

V Bruseli 25. mája 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

SPRÁVA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Rada
Č. predch. dok.:	8652/21
Predmet:	Závery Rady o stratégii Komisie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – schválenie

I. ÚVOD

1. Komisia predložila 11. decembra 2020 oznámenie s názvom Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti. Jej cieľom je nasmerovať EÚ na cestu k vytvoreniu udržateľného, inteligentného a odolného systému mobility budúcnosti a k zásadným zmenám potrebným na dosiahnutie cieľov Európskej zelenej dohody.
2. Predsedníctvo vzhľadom na dôležité ciele stratégie zorganizovalo niekoľko diskusií na neformálnych videokonferenciách pracovnej skupiny pre intermodálnu dopravu s cieľom poskytnúť komplexnejšiu predstavu o jednotlivých oblastiach, na ktoré sa stratégia vzťahuje, a rozhodlo sa vypracovať závery Rady na túto tému.

II. PRÁCA V RADE

3. Prvý návrh záverov sa preto predložil na neformálnej videokonferencii členov pracovnej skupiny pre dopravu – intermodálne otázky a siete 20. apríla¹ a ďalšie rokovania sa uskutočnili 28. apríla a 5. mája 2021. Okrem toho sa členské štáty vyzvali, aby predložili písomné pripomienky.
4. Posledné rokovanie sa uskutočnilo 12. mája, počas ktorého členovia pracovnej skupiny preskúmali revidované kompromisné znenie predsedníctva. Veľká väčšina delegácií podporila na tomto zasadnutí väčšinu častí kompromisného znenia, zatiaľ čo niektoré delegácie vyjadrili odlišné názory alebo predložili návrh nového znenia v spojení s niektorými témami uvedenými v záveroch, najmä pokiaľ ide o body 5 a 10.
5. V nadväznosti na pripomienky a obavy vyjadrené na poslednej neformálnej videokonferencii členov pracovnej skupiny vypracovalo predsedníctvo revidovanú verziu záverov, ktorej cieľom bolo zohľadniť návrhy a obavy delegácií vyjadrené na zasadnutí 12. mája.
6. Návrh sa následne predložil Výboru stálych predstaviteľov, ktorý na zasadnutí 19. mája potvrdil dohodu o návrhu záverov Rady uvedenom v prílohe k tejto správe a rozhodol o jeho predložení na schválenie na zasadnutí Rady TTE 3. júna 2021.

III. ZÁVER

7. Rada sa preto vyzýva, aby schválila závery o stratégii Komisie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu uvedené v prílohe k tejto správe.

¹ ST 7891/21 a jeho revízie.

Návrh

ZÁVERY RADY

o

stratégii Komisie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu

SO ZRETELŤOM NA:

- závery Európskej rady z decembra 2019² a decembra 2020³, pokiaľ ide o zmenu klímy;
- závery Európskej rady z októbra 2020⁴ a vyhlásenie členov Európskej rady z marca 2021, pokiaľ ide o digitálne otázky⁵;
- závery Rady o politických hľadiskách týkajúcich sa pohotovostného plánu pre prípad pandémie a inej závažnej krízy pre odvetvie európskej nákladnej dopravy⁶;
- závery Rady o dodržiavaní potrebných opatrení v oblasti hygieny a kontroly infekcií s cieľom zabezpečiť cezhraničnú hromadnú osobnú dopravu⁷;
- závery Rady o pokroku pri realizácii transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) a v rámci Nástroja na prepájanie Európy (NPE) v oblasti dopravy⁸;

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.

- závery Rady o prioritách politiky EÚ v oblasti námornej dopravy do roku 2020: konkurencieschopnosť, dekarbonizácia a digitalizácia na zabezpečenie globálnej prepojenosti, efektívneho vnútorného trhu a námorného sektora svetovej úrovne;⁹
- závery Rady o digitalizácii dopravy;¹⁰
- závery Rady „Odvetvie vodnej dopravy v EÚ – výhľad do budúcnosti: Smerom k uhlíkovo neutrálnemu, automatizovanému a konkurencieschopnému odvetviu vodnej dopravy EÚ s nulovou nehodovosťou“¹¹;
- závery Rady „Smerom k vodíkovému trhu pre Európu“¹²;
- závery Rady o budúcnosti energetických systémov v energetickej únii na účely zabezpečenia energetickej transformácie a dosiahnutia cieľov v oblasti energetiky a klímy do roku 2030 a po ňom;¹³
- závery Rady o zabezpečení obehovosti a ekologickosti obnovy;¹⁴
- závery Rady o posunutí železničnej dopravy do čela inteligentnej a udržateľnej mobility¹⁵,

