. Загальна сума податків і зборів, зібраних у секторі, за оцінками, становить щонайменше 340 мільярдів євро. Згідно з дослідженням, витрати на затримки через затори становлять ще 228 мільярдів євро. Зовнішні витрати від дорожньо-транспортних пригод оцінюються в 250 мільярдів євро. Дослідження також оцінює загальні витрати на інфраструктуру в 256 мільярдів євро. Для портів та аеропортів загальні податки та витрати на інфраструктуру охоплюють лише основні з них. Всі ці цифри стосуються ЄС-27.

Джерело: Дослідження "Плата за сталу транспортну інфраструктуру та інтерналізація транспортних екстерналій" (червень 2019)
https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/internalisation-transport-external-costs_en

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

авіаційного та морського палива, і внесе пропозиції щодо того, як найкраще закрити будь-які лазівки у 2021 році. Оподаткування енергоємності різних видів палива має бути більш узгодженим, а використання екологічно чистих видів палива для транспорту - більш стимульованим.

50. **Необхідно досягти значного прогресу в ефективному стягуванні плати за користування інфраструктурою**, особливо в автомобільному транспорті. Це ключ до інтерналізації вартості шкоди, завданої інфраструктурі, але також необхідно вирішити питання вартості забруднення та заторів для суспільства. Комісія наполегливо закликає Європейський Парламент і Раду ухвалити пропозицію Комісії щодо внесення змін до Директиви про євровіньєту (Eurovignette), що відповідає амбіціям Європейського зеленого курсу. Розумна, диференційована за відстанню плата за проїзд дорогами, з різними ставками залежно від типу транспортного засобу та часу використання, є ефективним інструментом стимулювання сталого та економічно ефективного вибору, управління дорожнім рухом та зменшення заторів.
51. Наразі ні люди, які планують подорож, ні вантажовідправники/логістичні оператори, які організують доставку, не приділяють достатньої уваги впливу на довкілля. Частково це пов'язано з тим, що їм не надається **правильна інформація**, в тому числі про наявні альтернативи. **Найбільш сталий вибір повинен бути чітко вказаний**. Маючи адекватну інформацію про вплив на довкілля та більш систематичну можливість для споживачів добровільно компенсувати свої поїздки, споживачі та бізнес матимуть змогу робити більш сталий вибір доставки та транспорту.
52. Саме тому Комісія планує **створити європейські рамки для гармонізованого вимірювання викидів парникових газів у транспорті та логістиці на основі світових стандартів**, які потім можна буде використовувати для надання підприємствам і кінцевим користувачам оцінки вуглецевого сліду їхнього вибору, а також для підвищення попиту з боку кінцевих користувачів і споживачів на більш стійкі транспортні та мобільні рішення, уникаючи при цьому "грінвошингу". Інформація про вуглецевий слід конкретної поїздки може стати новим правом пасажирів, і в цьому випадку воно має поширюватися на всі види транспорту.
53. Наша здатність зменшити вплив на навколишнє середовище значною мірою залежить від нашого вибору. **Європейський кліматичний пакт продемонструє та підтримає** безліч варіантів ефективного пересування громадян у більш здоровий та менш забруднюючий спосіб. Він відіграватиме важливу роль у підвищенні обізнаності, сприятиме залученню до мобільності з нульовим рівнем викидів та стимулюватиме до дій в екологізації стратегій мобільності компаній та міст.

Основні етапи ³⁹ щодо інтерналізації зовнішніх витрат на транспорт, в тому числі через СТВ ЄС:

- 9) *До 2030 року залізничні та водні інтермодальні перевезення зможуть на рівних конкурувати з автомобільним транспортом в ЄС⁴⁰.*
- 10) *Всі зовнішні витрати на транспорт в межах ЄС будуть покриватися користувачами транспорту найпізніше до 2050 року.*

³⁹ Беручи до уваги також аналіз, представлений в супровідному Робочому документі для персоналу, ці етапи визначені для того, щоб показати шлях європейської транспортної системи до досягнення наших цілей сталої, розумної і стійкої мобільності, тим самим вказуючи на необхідні амбіції для нашої майбутньої політики.

⁴⁰ З точки зору частки інтерналізованих зовнішніх витрат.

1.6 Розумна мобільність - досягнення безперервного, безпечного та ефективного зв'язку

54. Люди повинні насолоджуватися безперервним мультимодальним досвідом протягом усієї своєї подорожі завдяки набору варіантів сталої мобільності, що дедалі більше визначається діджиталізацією та автоматизацією. Оскільки інновації визначатимуть мобільність пасажирів і вантажів у майбутньому, для полегшення цього переходу, який може зробити транспортну систему набагато ефективнішою і стійкішою, необхідно створити правильну структуру і сприятливі умови.
55. Суспільне та соціальне визнання є ключовим для успішного переходу, саме тому європейські цінності, етичні стандарти, рівність, правила захисту даних та приватності, серед іншого, будуть повністю поважатися і лежати в основі цих зусиль, а кібербезпека буде розглядатися як першочергове завдання.

ФЛАГМАНСЬКИЙ НАПРЯМОК 6 - Втілення в життя зв'язаної та автоматизованої мультимодальної мобільності

56. **ЄС повинен повною мірою скористатися перевагами розумних цифрових рішень та інтелектуальних транспортних систем (ІТС).** Підключені та автоматизовані системи мають величезний потенціал для фундаментального поліпшення функціонування всієї транспортної системи і сприяють досягненню наших цілей сталого розвитку та безпеки. Дії будуть зосереджені на підтримці інтеграції видів транспорту у функціонуючу мультимодальну систему.
57. Європа повинна скористатися можливостями, які надає об'єднана, **спільна та автоматизована мобільність (ССАМ).** ССАМ може забезпечити мобільність для всіх, повернути цінний час і підвищити безпеку дорожнього руху. Комісія стимулюватиме дослідження та інновації, можливо, за допомогою нового європейського партнерства з ССАМ, передбаченого в рамках програми "Горизонт Європа", а також за допомогою інших партнерств, що зосереджуються на цифрових технологіях. Такі партнерства важливі, коли мова йде про розробку і реалізацію спільного, узгодженого і довгострокового європейського порядку денного в галузі досліджень та інновацій шляхом об'єднання учасників всього ланцюжка створення вартості. ЄС повинен переконатися, що зусилля добре координуються, а результати досягають ринку. Наприклад, необхідно вирішити проблему відсутності гармонійної координації відповідних правил дорожнього руху та відповідальності для автоматизованих транспортних засобів. Бачення полягає в тому, щоб зробити Європу світовим лідером у розробці та впровадженні послуг і систем ССАМ і тим самим зробити значний внесок у європейське лідерство в галузі безпечного та сталого автомобільного транспорту.⁴¹
58. Комісія вивчить варіанти **подальшої підтримки безпечних, розумних і сталих автомобільних перевезень** під егідою існуючого агентства або іншого органу. Цей орган міг би підтримувати розгортання і управління ІТС і стійкою підключеною і автоматизованою мобільністю по всій Європі. Він міг би сприяти підготовці відповідних технічних правил, в тому числі щодо транскордонного використання автоматизованих транспортних засобів і розгортання інфраструктури для підзарядки і заправки, передбачених законодавством Союзу, які повинні бути прийняті Комісією. Такі правила, в свою чергу, забезпечать синергію між державами-членами. Наприклад, вона могла б підготувати проекти методів перевірки придатності до експлуатації та виконувати інші конкретні завдання з безпеки дорожнього руху, а

