

Bruksela, 25 maja 2021 r.
(OR. en)

8824/21

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

SPRAWOZDANIE

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Rada
Nr poprz. dok.:	8652/21
Dotyczy:	Konkluzje Rady w sprawie przygotowanej przez Komisję strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – Zatwierdzenie

I. WPROWADZENIE

- 11 grudnia 2020 r. Komisja przedstawiła komunikat pt. „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości”. Jego celem jest skierowanie UE na drogę do stworzenia w przyszłości zrównoważonego, inteligentnego i odpornego systemu mobilności oraz wprowadzenie fundamentalnych zmian niezbędnych do osiągnięcia celów Europejskiego Zielonego Ładu.
- Biorąc pod uwagę ważne cele strategii, prezydencja zorganizowała szereg dyskusji podczas nieformalnych wideokonferencji grupy roboczej ds. intermodalności transportu, które miały dać obraz poszczególnych dziedzin objętych strategią, i zdecydowała, że należy przygotować konkluzje Rady na ten temat.

II. PRACE W RADZIE

3. W związku z tym, 20 kwietnia, na nieformalnej wideokonferencji członków Grupy Roboczej ds. Transportu - kwestie intermodalności i sieci intermodalne przedstawiony został pierwszy projekt tych konkluzji¹, a kolejne dyskusje odbyły się 28 kwietnia i 5 maja 2021 r. Ponadto państwa członkowskie poproszono o przedłożenie uwag na piśmie.
4. Ostatnia dyskusja odbyła się 12 maja – członkowie grupy roboczej przeanalizowali wówczas przygotowany przez prezydencję kompromisowy tekst. Na tym posiedzeniu zdecydowana większość delegacji wyraziła poparcie dla większej części kompromisowego tekstu, choć niektóre delegacje wyraziły odmienne opinie lub przedstawiły propozycje redakcyjne dotyczące niektórych kwestii ujętych w konkluzjach, zwłaszcza w odniesieniu do pkt 5 i 10.
5. Z związku z uwagami i zastrzeżeniami zgłoszonymi podczas ostatniej nieformalnej wideokonferencji członków grupy roboczej prezydencja przygotowała zmienioną wersję konkluzji, która ma na celu uwzględnienie sugestii lub obaw przedstawionych przez delegacje na posiedzeniu 12 maja.
6. Projekt został następnie przedstawiony Komitetowi Stałych Przedstawicieli, który na posiedzeniu 19 maja potwierdził zgodę na projekt konkluzji zamieszczony w załączniku do niniejszego sprawozdania i postanowił przekazać go do zatwierdzenia Radzie ds. TTE 3 czerwca 2021 r.

III. PODSUMOWANIE

7. Rada jest zatem proszona o zatwierdzenie konkluzji w sprawie przygotowanej przez Komisję strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, zamieszczonych w załączniku do niniejszego sprawozdania.

¹ ST 7891/21 i jego zmienione wersje.

Projekt

KONKLUZJE RADY

w sprawie

przygotowanej przez Komisję strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności

UWZGLĘDNIAJĄC:

- konkluzje Rady Europejskiej z grudnia 2019 r.² i grudnia 2020 r.³ w odniesieniu do zmiany klimatu;
- konkluzje Rady Europejskiej z października 2020 r.⁴ oraz oświadczenie członków Rady Europejskiej z marca 2021 r.⁵ w odniesieniu do kwestii cyfrowych;
- konkluzje Rady w sprawie względów politycznych, które należy wziąć pod uwagę w przeznaczonym dla europejskiego sektora transportu towarowego planie pandemicznym i awaryjnym na wypadek innego poważnego kryzysu⁶;
- konkluzje Rady w sprawie zgodności z niezbędnymi środkami w zakresie higieny i kontroli zakażeń służącymi zapewnieniu transgranicznego zbiorowego transportu pasażerskiego⁷;
- konkluzje Rady w sprawie postępów we wdrażaniu transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) i w sprawie instrumentu „Łącząc Europę” w odniesieniu do transportu⁸;

² EUCO 20/19.