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. VÍTA skutočnosť, že Komisia predstavila stratégiu pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu¹⁶, ktorá zahŕňa strednodobú až dlhodobú víziu pre digitalizovaný, odolný, spravodlivý a konkurencieschopný systém dopravy a mobility šetrnejší k životnému prostrediu a voči klíme.
2. PODPORUJE víziu Komisie dosiahnuť, aby bola európska doprava udržateľnejšia, inkluzívnejšia, inteligentnejšia, bezpečnejšia a odolnejšia, a zabezpečiť významný príspevok odvetvia dopravy k dosiahnutiu cieľa klimatickej neutrality v EÚ do roku 2050 v súlade s Parížskou dohodou, ako aj záväzného cieľa čistého domáceho zníženia emisií skleníkových plynov v EÚ do roku 2030 aspoň o 55 % v porovnaní s rokom 1990.
3. V tejto súvislosti SA DOMNIEVA, že súbežne s prechodom na udržateľnejšie druhy dopravy by všetky druhy dopravy mali prispieť k podstatnému zníženiu emisií odvetvia dopravy do roku 2030 a do roku 2050 tak, aby sa zachovala ich konkurencieschopnosť a zohľadnil ich potenciál znižovania emisií. V tejto súvislosti VYZÝVA Komisiu, aby v súlade s požiadavkami lepšej tvorby práva posúdila, ako každé opatrenie plánované v stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu zabezpečí, aby jednotlivé druhy dopravy mohli čo najlepšie prispieť k dosiahnutiu uvedených cieľov na roky 2030 a 2050, a to aj prostredníctvom hĺbkového preskúmania environmentálneho, hospodárskeho a sociálneho vplyvu na úrovni členských štátov.
4. Okrem toho PODČIARKUJE, že úsilie o dosiahnutie týchto cieľov zníženia emisií by sa malo vynakladať spoločne čo najefektívnejším spôsobom z hľadiska nákladov s tým, že by sa do tohto úsilia zapojili všetky členské štáty a zároveň by sa zohľadňovali otázky spravodlivosti a solidarity, ako aj rozdielne východiskové pozície a osobitné vnútroštátne okolnosti členských štátov vrátane ostrovných členských štátov a ostrovov, pričom by sa na nikoho nezabudlo.

¹⁶ Oznámenie Komisie s názvom Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti (ST 14012/20 + ADD 1).

5. S cieľom podstatne znížiť spotrebu fosílnych palív a závislosť od nich ZASTÁVA NÁZOR, že ambiciózny, ale vyvážený prechod na vozidlá, plavidlá, letecké systémy a parky s nulovými emisiami a podpora informovanosti a predvídateľnosti pre všetky strany, od dodávateľov až po spotrebiteľov, si vyžadujú aktualizáciu legislatívneho rámca EÚ v súlade so zásadami fungujúceho vnútorného trhu s cieľom uľahčiť uvádzanie na trh a rozšírenie alternatívnych pohonných systémov, ako sú systémy poháňané elektrinou alebo vodíkom, ktoré by sprevádzalo rozsiahle zavádzanie podpornej infraštruktúry vrátane rozšírenia nabíjacích staníc a čerpacích staníc pre alternatívne palivá. V tejto súvislosti SA DOMNIEVA, že nízkoemisné riešenia a nízkouhlíkové alebo obnoviteľné palivá v doprave môžu poskytnúť účinné riešenia pre transformáciu a že úsilie o zabránenie uvádzaniu najznečisťujúcejších dopravných prostriedkov na trh by sa malo zintenzívniť v prípade každého druhu dopravy.
6. ZDÔRAZŇUJE, že zásady „znečisťovateľ platí“ a „používateľ platí“ by sa mali premietnuť do opatrení dopravnej politiky týkajúcich sa všetkých druhov dopravy. ZDÔRAZŇUJE, že by sa mali zaviesť stimuly na podporu rozšírenia udržateľnejšej dopravy, a to aj na obnovu a dodatočnú modernizáciu vozidiel, plavidiel, leteckých systémov a parkov.
7. ZDÔRAZŇUJE, že digitalizácia a podpora inovácie v oblasti zelených technológií sú kľúčovými hnacími silami dlhodobej globálnej konkurencieschopnosti dopravného systému EÚ, keďže môžu zlepšiť udržateľnosť, a to aj znížením znečistenia, priniesť väčšiu efektívnosť, bezpečnosť, ochranu a pohodlie a podporovať integrovaný multimodálny dopravný ekosystém, a v tejto súvislosti VYZÝVA, aby sa pri rozvoji politík v oblasti dopravy a mobility uplatňoval prístup uvedený vo vyhlásení z Passau z 29. októbra 2020 s názvom Inteligentná dohoda o mobilite – Formovanie mobility budúcnosti prostredníctvom digitalizácie – udržateľnej, bezpečnej, zabezpečenej a efektívnej. PRIPOMÍNA, že multimodalita si vyžaduje multimodálne a interoperabilné informácie pre cestujúcich, predaj cestovných lístkov a platby.

