

Brusel 25. května 2021
(OR. en)

8824/21

TRANS 297
AVIATION 124
MAR 84
ENV 312
CLIMA 111
MI 352
RECH 218
IND 129
ENER 181
COMPET 360

ZPRÁVA

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Rada
Č. předchozího dokumentu:	8652/21
Předmět:	Závěry Rady o Strategii Komise pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – schválení

I. ÚVOD

1. Dne 11. prosince 2020 předložila Komise sdělení nazvané „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti“. Cílem této strategie je nasměrovat EU na cestu vedoucí k vytvoření udržitelného, inteligentního a odolného systému mobility budoucnosti, jakož i k zásadním změnám, jež jsou nezbytné pro dosažení cílů Zelené dohody pro Evropu.
2. Vzhledem k důležitosti cílů uvedené strategie uspořádalo předsednictví řadu jednání v rámci neformálních videokonferencí Pracovní skupiny pro intermodální dopravu s cílem získat přehled o různých oblastech, na něž se strategie vztahuje, a rozhodlo se na toto téma vypracovat závěry Rady.

II. ČINNOST V RÁMCI RADY

3. První návrh závěrů byl proto předložen na neformální videokonferenci členů Pracovní skupiny pro dopravu – intermodální otázky a sítě dne 20. dubna¹ a další jednání proběhla ve dnech 28. dubna a 5. května 2021. Kromě toho byly členské státy vyzvány, aby předložily písemné připomínky.
4. Na posledním jednání, které se konalo dne 12. května, členové pracovní skupiny posoudili revidované kompromisní znění předsednictví. Převážná část delegací na tomto zasedání podpořila většinu bodů kompromisního znění, nicméně některé delegace vyjádřily odlišné názory nebo předložily formulační změny, pokud jde o některá témata uvedená v závěrech, zejména v bodech 5 a 10.
5. V návaznosti na připomínky a obavy vyjádřené na poslední neformální videokonferenci členů pracovní skupiny připravilo předsednictví revidované znění závěrů, jehož cílem bylo reagovat na návrhy nebo obavy delegací vyjádřené na zasedání dne 12. května.
6. Návrh byl následně předložen Výboru stálých zástupců, který na svém zasedání dne 19. května potvrdil dohodu o návrhu závěrů Rady uvedeném v příloze této zprávy a rozhodl o jeho předložení Radě pro dopravu, telekomunikace a energetiku ke schválení na zasedání dne 3. června 2021.

III. ZÁVĚR

7. Rada se proto vyzývá, aby schválila závěry o Strategii Komise pro udržitelnou a inteligentní mobilitu uvedené v příloze této zprávy.

¹ Dokument ST 7891/21 a jeho revize.

Návrh

ZÁVĚRŮ RADY

ze dne

Strategie Komise pro udržitelnou a inteligentní mobilitu

S OHLEDEM NA:

- závěry Evropské rady z prosince 2019² a prosince 2020³, pokud jde o změnu klimatu;
- závěry Evropské rady z října 2020⁴ a prohlášení členů Evropské rady z března 2021⁵, pokud jde o digitální aspekty;
- závěry Rady o politických úvahách o pohotovostním plánu pro evropské odvětví nákladní dopravy v případě pandemie a jiné závažné krize⁶;
- závěry Rady o dodržování nezbytných hygienických opatření a opatření na kontrolu infekcí za účelem zajištění přeshraniční hromadné přepravy cestujících⁷;
- závěry Rady o pokroku při provádění transevropské dopravní sítě (TEN-T) a Nástroje pro propojení Evropy v odvětví dopravy⁸;

² Dokument EUCO 20/19.

³ Dokument EUCO 22/20.

⁴ Dokument EUCO 13/20.

⁵ Dokument SN 18/21.

⁶ Dokument ST 12391/20.

⁷ Dokument ST 9699/20.

⁸ Dokument ST 15425/17.