⁴¹ Інші партнерства, що зосереджуються на ключових питаннях перенесення даних, повинні захищати користувачів і пропонувати їм чітке і прозоре уявлення про те, як дані можуть бути використані або передані.

також збирати відповідні дані. Вона також могла б виконувати конкретні завдання в галузі автомобільного транспорту в умовах серйозних збоїв, таких як пандемія COVID-19, коли були необхідні надзвичайні заходи та рішення, такі як "зелені смуги" .⁴²

59. **Планування та придбання квитків для мультимодальних поїздок** є складним процесом, оскільки відсутня сприятлива база для інтегрованих мультимодальних інформаційних, квиткових та платіжних послуг на всій території ЄС. Вирішення цієї проблеми передбачає подолання недостатньої наявності та доступності даних, неоптимальної співпраці між постачальниками та продавцями, відсутності цифрових квитків у деяких випадках, недостатньої функціональної сумісності платіжних систем, а також існування різних ліцензійних та дистриб'юторських угод. ЄС повинен трансформувати свою правову базу для підтримки мультимодальних послуг з надання інформації про подорожі, бронювання та продажу квитків, одночасно розглядаючи права та обов'язки онлайн-посередників і постачальників мультимодальних цифрових послуг, які продають квитки та/або послуги мобільності. Комісія вивчить, чи відповідає обмін даними, в тому числі про вартість проїзду, у сфері автомобільних і залізничних пасажирських перевезень, а також механізми продажу квитків поставленим цілям. Тим часом, "розумні" та інтероперабельні платіжні послуги та квитки потребують подальшого розвитку; включення їх як стандартної вимоги до будь-якого відповідного договору про державні закупівлі сприятиме їх більш широкому використанню.
60. Бачення безперервної подорожі та діджиталізація обміну інформацією є особливо актуальним для наземного транспорту. **Майбутня мобільність повинна пропонувати безпаперові варіанти у всіх видах транспорту**, як для професіоналів, так і для звичайних водіїв. Цифрові сертифікати для водіїв і транспортних засобів, а також інформація про вантажні перевезення, в тому числі у вигляді електронних товарно-транспортних накладних, легке і доступне використання транскордонної оренди автомобілів, безконтактна оплата паркування і дорожніх зборів, а також краще інформування про райони, в яких міста або місцеві органи влади обмежують використання автомобілів для вирішення проблеми заторів або поліпшення якості повітря - все це сприятиме безперешкодному користуванню транспортом. Доступність електронних сертифікатів та інформації про вантажний транспорт також сприятиме цифровому правозастосуванню, а відстеження товарів у режимі реального часу стане значним кроком на шляху до завершення створення Єдиного цифрового ринку, економіки в режимі реального часу та "зеленого" переходу.
61. Для створення дійсно розумної транспортної системи необхідно також вирішити питання **ефективного розподілу пропускної спроможності та управління рухом**, щоб уникнути дефіциту пропускної спроможності і скоротити викиди CO₂ . Розгортання Європейської системи управління залізничним рухом (ERTMS) та Єдиного європейського неба залишається пріоритетом для Комісії та ЄС наступного покоління: інвестиції в їх розгортання повністю зараховуються до цифрових витрат і значною мірою до кліматичних витрат. Необхідні подальші зусилля для розвитку автоматизації поїздів, а також систем управління повітряним рухом (ATM), наприклад, за допомогою спільних підприємств (СП). Комісія розглядає можливість створення таких СП для програми "Горизонт Європа" (наприклад, Shift2Rail (S2R) і SESAR), а також інших майбутніх партнерств в рамках цієї програми. Подальший розвиток інформаційних

⁴² С(2020) 1897 Заключне повідомлення "Про впровадження "зелених смуг" відповідно до Керівних принципів щодо заходів з управління кордонами для захисту здоров'я та забезпечення доступності товарів і основних послуг" та COM(2020) 685 Заключне повідомлення "Модернізація транспортних "зелених смуг" для підтримки економіки під час відродження пандемії COVID-19".

систем моніторингу руху суден (VTMIS) сприятиме безпечному розгортанню автоматизованих і автономних морських операцій.

62. Щоб залізнична автоматизація та управління рухом стали реальністю на транскордонних магістралях, Комісія запропонує **оновити технічні специфікації інтероперабельності (TSI)**, щоб охопити нові технології, такі як 5G і супутникові дані, а також забезпечити загальну системну архітектуру, що легко модернізується. Це необхідно для того, щоб ERTMS могла стати основою цифрової залізничної системи.⁴³
63. Що стосується авіації, то підвищення ефективності управління повітряним рухом (УПР) має великий потенціал для модернізації та сталого розвитку, допомагаючи скоротити надмірне спалювання палива і викиди CO₂, спричинені неефективністю польотів і фрагментацією повітряного простору⁴⁴. **Завершення та ефективне впровадження Єдиного європейського неба (SES)** також полегшить досвід подорожей: модернізована нормативно-правова база та інфраструктура цифрових аеропортів допоможуть зменшити кількість "вузьких місць", що дасть змогу рейсам відправлятися та прибувати більш швидко. Тому законодавчий процес щодо Єдиного європейського неба має бути завершений без зволікань.