³ EUCO 22/20.

⁴ EUCO 13/20.

⁵ SN 18/21.

⁶ ST 12391/20.

⁷ ST 9699/20.

⁸ ST 15425/17.

- konkluzje Rady pt. „Priorytety w zakresie unijnej polityki transportu morskiego do 2020 r.: konkurencyjność, dekarbonizacja, digitalizacja w celu zapewnienia globalnej łączalności, efektywnego rynku wewnętrznego oraz światowej klasy klastra morskiego”⁹;
- konkluzje Rady w sprawie cyfryzacji w transporcie¹⁰;
- konkluzje Rady pt. „Unijny sektor transportu wodnego – perspektywy na przyszłość: działania na rzecz unijnego sektora transportu wodnego, który będzie neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla, bezwypadkowy, zautomatyzowany i konkurencyjny”¹¹;
- konkluzje Rady pt. „W kierunku europejskiego rynku wodoru”¹²;
- konkluzje Rady w sprawie przyszłości systemów energetycznych w unii energetycznej, mających zapewnić transformację energetyczną oraz realizację celów w zakresie energii i klimatu w okresie do roku 2030 i późniejszym¹³;
- konkluzje Rady pt. „Ku ekologicznej odbudowie opartej na obiegu zamkniętym”¹⁴;
- konkluzje Rady pt.: „Kolej jako wiodący element inteligentnej i zrównoważonej mobilności”¹⁵.

⁹ ST 9976/17.

¹⁰ ST 15431/17.

¹¹ ST 8648/20.

¹² ST 13976/20.

¹³ ST 10592/19.

¹⁴ ST 13852/20.

¹⁵ ST 8790/21.

1. Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJE przedstawienie przez Komisję strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności¹⁶, która obejmuje średnio- i długoterminową wizję systemu transportu i mobilności, który będzie bardziej przyjazny dla środowiska i klimatu, cyfrowy, odporny, sprawiedliwy i konkurencyjny.
2. POPIERA przedstawioną przez Komisję wizję dotyczącą sprawienia, by europejski transport był bardziej zrównoważony, inkluzywny, inteligentny, bezpieczny i odporny, oraz zapewnienia, by sektor transportu wносił znaczny wkład w realizację celu polegającego na osiągnięciu przez UE neutralności klimatycznej do 2050 r. zgodnie z porozumieniem paryskim, a także w realizację wiążącego celu zakładającego ograniczenie w UE emisji netto gazów cieplarnianych do 2030 r. o co najmniej 55 % – w porównaniu z 1990 r.
3. W tym względzie UWAŻA, że równoległe do przejścia do bardziej zrównoważonych rodzajów transportu należy zadbać o to, by wszystkie rodzaje transportu przyczyniły się do znacznego ograniczenia emisji w sektorze transportu do 2030 r. i do 2050 r. w sposób, który pozwoli zachować ich konkurencyjność i uwzględnić ich potencjał w zakresie obniżenia emisji. W tym kontekście ZWRACA SIĘ do Komisji, by oceniła, zgodnie z wymogami lepszego stanowienia prawa, jak każdy środek przewidziany w strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności zapewni, by rodzaje transportu mogły jak najlepiej przyczynić się do osiągnięcia wspomnianych powyżej celów na rok 2030 i 2050, w tym by przeprowadziła szczegółową analizę skutków środowiskowych, gospodarczych i społecznych na poziomie państw członkowskich.
4. Ponadto PODKREŚLA, że wysiłki na rzecz osiągnięcia celów redukcji emisji powinny być realizowane wspólnie w najbardziej opłacalny sposób i że powinny w nich uczestniczyć wszystkie państwa członkowskie, z uwzględnieniem sprawiedliwości i solidarności oraz różnej sytuacji wyjściowej i szczególnych uwarunkowań krajowych poszczególnych państw członkowskich, w tym sytuacji i uwarunkowań wyspiarskich państw członkowskich i wysp, z myślą o tym, by nikogo nie pozostawiać samemu sobie.