- závěry Rady o „prioritách pro politiku EU v oblasti námořní dopravy do roku 2020: konkurenceschopnost, dekarbonizace, digitalizace k zajištění globálního propojení, efektivní vnitřní trh a námořní blok světové úrovně“⁹;
- závěry Rady o digitalizaci dopravy¹⁰;
- závěry Rady o „unijním odvětví vodní dopravy – vyhlídky do budoucnosti: směrem k uhlíkově neutrálnímu, beznehodovému, automatizovanému a konkurenceschopnému unijnímu odvětví vodní dopravy“¹¹;
- závěry Rady „Utváření vodíkového trhu pro Evropu“¹²;
- závěry Rady o budoucnosti energetických systémů v energetické unii, které zajistí transformaci energetiky a dosažení cílů v oblasti energetiky a klimatu do roku 2030 i v dalším období¹³;
- závěry Rady o zajištění oběhového a ekologického oživení¹⁴;
- závěry Rady s názvem „Zajištění stěžejní úlohy železniční dopravy v rámci inteligentní a udržitelné mobility“¹⁵.

⁹ Dokument ST 9976/17.

¹⁰ Dokument ST 15431/17.

¹¹ Dokument ST 8648/20.

¹² Dokument ST 13976/20.

¹³ Dokument ST 10592/19.

¹⁴ Dokument ST 13852/20.

¹⁵ Dokument ST 8790/21.

1. VÍTÁ skutečnost, že Komise představila Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu¹⁶, která zahrnuje střednědobou až dlouhodobou vizi pro systém dopravy a mobility, který je šetrnější k životnímu prostředí a klimatu, digitalizovaný, odolný, spravedlivý a konkurenceschopný.
2. PODPORUJE vizi Komise učinit evropskou dopravu udržitelnější, inkluzivní, inteligentní, bezpečnou a odolnou a zajistit významný přínos odvětví dopravy ke splnění cíle klimaticky neutrální EU do roku 2050 v souladu s cíli Pařížské dohody, jakož i závazného cíle spočívajícího v dosažení čistého snížení domácích emisí skleníkových plynů v EU do roku 2030 alespoň o 55 % ve srovnání s rokem 1990.
3. V tomto ohledu SE DOMNÍVÁ, že souběžně s přechodem na udržitelnější druhy dopravy by všechny druhy dopravy měly přispívat k podstatnému snížení emisí v odvětví dopravy do roku 2030 a do roku 2050 tak, aby se zachovala jejich konkurenceschopnost a zohlednil potenciál, pokud jde o snížení emisí. V této souvislosti VYZÝVÁ Komisi, aby v souladu s požadavky na zlepšování právní úpravy posoudila, jak se prostřednictvím jednotlivých opatření navržených ve Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu zajistí, aby konkrétní druhy dopravy mohly co nejlépe přispět k výše uvedeným cílům pro roky 2030 a 2050, mimo jiné důkladným přezkumem environmentálních, hospodářských a sociálních dopadů na úrovni členských států.
4. Dále ZDŮRAZŇUJE, že úsilí o dosažení uvedených cílů v oblasti snižování emisí by mělo probíhat kolektivně a nákladově co nejefektivnějším způsobem s tím, že by se na tomto úsilí měly podílet všechny členské státy, přičemž by se zohlednila spravedlnost a solidarita, různé výchozí pozice členských států a specifické vnitrostátní podmínky, včetně situace ostrovních členských států a ostrovů a nikdo by nezůstal opomenut.

¹⁶ Sdělení Komise: Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti (ST 14012/20 + ADD 1).

5. S cílem zásadním způsobem snížit spotřebu fosilních paliv a závislost na nich SE DOMNÍVÁ, že ambiciózní, ale vyvážený přechod k vozidlům, plavidlům, letadlovým systémům a parkům s nulovými emisemi, podpora informovanosti a předvídatelnosti pro všechny strany, od dodavatelů po spotřebitele, vyžaduje aktualizaci legislativního rámce EU v souladu se zásadami fungujícího vnitřního trhu, aby se usnadnilo uvádění na trh a využívání alternativních pohonných systémů, jako jsou systémy poháněné elektřinou nebo vodíkem, doplněné o rozsáhlé zavádění podpůrné infrastruktury, včetně rozšíření dobíjecích a plnicích stanic pro alternativní paliva. V této souvislosti MÁ ZA TO, že nízkoemisní řešení a nízkouhlíková nebo obnovitelná paliva v dopravě mohou poskytnout pro tento přechod účinná řešení a že je třeba zintenzívnit úsilí o to, aby se v rámci jednotlivých druhů dopravy zabránilo uvádění nejvíce znečišťujících dopravních prostředků na trh.
6. PODTRHUJE, že do opatření dopravní politiky pro všechny druhy dopravy a napříč nimi by se měly promítnout zásady „znečišťovatel platí“ a „uživatel platí“. ZDŮRAŽŇUJE, že by měly být zavedeny pobídky na podporu využívání udržitelnější dopravy, včetně pobídek na obnovu a dovybavení vozidel, plavidel, leteckých systémů a parků.
7. PODTRHUJE SKUTEČNOST, že digitalizace a prosazování inovací v oblasti zelených technologií jsou klíčovými hybnými silami dlouhodobé globální konkurenceschopnosti dopravního systému EU, neboť mohou zlepšit udržitelnost, včetně snížení znečištění, přinést větší účinnost, bezpečnost, ochranu a pohodlí a podpořit integrovaný multimodální dopravní ekosystém, a v této souvislosti VYZÝVÁ, aby byl při vypracovávání politik v oblasti dopravy a mobility uplatněn přístup stanovený v prohlášení z Pasova s názvem „Inteligentní dohoda pro mobilitu: Utváření mobility budoucnosti pomocí digitalizace – udržitelné, bezpečné, zabezpečené a efektivní“ ze dne 29. října 2020. PŘIPOMÍNÁ, že multimodalita vyžaduje multimodální a interoperabilní informace pro cestující, prodej jízdenek a platby.