ФЛАГМАНСЬКИЙ НАПРЯМ 7 - ІННОВАЦІЇ, ДАНІ ТА ШТУЧНИЙ ІНТЕЛЕКТ ДЛЯ РОЗУМНОЇ МОБІЛЬНОСТІ

64. **Проактивне формування нашої майбутньої мобільності шляхом розробки та валідації нових технологій і послуг є ключовим фактором для того, щоб залишатися на крок попереду.** Тому ЄС створить сприятливі умови для розвитку нових технологій і послуг, а також всі необхідні законодавчі інструменти для їхньої перевірки. У найближчому майбутньому можна очікувати на появу і більш широке використання дронів (безпілотних літальних апаратів) для комерційного застосування, автономних транспортних засобів, гіперлупа, водневих літаків, електричних персональних літальних апаратів, електричного водного транспорту та екологічно чистої міської логістики. **Сприятливе середовище для таких технологій мобільності, що змінюють правила гри, є ключовим фактором для того, щоб ЄС міг стати основним місцем розгортання інновацій для інноваторів.** Стартапи і розробники технологій потребують гнучкої нормативно-правової бази для пілотування і розгортання своїх продуктів. Комісія працюватиме над полегшенням тестування та випробувань, а також над створенням регуляторного середовища, придатного для інновацій, щоб підтримати впровадження рішень на ринку.
65. Комісія стимулюватиме **дослідження та впровадження інноваційних та сталих технологій у транспорті.** Інвестиції в проривні рішення прокладуть шлях до важливих проривів і екологічних досягнень в найближчі роки і десятиліття. Сьогоднішні дослідницькі програми ЄС матимуть вирішальне значення для завтрашнього розгортання за допомогою таких інструментів, як Фонд "Об'єднуючи Європу" (CEF), Фонд згуртування, Європейський фонд регіонального розвитку або InvestEU.
66. **Комісія повністю підтримує розгортання виробництва дронів і безпілотних літальних апаратів** і продовжить розробку відповідних правил, в тому числі щодо космічного простору, щоб зробити його придатним для підвищення безпечної та сталої мобільності. Комісія також ухвалить "Стратегію щодо безпілотників 2.0", в якій

⁴³ Це допоможе прискорити цифровізацію залізничних операцій за допомогою майбутньої системи мобільного зв'язку для залізниць (FRMCS) і реалізації концепції "Гігабітного поїзда".

⁴⁴ Це може скоротити до 10% викидів повітряного транспорту, а також допоможе вирішити проблему впливу авіації на клімат, який не пов'язаний з викидами CO₂.

викладені можливі шляхи подальшого розвитку цієї технології, а також її регуляторного та комерційного середовища.

67. Крім того, для того, щоб цифрова трансформація транспортного сектору стала реальністю, **ЄС повинен забезпечити наявність ключових цифрових засобів**, включаючи електронні компоненти для мобільності, мережеву інфраструктуру, хмарні ресурси, технології передачі даних і управління, а також штучний інтелект. ЄС повинен і надалі зміцнювати свій промисловий потенціал, пов'язаний з цифровим ланцюжком поставок. Це включає розробку і виробництво компонентів, програмних платформ і технології Інтернету речей для подальшої електрифікації та автоматизації транспорту і мобільності.⁴⁵
68. ЄС також повинен забезпечити **найвищий рівень і продуктивність цифрової інфраструктури**, зокрема за допомогою **5G**, який пропонує широкий спектр послуг і допомагає досягти більш високого рівня автоматизації в різних мобільних додатках. Крім того, необхідні подальші зусилля для досягнення мети безперебійного покриття основних транспортних коридорів Європи інфраструктурою зв'язку 5G, як зазначено в Плані дій 5G 2016 року⁴⁶. Наявність єдиного цифрового ринку, який добре функціонує, є ключовим фактором.
69. **Штучний інтелект (ШІ)** стає необхідним для автоматизації транспорту в усіх видах транспорту, в основі якого лежать цифрові технології та компоненти. Комісія бачить екосистему ШІ як передового досвіду, так і довіри, яка буде сформована за рахунок фінансування досліджень, інновацій та розгортання в рамках програм "Горизонт Європа" і "Цифрова Європа". У цьому контексті Комісія буде підтримувати центри тестування і експериментів зі штучного інтелекту для розумної мобільності в рамках програми "Цифрова Європа".
70. Цифрова трансформація сектору транспорту і мобільності вимагає подальших зусиль, пов'язаних з **наявністю даних, доступом до них і обміном ними**. Наразі вони часто гальмуються через нечіткі регуляторні умови, відсутність ринку надання даних в ЄС, відсутність зобов'язання збирати та обмінюватися даними, несумісність інструментів і систем для збору та обміну даними, різні стандарти або проблеми з суверенітетом даних. Доступність даних і статистики також має важливе значення, особливо в режимі реального часу, оскільки це дозволяє покращити якість послуг для громадян або прозорість ланцюгів поставок у сфері вантажних перевезень.
71. Саме тому Комісія запропонує подальші дії для **створення Європейського спільного простору даних про мобільність**. При цьому буде враховано горизонтальне управління, викладене в стратегії даних⁴⁷ та Законі про дані, а також принцип технологічної нейтральності. Мета полягає в тому, щоб збирати, об'єднувати і робити доступними дані для досягнення цілей ЄС, від сталого розвитку до мультимодальності. Простір даних про мобільність повинен функціонувати у взаємодії з іншими ключовими системами, включаючи енергетику, супутникову навігацію і телекомунікації, будучи при цьому кібербезпечним і сумісним зі стандартами захисту даних ЄС. У той же час, повинні бути збережені рівні умови для даних в процесі створення вартості, щоб інновації могли процвітати і з'являлися нові бізнес-моделі. Комісія розгляне різні варіанти регулювання, щоб надати операторам безпечний і

⁴⁵ ЄС посилить свою підтримку в цій галузі через Спільне підприємство з ключових цифрових технологій та підтримку технологій з низьким енергоспоживанням та безпечних процесорів.

⁴⁶ COM(2016)588 final, "5G для Європи: План дій"

⁴⁷ COM (2020) 66 final, "Європейська стратегія для даних"

надійний простір для обміну даними всередині і між секторами, не спотворюючи конкуренцію та поважаючи конфіденційність і міжнародні зобов'язання Союзу.

72. Оскільки доступ до даних про транспортні засоби матиме важливе значення для обміну транспортними даними та розумної мобільності, у 2021 році Комісія запропонує нову ініціативу щодо доступу до даних про автомобілі, за допомогою якої вона запропонує збалансовану структуру, що гарантуватиме справедливий та ефективний доступ до даних про транспортні засоби для постачальників послуг мобільності.

Основні етапи ⁴⁸ на шляху до розумної мобільності:

- 11) До 2030 року безперебійні мультимодальні пасажирські перевезення будуть полегшені завдяки інтегрованому електронному продажу квитків, а вантажні перевезення стануть безпаперовими.
- 12) До 2030 року автоматизована мобільність буде розгорнута у великих масштабах.