¹⁶ Komunikat Komisji pt. „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości” (ST 14012/20 + ADD 1).

5. JEST ZDANIA, że aby znacznie ograniczyć zużycie paliw kopalnych i zależność od nich, ambitne, ale wyważone przejście na bezemisyjne pojazdy, statki, systemy powietrzne i floty, sprzyjające świadomości wszystkich zaangażowanych stron – od dostawców po konsumentów – i zapewniające im przewidywalność, wymaga zaktualizowania ram ustawodawczych UE, zgodnie z zasadami funkcjonującego rynku wewnętrznego, tak by ułatwić wprowadzanie do obrotu i przyjmowanie się na rynku alternatywnych systemów napędu (takich jak systemy napędzane energią elektryczną lub wodorem), uzupełnione szerokim wprowadzaniem infrastruktury pomocniczej, w tym uruchomieniem punktów ładowania lub punktów tankowania paliw alternatywnych. UZNAJE w tym kontekście, że niskoemisyjne rozwiązania oraz niskoemisyjne lub odnawialne paliwa wykorzystywane w transporcie mogą stanowić skuteczne rozwiązania w procesie transformacji i że w odniesieniu do każdego rodzaju transportu należy zintensyfikować wysiłki na rzecz unikania wprowadzania do obrotu najbardziej zanieczyszczających środków transportu.
6. PODKREŚLA, że zasady: „zanieczyszczający płaci” oraz „użytkownik płaci” należy uwzględniać w środkach polityki transportowej dotyczących wszystkich rodzajów transportu, a także w ramach samych rodzajów transportu. KŁADZIE NACISK na fakt, że należy wprowadzić zachęty do rozpoczęcia korzystania z bardziej zrównoważonego transportu, w tym do odnawiania i modernizacji pojazdów, statków, systemów powietrznych i flot.
7. PODKREŚLA, że cyfryzacja i propagowanie innowacji w ramach zielonych technologii są kluczowymi siłami napędowymi długoterminowej globalnej konkurencyjności unijnego systemu transportu, gdyż mogą poprawić zrównoważoność, w tym przyczynić się do ograniczenia zanieczyszczeń, i zapewnić większe: efektywność, bezpieczeństwo, ochronę i wygodę oraz propagować zintegrowany ekosystem transportu multimodalnego; w związku z tym APELUJE O TO, by w trakcie opracowywania polityk dotyczących transportu i mobilności przyjęto podejście określone w deklaracji z Passau z 29 października 2020 r. pt. „Inteligentny pakt na rzecz mobilności – kształtowanie przyszłej mobilności za pomocą cyfryzacji – zrównoważoność, bezpieczeństwo, ochrona i skuteczność”. PRZYPOMINA, że multimodalność wymaga multimodalnych i interoperacyjnych informacji o podróży, metod sprzedaży biletów i płatności.