8. PŘIPOMÍNÁ význam výzkumných a inovačních činností pro posílení udržitelnosti, digitalizace a odolnosti systému dopravy a mobility, a VÍTÁ zejména příspěvek, který by partnerství zřízená v rámci programu Horizont Evropa měla v tomto ohledu přinést, a zároveň zdůrazňuje, že kromě vývoje a zavádění inovativních klimaticky neutrálních technologií jsou za tímto účelem rovněž nezbytné změny chování uživatelů systému dopravy a mobility.
9. ZDŮRAZŇUJE, že úsilí v oblasti výzkumu a inovací, pokud jde o kooperativní propojenou a automatizovanou mobilitu, by se mělo vztahovat na všechny druhy dopravy způsobem, který povede ke zlepšení bezpečnosti a účinnosti dopravy, sníží její objem a přispěje k cílům v oblasti klimatu a životního prostředí, přičemž ve fázi zavádění podpoří interoperabilitu a ochranu údajů a stanoví inkluzivní, přístupné a cenově dostupné případy využití. PŘIPOMÍNÁ, že je třeba připravit infrastrukturu na podporu automatizace.
10. VYZÝVÁ k urychlenému přijetí iniciativy týkající se datového prostoru EU pro mobilitu, který by měl zajistit spravedlivý, spolehlivý a bezpečný přístup k údajům a jejich interoperabilitu v zájmu vyšší účinnosti dopravy, včetně podpory plynulé multimodální osobní a nákladní dopravy, a zároveň usilovat o interoperabilitu údajů s dalšími souvisejícími datovými prostory. POZNAMENÁVÁ, že rozvoj inteligentních dopravních systémů by měl být i nadále založen na rozsáhlém souboru elektronických komunikačních technologií, jako jsou mobilní technologie a technologie WIFI, jakož i na službách a infrastruktuře, které jsou strategicky důležité, např. programy Galileo a EGNOS.

11. ZDŮRAZŇUJE, že dokončení jednotného evropského dopravního prostoru zůstává základním kamenem dopravní politiky EU, a PODTRHUJE, že předpokladem k dosažení tohoto cíle a dosažení udržitelné a inteligentní dopravy a mobility je mít odolnou, moderní, vysoce výkonnou multimodální dopravní infrastrukturu, která pomůže propojit a integrovat všechny členské státy a regiony EU, včetně odlehlých, nejvzdálenějších, ostrovních, okrajových, horských a řídce osídlených regionů, s cílem zlepšit volný pohyb osob, zboží a služeb. V této souvislosti PŘIPOMÍNÁ význam dokončení hlavní a komplexní sítě transevropské dopravní sítě ve stanoveném časovém rámci, a to i doplněním chybějících spojení a problematických míst, a vítá další integraci městských uzlů.
12. SE ZÁJMEM OČEKÁVÁ, že Komise představí chystanou iniciativu v oblasti městské mobility, a v této souvislosti ZDŮRAZŇUJE význam podpory aktivní mobility, jako je jízda na kole nebo chůze, využívání veřejné dopravy a nových služeb v oblasti mobility, účinné řízení mobility, multimodalita a udržitelné dopravní prostředky ve všech druzích dopravy (silniční, železniční, vodní a letecké), k čemuž vyzývá prohlášení přijaté dne 30. října 2018 ve Štýrském Hradci s názvem „Začátek nové éry: čistá, bezpečná a dostupná mobilita pro Evropu“. V této souvislosti PŘIPOMÍNÁ, že veřejná doprava byla vážně zasažena krizí COVID-19 a že cílem politické reakce na krizi by mělo být obnovení důvěry ve veřejnou dopravu a posílení její odolnosti, urychlení její udržitelné transformace a modernizace a současně zajištění cenové dostupnosti dopravy vzhledem k zásadní úloze veřejné dopravy v sociální a územní soudržnosti.