1.7 СТІЙКІСТЬ МОБІЛЬНОСТІ - БІЛЬШ СТІЙКИЙ ЄДИНИЙ ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ТРАНСПОРТНИЙ ПРОСТІР: ДЛЯ ІНКЛЮЗИВНОГО СПОЛУЧЕННЯ

73. **Транспорт став одним із секторів, який найбільше постраждав від пандемії COVID-19⁴⁹**, причому збитки були спричинені величезним негативним шоком попиту після необхідних заходів зі стримування та пом'якшення наслідків. Це призвело до збоїв у ланцюгах поставок, різкого скорочення закордонних і внутрішніх поїздок і туризму, а також погіршення сполучення в ЄС в цілому. Це також призвело до величезних операційних і фінансових труднощів для багатьох підприємств, що працюють у транспортному секторі, багато з яких є малими і середніми підприємствами (МСП). **Ця стратегія повинна допомогти сектору та відповідним екосистемам, таким як подорожі та туризм, краще оговтатися від цієї кризи і стати більш екологічними, розумними та стійкими.**

ФЛАГМАНСЬКИЙ НАПРЯМ 8 - Посилення єдиного ринку

74. **Зараз ЄС має можливість побудувати систему мобільності, яка є сталою, розумною та стійкою: систему для майбутніх поколінь.** Попередня оцінка Комісії показала необхідність масштабних і швидких інвестицій, включаючи значні державні та приватні інвестиції на національному рівні: додаткові інвестиції на 2021-2030 роки в транспортні засоби (включаючи рухомий склад, судна і літаки) і розгортання інфраструктури відновлюваних і низьковуглецевих видів палива оцінюються в 130 мільярдів євро на рік у порівнянні з попереднім десятиліттям⁵⁰. "Дефіцит інвестицій в "зелену" і цифрову трансформацію" для інфраструктури додасть ще 100 мільярдів євро на рік⁵¹. Лише для того, щоб завершити створення основної мережі TEN-T і побудувати

⁴⁸ Беручи до уваги також аналіз, представлений в супровідному Робочому документі для персоналу, ці етапи визначені для того, щоб показати шлях європейської транспортної системи до досягнення наших цілей сталої, розумної і стійкої мобільності, тим самим вказуючи на необхідні амбіції для нашої майбутньої політики.

⁴⁹ Наприклад, у травні 2020 року вплив становив приблизно -90% авіаперевезень порівняно з минулим роком (Джерело: Eurocontrol), -85% залізничних пасажирських перевезень на далекі відстані, -80% регіональних залізничних пасажирських перевезень (включаючи приміські), майже повна зупинка міжнародних залізничних пасажирських перевезень (Джерело: CER); понад -90% для круїзних і пасажирських суден у середині квітня порівняно з минулим роком (Джерело: EMSA).

⁵⁰ COM (2020) 562 final, "Підвищення кліматичних амбіцій Європи до 2030 року - Інвестування в кліматично нейтральне майбутнє на благо наших людей"

⁵¹ SWD (2020) 98 final, на основі оцінок, пов'язаних з TEN-T, та розрахунків ЄБ. Ця оцінка не включає витрати на капітальний ремонт або регулярне оновлення парку, яке, однак, може бути відкладено через вплив пандемії COVID-19 на транспортні компанії.

її як справді мультимодальну систему, протягом наступних 10 років необхідно 300 мільярдів євро. Ці інвестиції є ключовими для зміцнення єдиного ринку.

75. **Інвестиції мають бути скоординовані та пріоритезовані в рамках програм фінансування ЄС**, включно з інструментом відновлення NextGenerationEU, відповідно до наступних принципів. По-перше, безповоротна підтримка, зокрема з нового Фонду відновлення та стійкості, ЄФРР та Фонду згуртування, Інноваційного фонду, має бути пріоритетною для проектів з найвищою соціальною, екологічною, економічною доданою вартістю та доданою вартістю для ЄС, а також прямим впливом на робочі місця, зростання та стійкість. ЄФРР є основним інструментом для фінансування розвитку інфраструктури з максимальною доданою вартістю для ЄС, одночасно враховуючи "зелені" та цифрові цілі. По-друге, неспроможність ринку та неоптимальний рівень інвестицій у пріоритетних сферах політики повинні вирішуватися за допомогою інструментів фінансування, зокрема, через "Вікна сталої інфраструктури" та "Вікна досліджень, інновацій та цифровізації" програми InvestEU, доповнені, за необхідності, подальшим використанням інструментів змішаного фінансування. По-третє, політика ЄІБ у сфері транспортного кредитування також має сприяти досягненню цілей стратегії, пропонуючи комплексну основу для залучення приватних інвестицій з метою підвищення стійкості та прискорення впровадження сталих і розумних технологій у всіх видах транспорту.
76. Інвестиції у відновлення транспортного сектору повинні супроводжуватися **інвестиціями бізнесу в більш стійку та цифрову мобільність**. Технічні критерії відбору, засновані на Регламенті таксономії⁵², повинні бути визначені для всіх видів транспорту з урахуванням конкретних інвестиційних потреб. Фінансування інвестицій у сталий транспорт може також ґрунтуватися на майбутньому стандарті європейських зелених облігацій, заснованому на таксономії ЄС. Майбутній перегляд правил державної допомоги у сфері транспорту також має бути використаний для стимулювання переходу сектору до сталого розвитку, надаючи всім видам транспорту більше можливостей конкурувати на рівних умовах за отримання субсидій.
77. Для створення надійного портфеля життєздатних проектів та прискорення інвестицій необхідна консультативна **підтримка органів державної влади та ініціаторів проектів**. Вона може бути надана через Інструмент технічної підтримки та Консультаційний центр InvestEU, а також через технічну допомогу, доступну в рамках програм, що фінансуються в рамках політики згуртованості.
78. **МСП⁵³ потребують полегшеного доступу до фінансування**, зокрема, для оновлення автопарку та інших інноваційних та зелених інвестицій. Цього можна досягти за допомогою більш чіткої комунікації та рекомендацій, цілеспрямованої адміністративної підтримки та спрощених схем фінансової підтримки. Підтримка створення об'єднань, фондів та інших посередницьких механізмів забезпечить критичну масу для доступу до фінансування. Держави-члени повинні створити єдиний центр, куди підприємства могли б звертатися за такою підтримкою.
79. Інвестиції в **транспортну інфраструктуру** по всьому ЄС є ключовим фактором для забезпечення зв'язку, сталого функціонування економіки та згуртованості між державами-членами. Саме тому зараз необхідний перегляд європейської системи

⁵² Регламент (ЄС) 2020/852 Європейського Парламенту та Ради від 18 червня 2020 року про створення рамок для сприяння сталому інвестуванню та внесення змін до Регламенту (ЄС) 2019/2088, OJ L 198, 22.6.2020, с. 13.