8. PRZYPOMINA, jak ważne są działania badawcze i innowacje dla zwiększania zrównoważoności, cyfryzacji i odporności systemu transportu i mobilności, oraz Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJE w szczególności wkład, jaki w tym względzie powinny wnieść partnerstwa ustanowione w ramach programu „Horyzont Europa”, a jednocześnie przypomina, że obok rozwijania i wprowadzania innowacyjnych technologii neutralnych dla klimatu do realizacji tego celu konieczne są także zmiany zachowań użytkowników systemu transportu i mobilności.
9. PODKREŚLA, że wysiłki w zakresie badań i innowacji na rzecz kooperacyjnej, opartej na sieci i zautomatyzowanej mobilności powinny obejmować wszystkie rodzaje transportu, tak by prowadziło to do usprawnień w bezpieczeństwie i wydajności transportu, zmniejszało zatory komunikacyjne i przyczyniało się do celów klimatycznych i środowiskowych, a jednocześnie, na etapie uruchamiania takiej mobilności, sprzyjało interoperacyjności i ochronie danych, oraz zapewniało inkluzywne, dostępne i przystępne cenowo sposoby użytkowania. PRZYPOMINA o potrzebie przygotowania infrastruktury wspomagającej automatyzację.
10. APELUJE o szybkie przyjęcie inicjatywy dotyczącej unijnej przestrzeni danych dotyczących mobilności, która powinna zapewnić sprawiedliwy, niezawodny i bezpieczny dostęp do danych z myślą o poprawieniu wydajności transportu, w tym w celu wspierania sprawnego multimodalnego transportu pasażerskiego i towarowego, przy jednoczesnym dążeniu do interoperacyjności danych z innymi powiązanymi przestrzeniami danych. ZAUWAŻA, że rozwijanie inteligentnych systemów transportowych należy kontynuować na bazie szerokiego zestawu technologii łączności elektronicznej (takich jak technologia mobilna i Wi-Fi), a także usług i infrastruktury, które mają znaczenie krytyczne ze strategicznego punktu widzenia, takich jak Galileo i EGNOS.

11. ZWRACA UWAGĘ NA TO, że ukończenie tworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu jest nadal podwaliną unijnej polityki transportowej, i PODKREŚLA, że warunkiem wstępnym realizacji tego celu oraz osiągnięcia zrównoważonego i inteligentnego transportu i takiejże mobilności jest istnienie odpornej, nowoczesnej, multimodalnej i wysokowydajnej infrastruktury transportowej, które pomoże połączyć i zintegrować wszystkie państwa członkowskie i regiony UE, w tym oddalone i najbardziej oddalone, wyspiarskie, peryferyjne, górskie i słabo zaludnione, z myślą o poprawieniu swobodnego przepływu osób, towarów i usług. W tym kontekście PRZYPOMINA, jak ważne jest, by ukończyć tworzenie bazowej i kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej w wyznaczonych ramach czasowych, w tym, by rozwiązać kwestię brakujących połączeń i wąskich gardeł, oraz z zadowoleniem przyjmuje dalszą integrację węzłów miejskich.
12. OCZEKUJE NA przedstawienie przez Komisję planowanej inicjatywy na rzecz mobilności w miastach i PODKREŚLA w tym kontekście, że należy promować aktywną mobilność, taką jak jazda na rowerze i chodzenie pieszo, korzystanie z transportu publicznego i nowych usług w zakresie mobilności, skuteczne zarządzanie mobilnością, multimodalność oraz zrównoważone rodzaje transportu (drogowego, kolejowego, wodnego i powietrznego), zgodnie z postulatem z deklaracji z Grazu z dnia 30 października 2018 r. pt. „Początek nowej ery: czysta, bezpieczna i cenowo przystępna mobilność dla Europy”. PRZYPOMINA w tym kontekście, że kryzys związany z COVID-19 poważnie wpłynął na transport publiczny i że reakcja polityczna na ten kryzys powinna mieć na celu przywrócenie zaufania do transportu publicznego oraz zwiększenie jego odporności, przyspieszenie jego zrównoważonej transformacji i modernizacji, przy jednoczesnym zapewnieniu cenowej przystępności transportu, z uwagi na zasadniczą rolę, jaką transport publiczny odgrywa on w budowaniu spójności społecznej i terytorialnej.