13. ZDŮRAZŇUJE, že by se systém dopravy a mobility měl stát udržitelnějším, digitalizovaným a automatizovanějším, avšak měl by být i nadále zaměřený na uživatele a člověka. Dopravní politika EU by měla být inkluzivní, měla by podporovat dostupnost a přístupnost pro všechny, včetně zranitelných skupin, jako jsou starší osoby, osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, osoby se zdravotním postižením a děti. V zájmu boje proti dopravní chudobě by měla být zajištěna cenová dostupnost a posílena bezpečnost dopravy, a to i v rámci aktivní mobility. Dopravní politika EU by měla rovněž pokračovat ve zlepšování sociálních podmínek ve všech druzích dopravy, mimo jiné pracovních podmínek, ve zlepšování možností rekvalifikace a zvyšování atraktivity pracovních míst v tomto odvětví. CHÁPE, že dopravní politika EU by se měla zaměřit na odstranění nerovností a podporu genderové rovnosti, jakož i práv a rovných příležitostí pro všechny. Očekává se, že začleňování těchto cílů bude zohledněno a podporováno během přípravy, provádění a monitorování opatření dopravní politiky. PODTRHUJE, že je zapotřebí účinné zapojení veřejnosti a sociální dialog, aby se v politikách v oblasti dopravy a mobility náležitě zohlednily měnící se potřeby lidí a zúčastněných stran.
14. ZDŮRAZŇUJE, že je třeba zajistit, aby se doprava a logistika plně zotavily ze současné krize COVID-19. VYZDVIHUJE SKUTEČNOST, že ekonomická reakce na tuto krizi nabízí příležitost k urychlení udržitelné transformace a modernizace systému dopravy a mobility, a VYZÝVÁ Komisi, aby rychle představila pokrok, jehož bylo dosaženo při přípravě pohotovostního plánu pro dopravu s cílem lépe řešit pandemii a další závažné krize, jak požadovala Rada ve svých závěrech o politických úvahách o pohotovostním plánu pro evropské odvětví nákladní dopravy v případě pandemie a jiné závažné krize.

15. ZDŮRAŽŇUJE, že je rovněž důležité mít na paměti mezinárodní rozměr dopravní politiky s cílem posílit konkurenceschopnost odvětví dopravy EU, jakož i jeho udržitelnost a účinnost v návaznosti na celosvětový vývoj, a hrát aktivní úlohu na mezinárodních fórech, zejména v souvislosti se stanovováním celosvětových norem a zachováním rovných podmínek.
16. BERE NA VĚDOMÍ odhad Komise obsažený v její Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu týkající se celkového nedostatku finančních prostředků, který dosahuje 230 miliard EUR ročně do roku 2030, pokud jde o opatření potřebná k dosažení vize odolnějšího, udržitelného a inteligentnějšího systému dopravy a mobility, včetně úsilí o transformaci. ZDŮRAŽŇUJE, že odpovídající úroveň financování ze strany EU, jakož i veřejného financování na vnitrostátní, regionální a místní úrovni a ze soukromých zdrojů má zásadní význam pro řešení významných investičních potřeb, které vyplývají ze zvýšených ambicí v oblasti inteligentních a udržitelných řešení napříč různými druhy dopravy. V této souvislosti VÍTÁ probíhající revizi politiky financování dopravy, kterou provádí skupina Evropské investiční banky (EIB), v širším rámci plánu pro klimatickou banku na období 2021–2025 a ZDŮRAŽŇUJE potřebu sladit tuto politiku financování s cíli dopravní politiky EU v souladu s těmito závěry Rady.
17. VYZÝVÁ Komisi, aby pravidelně sledovala, zda politická opatření plánovaná ve Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu postačují k dosažení těchto cílů dopravní politiky EU, nebo zda by mohla být nezbytná další opatření.
-