⁵³ У 2017 році в секторі транспортних та складських послуг ЄС-27 працювало понад 1,1 млн підприємств, на яких було зайнято 8,1% від загальної кількості осіб, зайнятих у нефінансовій бізнес-економіці. Більше половини з них працюють на малих та середніх підприємствах.

економічного управління: ЄС повинен сприяти інвестиціям у транспортну інфраструктуру на основі класу інфраструктурних активів ЄС. Такий клас може включати інфраструктурні проекти, реалізація яких базується на європейському стратегічному плануванні, такі як проекти TEN-T. Комісія також забезпечить відповідність нових Керівних принципів TEN-T принципу "не завдавати значної шкоди" і Європейському зеленому курсу. Інфраструктура також повинна бути адаптована до зміни клімату і бути стійкою до стихійних лих, і Комісія розглядатиме це питання як в огляді TEN-T, так і в стратегії адаптації до зміни клімату, в тому числі за допомогою спеціальних інструментів щодо кліматичної стійкості.

80. **Необхідно вжити всіх необхідних заходів, щоб завершити TEN-T вчасно.** Комісія запропонує посилити роль Європейських координаторів, щоб стимулювати прогрес у розвитку транспортних коридорів по всьому континенту і завершити їх будівництво до 2030 року. ЄС повинен зробити пріоритетом подолання розриву між Сходом і Заходом та Північчю і Півднем для створення сучасної інфраструктури. Успіхи Ересуннського мосту між Данією і Швецією та високошвидкісної залізничної мережі між Парижем-Лондоном-Брюсселем-Амстердамом і Кельном демонструють необхідність невідкладного завершення таких проектів, як Rail Baltica, Ліон-Торіно, Y-basque, Fehmarn, Brenner, Дрезден-Прага, Відень-Братислава-Будапешт, Сена-Шельда та багато інших. Буде потрібно більше транскордонних проектів для інтеграції всіх держав-членів в європейську залізничну систему майбутнього, що, в свою чергу, створить безперешкодне сполучення для транскордонних залізничних перевезень по всій Європі. Це буде досягнуто при збереженні доступності для сільських і віддалених регіонів.
81. Водночас, **інвестиції повинні фінансувати модернізацію транспортних парків на всіх видах транспорту.** Це необхідно для того, щоб забезпечити впровадження технологій з низьким і нульовим рівнем викидів, у тому числі шляхом модернізації та відповідних схем оновлення на всіх видах транспорту. Більш широке використання спільних і транскордонних державних закупівель в рамках ЄС, заснованих на принципі найбільш економічно вигідного тендеру, може сприяти досягненню цієї мети з найменшими витратами. Підтримка такого оновлення флоту, надана відповідно до міжнародних зобов'язань ЄС щодо субсидій і правил державної допомоги ЄС, допоможе зберегти процвітаючу виробничу екосистему в тих галузях, де Європа має стратегічну технологічну перевагу, таких як літакобудування, виробництво поїздів і суден. Це збільшить перспективи створення належних виробничих потужностей і ланцюжків доданої вартості в європейській обробній промисловості відповідно до Нової промислової стратегії для Європи⁵⁴, а також збереження технологічного лідерства виробничої бази ЄС.
82. Спираючись на успіх Європейського альянсу акумуляторів⁵⁵, **Комісія підтримує стратегічні ланцюги доданої вартості (в тому числі щодо акумуляторів, сировини, водню, відновлюваних і низьковуглецевих видів палива)**⁵⁶ за допомогою регуляторних і фінансових інструментів. Це важливо для забезпечення надійного постачання матеріалів і технологій, необхідних для сталої та розумної мобільності, уникнення залежності Європи від зовнішніх постачальників у стратегічних секторах для досягнення більшої стратегічної автономії. Європа повинна використовувати свої

⁵⁴ COM (2020) 102 final, "Нова промислова стратегія для Європи"

⁵⁵ Європейський акумуляторний альянс, створений у 2017 році, об'єднує понад 500 учасників із загальним обсягом інвестицій у ланцюжок створення вартості в ЄС на суму понад 100 млрд євро.

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

космічні активи, які надають супутникові послуги, дані і зв'язок для всіх видів транспорту і є особливо важливими для ССАМ.

83. Єдиний європейський транспортний простір є більш інтегрованим, ніж будь-коли раніше, але він все ще далекий від завершення. **Перешкоди для вільного руху товарів і послуг залишаються, так само як і перешкоди для чесної конкуренції**, тоді як відповідні правила не впроваджуються або належним чином не застосовуються вчасно.
84. Пандемія COVID-19 пролила світло на вразливість єдиного ринку. Безперервні наземні, водні та повітряні вантажні перевезення мають вирішальне значення для транспортування товарів і виробничих ресурсів для обробної промисловості, функціонування єдиного ринку ЄС та ефективного реагування ЄС на нинішню та майбутні кризи. Необхідно активізувати зусилля щодо забезпечення мультимодальності та сумісності між різними видами транспорту, а також **прискорити завершення створення Єдиного європейського транспортного простору**.
85. Необхідно підтримувати цілісність єдиного ринку та рівні умови для операторів, у тому числі шляхом забезпечення відсутності дискримінації між діючими та новими учасниками ринку, наприклад, при наданні державної допомоги, а також недопущення створення нових бар'єрів для конкуренції. **Комісія суворо стежитиме за дотриманням правил ЄС** і, за необхідності, переглядатиме або пропонуватиме законодавство, спрямоване на усунення перешкод для вільного руху товарів і послуг, що впливають на транспорт. При цьому Комісія намагатиметься підвищити ефективність транспортної системи та транспортних операцій, наприклад, шляхом скорочення порожніх рейсів, що дозволить уникнути шкідливих викидів та забруднення навколишнього середовища.
86. Для досягнення всіх цілей цієї стратегії необхідна підтримка зусиль з модернізації в усіх видах транспорту, щоб забезпечити громадянам ЄС розумний зв'язок за доступними і прозорими цінами. У сфері авіації Комісія запропонує **переглянути Регламент про повітряні перевезення**⁵⁷. При збереженні найвищого рівня безпеки польотів, метою буде захист інтересів споживачів, формування стійкої та конкурентоспроможної європейської галузі авіаперевезень зі збереженням високого рівня зайнятості. Модернізація правил ЄС, що регулюють аеропортові збори, слоти і комп'ютерні системи бронювання, доповнить цю ініціативу. У сфері залізничного транспорту Комісія оцінить, чи чинні **правила щодо плати за доступ до колій** пропонують правильні стимули для розвитку конкурентних ринків і привабливості залізничного транспорту.
87. Щоб уникнути майбутніх перебоїв, у відповідь на заклик Ради, **Комісія підготує план(и) дій на випадок кризових ситуацій**, об'єднавши зусилля органів влади ЄС та держав-членів з представниками сектору. Його метою буде забезпечення безперервності бізнесу та координація заходів реагування в транспортному секторі на основі керівних принципів та законодавства, розроблених під час пандемії COVID-19, наприклад, щодо "зелених смуг"⁵⁸. З метою подальшого забезпечення безперервних вантажних перевезень та пасажирських перевезень у кризових сценаріях, Комісія оцінить можливості запровадження нових заходів з охорони здоров'я та безпеки, а