13. **PODKREŚLA**, że choć staje się bardziej zrównoważony, cyfrowy i zautomatyzowany, system transportu i mobilności powinien pozostać ukierunkowany na użytkownika i człowieka. Polityka transportowa UE powinna sprzyjać włączeniu społecznemu, propagując dostępność i dogodność dla wszystkich, w tym dla grup szczególnie wrażliwych, takich jak osoby starsze, osoby o ograniczonej możliwości poruszania się, osoby z niepełnosprawnością oraz dzieci. Należy też zapewnić przystępność cenową, by zwalczać ubóstwo transportowe, a także zwiększać bezpieczeństwo transportu, w tym w ramach aktywnej mobilności. Unijna polityka transportowa powinna nadal poprawiać warunki socjalne w ramach wszystkich rodzajów transportu, w tym warunki pracy, zwiększać możliwości przekwalifikowania się oraz podnosić atrakcyjność zatrudnienia w tym sektorze. **ROZUMIE**, że unijna polityka transportowa powinna mieć na celu wyeliminowanie nierówności i propagowanie równości płci, a także praw i równych szans dla wszystkich. Oczekuje się, że włączanie tych celów do głównego nurtu polityki będzie uwzględniane i propagowane przy przygotowywaniu, wdrażaniu i monitorowaniu środków polityki transportowej. **UWYPUKLA** potrzebę skutecznego zaangażowania społeczeństwa i dialogu społecznego, po to by odpowiednio odzwierciedlić w politykach transportu i mobilności zmieniające się potrzeby obywateli i interesariuszy.
14. **PODKREŚLA** potrzebę zadbania o pełną odbudowę transportu i logistyki po obecnym kryzysie związanym z COVID-19. **ZWRACA UWAGĘ NA TO**, że reakcja gospodarcza na ten kryzys stwarza możliwość przyspieszenia zrównoważonej transformacji i modernizacji systemu transportu i mobilności, i **ZACHEĆCA** Komisję, by szybko przedstawiła postępy w opracowywaniu planu awaryjnego dla transportu, z myślą o sprawniejszym radzeniu sobie z pandemią i innymi poważnymi kryzysami, zgodnie z postulatem Rady z jej konkluzji w sprawie względów politycznych, które należy wziąć pod uwagę w przeznaczonym dla europejskiego sektora transportu towarowego planie pandemicznym i awaryjnym na wypadek innego poważnego kryzysu.

15. **PODKREŚLA**, że należy także pamiętać o międzynarodowym wymiarze polityki transportowej, z myślą o zwiększeniu konkurencyjności unijnego sektora transportu, a także jego zrównoważoności i wydajności w następstwie wydarzeń na świecie, a także odgrywać aktywną rolę na forach międzynarodowych, zwłaszcza w kontekście ustanawiania światowych standardów oraz utrzymania równych warunków działania.
16. **ODNOTOWUJE** szacunki Komisji zawarte w jej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności dotyczące ogólnej luki w finansowaniu wynoszącej około 230 mld EUR rocznie do roku 2030, która to kwota jest potrzebna na środki niezbędne do zrealizowania wizji bardziej odpornego, zrównoważonego i inteligentnego systemu transportu i mobilności, w tym na wysiłki w zakresie transformacji. **PODKREŚLA**, że odpowiedni poziom finansowania UE, a także finansowanie publiczne na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym oraz zasoby prywatne mają kluczowe znaczenie dla zaspokojenia znaczących potrzeb inwestycyjnych wynikających ze zwiększonej ambicji na rzecz zapewnienia inteligentnego i zrównoważonego charakteru wszystkim rodzajom transportu. W tym kontekście **Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJE** prowadzony obecnie przez grupę EBI przegląd prowadzonej przez ten bank polityki w zakresie finansowania transportu w szerszych ramach Planu działania banku klimatycznego na lata 2021–2025 i **PODKREŚLA** potrzebę dostosowania takiej polityki finansowania do celów polityki transportowej UE, zgodnie z wytycznymi określonymi w niniejszych konkluzjach Rady.
17. **WZYWA** Komisję do regularnego sprawdzania, czy działania polityczne przewidziane w strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności są wystarczające do zrealizowania tych celów unijnej polityki transportowej, czy też konieczne mogą być dodatkowe środki.
-