⁵⁷ Регламент № 1008/2008 Європейського Парламенту та Ради від 24 вересня 2008 року про спільні правила функціонування повітряного сполучення в Співтоваристві

⁵⁸ С(2020) 1897 Заключне повідомлення "Про впровадження "зелених смуг" відповідно до Керівних принципів щодо заходів з управління кордонами для захисту здоров'я та забезпечення доступності товарів і основних послуг" та COM(2020) 685 Заключне повідомлення "Модернізація транспортних "зелених смуг" для підтримки економіки під час відродження пандемії COVID-19".

також встановлення гармонізованого мінімального рівня основних транспортних послуг. ЄС також може знадобитися адаптувати існуюче транспортне законодавство, щоб забезпечити швидке реагування на кризові ситуації.

ФЛАГМАНСЬКИЙ НАПРЯМ 9 - ЗРОБИТИ МОБІЛЬНІСТЬ ЧЕСНОЮ ТА СПРАВЕДЛИВОЮ ДЛЯ ВСІХ

88. Економічний шок висвітлив потребу в **доступній, якісній та справедливій мобільності** для пасажирів та інших користувачів транспортних послуг. Дійсно, в той час як єдиний ринок транспортних послуг підвищив сполучуваність, мобільність залишається дорогою для людей з низьким наявним доходом і недостатньо доступною для людей з інвалідністю або обмеженою рухливістю, а також для тих, хто має низький рівень ІТ-грамотності. У сільській, периферійній та віддаленій місцевості, включаючи найвіддаленіші регіони та острови, покращення сполучення громадського транспорту матиме вирішальне значення для забезпечення безперешкодного доступу до мобільності для всіх.
89. Перехід до сталої, розумної та стійкої мобільності повинен бути справедливим, інакше існує ризик, що він не відбудеться. Тому Комісія забезпечить, щоб **можливості механізму справедливого переходу були повністю вивчені, щоб зробити цю нову мобільність доступною і доступною в усіх регіонах і для всіх пасажирів, включаючи людей з обмеженими можливостями та маломобільних груп населення.** Комісія також продовжуватиме допомагати, надаючи підтримку з Фонду згуртування та ЄФРР у менш розвинених державах-членах та регіонах.
90. Крім того, ПСО повинні бути ще більш цілеспрямованими та ефективними і, де це можливо, сприяти переходу до мультимодальної системи. Щоб гарантувати найкраще використання державних коштів та підтримки, національні та місцеві органи влади повинні мати можливість **використовувати ПСО для покращення сполучення та досягнення** конкретних політичних цілей. Цього можна досягти за допомогою критеріїв сталості для ПСО, таких як критерій, згідно з яким ПСО для короткострокових рейсів не можуть бути нав'язані, якщо існує альтернативне, відповідне, більш стійке і конкурентоспроможне сполучення. Комісія розгляне варіанти створення мультимодальної системи ПСО, зокрема, з метою надання всім видам транспорту можливості конкурувати на рівних задовольняти відповідні транспортні потреби.
91. Справедлива мобільність також означає **захист пасажирів та їхніх прав.** Масові скасування рейсів під час пандемії COVID-19 продемонстрували важливість загальноєвропейських правил та їхнього однакового впровадження і дотримання. ЄС повинен допомагати пасажирам, коли транспортні оператори банкрутують або переживають серйозну кризу ліквідності, як це сталося під час пандемії COVID-19. Пасажири, які опинилися в скрутному становищі, повинні бути репатрійовані, а їхні квитки повинні бути відшкодовані у разі скасування рейсів перевізниками. Комісія розглядає варіанти та переваги можливих засобів, які захищають пасажирів від таких подій, і, за необхідності, внесе відповідні законодавчі пропозиції.
92. Права пасажирів в ЄС повинні бути краще реалізовані, зрозумілішими як для перевізників, так і для пасажирів, пропонувати адекватну допомогу, відшкодування, можливо, компенсацію в разі виникнення перебоїв, а також відповідні санкції в разі неналежного застосування правил. Комісія розгляне варіанти і переваги для подальшого розвитку **мультимодальної системи захисту прав пасажирів**, яка буде спрощеною, більш послідовною і гармонізованою.

93. Найціннішим активом сектору на сьогоднішній день є його люди, і сталий та розумний перехід не буде можливим без підтримки та участі **транспортників**. Однак певні частини транспортного сектору часто страждають від важких умов праці. Неприятливі умови праці, включаючи довгий робочий день, періоди, проведені поза домом, і низькооплачувану роботу, погіршуються відсутністю поваги до чинних трудових стандартів і належного їх дотримання. Забезпечення вищих соціальних стандартів безпосередньо сприятиме зміні нинішньої загальної непривабливості сектору. Робоча сила швидко старіє, і значний дефіцит робочої сили вже дуже помітний у певних професіях⁵⁹. Проблеми, з якими стикаються працівники транспорту, загострилися через пандемію COVID-19. Ця ситуація ризикує погіршитися ще більше, якщо не буде вжито жодних заходів.
94. Саме тому Комісія розгляне **заходи в різних видах транспорту, спрямовані на зміцнення законодавчої бази щодо умов праці працівників**, а також на забезпечення правильної імплементації та надання більшої ясності щодо застосовних соціальних прав відповідно до різних інструментів, доступних для імплементації Європейського стовпа соціальних прав. Комісія прагнути просувати високі соціальні стандарти, в тому числі в авіаційному секторі, який стикається з особливими проблемами, і працюватиме з Європейським агентством з питань праці для підтримки держав-членів у забезпеченні дотримання відповідного законодавства. На міжнародному рівні Комісія сприятиме прогресу в контексті ІМО, Міжнародної організації праці та інших міжнародних інституцій для забезпечення гідних умов праці та життя на борту і своєчасної зміни екіпажів, зокрема під час глобальної пандемії.
95. Зміни в секторі, зокрема, пов'язані з автоматизацією та діджиталізацією, створюють багато нових викликів. Робочі місця в транспортному секторі, особливо низько- та середньокваліфіковані, можуть опинитися під загрозою **через автоматизацію та рух до більшої сталості**. Водночас цифрова трансформація, що триває, відкриває нові можливості, такі як покращення умов праці та створення якісних робочих місць, які можуть стати більш привабливими для жінок і молоді. Тому для **справедливого переходу для працівників транспорту** необхідний надійний шлях. Комісія надасть рекомендації щодо переходу до автоматизації та діджиталізації, а також щодо засобів пом'якшення їхнього впливу на транспортну робочу силу.
96. Нарешті, з метою вирішення проблеми зростаючого дефіциту кваліфікованих працівників, Комісія закликає транспортні компанії та соціальних партнерів зробити свій внесок у реалізацію Європейського порядку денного з **навичок** для забезпечення сталої конкурентоспроможності, соціальної справедливості та стійкості⁶⁰ і, зокрема, приєднатися до Пакту про навички⁶¹. Зацікавлені сторони в транспортній галузі також повинні створювати нові навчальні заклади, ставати членами Європейського альянсу учнівства та брати активну участь у Європейському тижні професійних навичок.
97. Комісія належним чином застосовуватиме **актуалізацію питань рівності у своїх політичних ініціативах, пов'язаних з транспортом**, і продовжуватиме підтримувати співпрацю зацікавлених сторін та обмін передовим досвідом щодо "Більше жінок у

⁵⁹ Наприклад, Міжнародний союз автомобільного транспорту повідомив у 2019 році, що в європейському автотранспортному секторі не заповнена п'ята частина вакансій водіїв.

⁶⁰ СОМ (2020) 274 final, "Європейський порядок денний з навичок для сталої конкурентоспроможності, соціальної справедливості та стійкості (2020)"

⁶¹ Комісія візьме до уваги досвід нещодавно започаткованого Автомобільного партнерства в рамках Пакту про навички, щоб допомогти галузі впоратися з проблемами підвищення кваліфікації та перекваліфікації, з якими вона стикається під час "зеленого" та цифрового переходу.

транспорті - платформа для змін", щоб збільшити кількість жінок у транспортних професіях. Вона також підвищуватиме обізнаність з питань рівності шляхом створення та підтримки мережі Послів з питань різноманіття. Будь-яка майбутня пропозиція щодо транспорту буде відповідати Стратегії гендерної рівності Комісії⁶² та Стратегії щодо інвалідності⁶³.

ФЛАГМАНСЬКИЙ НАПРЯМ 10 - Підвищення БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

98. **Безпека** транспортної системи має першорядне значення і ніколи не повинна ставитися під загрозу, а ЄС повинен залишатися світовим лідером у цій галузі. Постійні зусилля з міжнародними, національними та місцевими органами влади, зацікавленими сторонами та громадянами є ключовими, якщо ми хочемо досягти нашої мети - нульового рівня смертності від мобільності.
99. **Європа залишається найбезпечнішим транспортним регіоном у світі.** Хоча повітряні, морські та залізничні подорожі є дуже безпечними, немає місця для самозаспокоєння, особливо щодо безпеки на дорогах. У 2019 році на дорогах ЄС загинуло близько 22 700 осіб, і на кожну вбиту людину припадає близько п'яти серйозних травм з наслідками, що змінюють життя. Тому Комісія залишається повністю відданою реалізації стратегії ЄС з безпеки дорожнього руху від 2018 року⁶⁴.
100. **Такі фактори, як швидкість, вживання алкоголю та наркотиків, а також відволікання уваги під час водіння,** тісно пов'язані як з причинами, так і з тяжкістю дорожньо-транспортних пригод. Комісія розгляне, які дії є виправданими для вирішення цих проблем, наприклад, шляхом подальшого використання рекомендацій ЄС. Захист вразливих учасників дорожнього руху буде пріоритетом, так само як і покращення збору та аналізу даних, і Комісія також оцінить переваги поглибленого розслідування ДТП на цьому рівні. Модернізація існуючої інфраструктури з високим рівнем ризику має залишатися пріоритетом для інвестицій в інфраструктуру, з особливою увагою до застарілих і недостатньо розвинених сегментів мережі. Заходи, спрямовані на створення більшого простору для різних форм активної мобільності, допоможуть запобігти смертності та серйозним травмам серед вразливих учасників дорожнього руху.
101. У морському секторі Комісія планує ініціювати серйозний перегляд чинного законодавства щодо **відповідальності держави прапора, контролю з боку держави порту та розслідування нещасних випадків, а також** подальше посилення правил ЄС щодо визнаних організацій. Загальна мета полягає в тому, щоб забезпечити безпечний, надійний і ефективний морський транспорт з меншими витратами для бізнесу і адміністрацій. Безпека на морі, розумне і стале судноплавство у водах ЄС і надалі залежатимуть від внеску Європейського агентства з морської безпеки, мандат якого має бути модернізований і, можливо, розширений на додаткові сфери.
102. Поряд з іншими зусиллями, спрямованими на підвищення стійкості транспортного сектору та пов'язаної з ним інфраструктури, ЄС оновить і **вдосконалим існуючу систему безпеки,** включаючи боротьбу з кіберзагрозами, під загальною парасолькою існуючих правил, що регулюють це питання⁶⁵. Спираючись на загальноєвропейську систему сертифікації продуктів, процесів і послуг ІКТ і призначення "операторів

⁶² COM (2020) 152 final, "Союз рівності: Стратегія гендерної рівності 2020-2025"

⁶³ COM (2010) 636 final, Європейська стратегія з питань інвалідності (2010-2020). Комісія представить посилену стратегію щодо інвалідності у 2021 році, спираючись на результати поточної оцінки Європейської стратегії щодо інвалідності на 2010-2020 роки".

⁶⁴ COM(2018) 293 final, "Стала мобільність для Європи: безпечна, з'єднана та чиста"

⁶⁵ Директива (ЄС) 2016/1148, Директива про безпеку мережевих та інформаційних систем (Директива NIS), Регламент (ЄС) 2019/881, Закон про кібербезпеку та Директива про захист європейської критичної інфраструктури (Директива 2008/114/ЄС)

основних послуг" (OES) для інфраструктури мобільності, буде розглянута можливість створення механізму швидкого оповіщення на рівні ЄС для забезпечення безпеки. Крім того, будуть вдосконалені відповідні нормативні акти, такі як система сертифікації кібербезпеки для автоматизованих транспортних засобів.

Основні етапи⁶⁶ на шляху до стійкої мобільності:

13) *Мультимодальна Транс'європейська транспортна мережа, обладнана для сталого та розумного транспорту з високошвидкісним сполученням, буде введена в експлуатацію до 2030 року для основної мережі та до 2050 року для комплексної мережі.*

14) *До 2050 року кількість смертей на всіх видах транспорту в ЄС буде близькою до нуля.*

1.8 ЄС як світовий центр зв'язку

103. Зважаючи на швидкоплинний геополітичний розвиток, ЄС повинен діяти, щоб захистити і просувати власні інтереси. Для всіх видів транспорту, що мають міжнародний вимір, важливим є **забезпечення неспотвореної міжнародної конкуренції, взаємності та рівних правил гри**. Для ефективного подолання спотворюючого впливу іноземних субсидій на внутрішньому ринку, в тому числі у сфері державних закупівель, Комісія запропонує спеціальний інструмент⁶⁷.

104. Подальші дії можуть включати використання державами-членами наявних механізмів для перевірки прямих іноземних інвестицій в європейські транспортні компанії та активи з міркувань безпеки або громадського порядку. Це також може включати зміни з боку ЄС у сфері торговельного захисту у світлі критеріїв, що діють у сфері авіації. Комісія також продовжуватиме сприяти **використанню європейських технічних, соціальних, екологічних та конкурентних стандартів** на міжнародних форумах та у відносинах з окремими країнами, що не є членами ЄС, у всіх видах транспорту. Транспортне обладнання та рішення є двигуном європейського експорту, а стійка та розумна трансформація сектору - це можливість для нашої обробної промисловості стати світовим лідером.

105. Для досягнення цілей Паризької угоди необхідне значне скорочення викидів від транспорту до 2050 року і за межами ЄС. Тому дуже важливо, щоб **Європейський зелений курс і ця стратегія були добре відображені в наших зовнішніх діях**, щоб глобальні дії в напрямку сталої і розумної мобільності широко просувалися для досягнення Цілей сталого розвитку, і щоб була забезпечена узгодженість політики при проектуванні внутрішньої політики ЄС за межами ЄС. Відповідно, будуть розроблені різні напрямки дій для втілення передового досвіду, якісних рішень і стандартів щодо сталої та розумної мобільності в рамках співпраці ЄС у сфері розвитку, в тому числі з нашими африканськими партнерами⁶⁸, з урахуванням специфічних викликів і обмежень країн, що розвиваються, і країн, що розвиваються.

106. ЄС **продовжуватиме поглиблювати транспортні відносини, в тому числі з ключовими стратегічними партнерами та міжнародними організаціями, а також**

⁶⁶ Беручи до уваги також аналіз, представлений у супровідному Робочому документі для персоналу, ці етапи визначені для того, щоб показати шлях європейської транспортної системи до досягнення наших цілей сталої, розумної та стійкої мобільності, тим самим вказуючи на необхідні амбіції для нашої майбутньої політики.

⁶⁷ COM(2020) 253 final "Біла книга про вирівнювання правил гри щодо іноземних субсидій"

⁶⁸ JOIN(2020) 4 final, На шляху до комплексної стратегії з Африкою

розвиватиме зв'язки з новими міжнародними партнерами, такими як країни з високими темпами зростання та економіки, що розвиваються. Це має першорядне значення для секторів, які потребують глобальних рівних умов, таких як авіація та морський транспорт. Комісія звернеться до Ради з проханням надати дозвіл на початок переговорів щодо укладення нових угод про повітряний транспорт з третіми країнами, а також вивчить варіанти відповідних дій щодо відносин у сфері морського транспорту з третіми країнами та регіонами. ЄС також повинен прагнути в рамках ІМО, ІКАО та інших міжнародних організацій до високих стандартів, в тому числі у сфері безпеки, охорони та захисту навколишнього середовища, зокрема щодо зміни клімату.

107. Транспорт є ключовим компонентом політики та інструментів, що підтримують процес розширення на Західні Балкани та **політику сусідства ЄС**, включаючи Східне партнерство та Південне сусідство. Комісія зміцнюватиме зв'язок між транспортною політикою та політикою сусідства у ключових сферах і розроблятиме комплексний підхід до сполучення з сусідніми країнами, в тому числі шляхом тісної співпраці з Транспортним співтовариством, розширення TEN-T, надання технічної підтримки та співпраці, а також укладення нових галузевих угод.
108. Для досягнення міжнародних амбіцій і пріоритетів ЄС у сфері транспорту важливо інтегрувати транспортну політику в зовнішній вимір ЄС і діяти на міжнародній арені з **сильним, єдиним і послідовним голосом**. У зв'язку з цим слід нагадати, що це вимагає від усіх інституцій ЄС та держав-членів повного застосування положень договорів, зокрема тих, що стосуються переговорів та укладення нових транспортних угод, а також тих, що стосуються представництва на міжнародних форумах, таких як ІКАО та ІМО, оскільки Лісабонський договір був розроблений саме для того, щоб зробити ЄС більш ефективним у своїх зовнішніх зв'язках.

1.9 Висновки

109. Вихід з кризи, спричиненої пандемією COVID-19, має бути використаний для прискорення декарбонізації та модернізації всієї системи транспорту і мобільності, обмеження її негативного впливу на навколишнє середовище та підвищення безпеки і здоров'я наших громадян. **Подвійний "зелений" і цифровий переходи повинні змінити сектор, перекроїти зв'язок і дати новий імпульс економіці**. Комісія визнає, що ця трансформація, яка повинна бути соціально справедливою і чесною, не буде легкою і вимагатиме повної відданості і підтримки всіх учасників транспортного процесу, а також значного збільшення інвестицій, що сприяють зростанню, з боку державного і приватного секторів.
110. Стала європейська транспортна система, до якої прагне ЄС, повинна бути розумною, гнучкою і пристосованою до постійно мінливих транспортних моделей і потреб, заснована на передових технологічних досягненнях, щоб забезпечити безперебійне, безпечне і надійне сполучення для всіх європейських громадян. **Транспорт повинен демонструвати європейську винахідливість і працьовитість, перебуваючи в авангарді досліджень, інновацій та підприємництва, і бути рушійною силою подвійного переходу**.
111. Комісія пропонує комплексний набір заходів, перелічених у плані дій цієї стратегії, щоб вивести ЄС на шлях створення сталої, розумної та стійкої системи мобільності майбутнього і здійснити фундаментальні зміни, необхідні для досягнення цілей

Європейського зеленого курсу. Ці зусилля можуть бути успішними лише за умови достатньої відданості всіх зацікавлених сторін, а саме: європейських інституцій, держав-членів та їхніх органів влади на всіх рівнях управління, зацікавлених сторін, бізнесу, а також громадян.

Примітка перекладачів: Цей переклад здійснений силами та за ініціативи української громадської організації «Віжн Зеро» (<http://visionzero.org.ua/>). Організація не несе відповідальності за можливі неточності у перекладі. В разі сумнівів, просимо звертатися до оригінального документу англійською мовою або однією з мов держав-членів: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en