8. PRIPOMÍNA význam výskumných a inovačných činností pre posilnenie udržateľnosti, digitalizácie a odolnosti systému dopravy a mobility a VÍTA najmä očakávaný prínos v tejto oblasti zo strany partnerstiev zriadených v rámci programu Horizont Európa, pričom zdôrazňuje, že okrem vývoja a zavádzania inovačných klimaticky neutrálnych technológií sú na tento účel potrebné aj zmeny správania používateľov systému dopravy a mobility.
9. ZDÔRAZŇUJE, že výskumné a inovačné úsilie v oblasti kooperatívnej prepojenej a automatizovanej mobility by sa malo vzťahovať na všetky druhy dopravy spôsobom, ktorý vedie k zlepšeniu bezpečnosti a efektívnosti dopravy, znižuje dopravné zápchy, prispieva k plneniu cieľov v oblasti klímy a životného prostredia a zároveň podporuje interoperabilitu a ochranu údajov vo fáze zavádzania a vytvára priestor pre inkluzívne, prístupné a cenovo dostupné použitie. PRIPOMÍNA, že je potrebné pripraviť infraštruktúru na podporu automatizácie.
10. VYZÝVA na urýchlené prijatie iniciatívy týkajúcej sa dátového priestoru EÚ v oblasti mobility, ktorý by mal zabezpečiť spravodlivý, spoľahlivý a bezpečný prístup k údajom a ich interoperabilitu v záujme zvýšenia efektívnosti dopravy vrátane podpory plynulej multimodálnej osobnej a nákladnej dopravy, pričom by sa zamerail aj na interoperabilitu údajov s inými súvisiacimi dátovými priestormi. KONŠTATUJE, že rozvoj inteligentných dopravných systémov by sa mal aj naďalej zakladať na širokom súbore elektronických komunikačných technológií, ako sú mobilné technológie a technológie WiFi, ako aj na strategicky dôležitých službách a infraštruktúre, ako sú Galileo a EGNOS.

11. PODČIARKUJE, že dobudovanie jednotného európskeho dopravného priestoru zostáva kľúčovým prvkom dopravnej politiky EÚ, a ZDÔRAZŇUJE, že predpokladom na dosiahnutie tohto cieľa a dosiahnutie udržateľnej a inteligentnej dopravy a mobility je odolná, moderná, vysokovýkonná multimodálna dopravná infraštruktúra, ktorá pomôže prepojiť a integrovať všetky členské štáty a regióny EÚ vrátane odľahlých, najvzdialenejších, ostrovných, okrajových, horských a riedko osídlených oblastí s cieľom zlepšiť voľný pohyb osôb, tovaru a služieb. V tejto súvislosti PRIPOMÍNA dôležitosť dobudovania základnej a súhrnnej transeurópskej dopravnej siete v stanovenom časovom rámci vrátane doplnenia chýbajúcich prepojení a odstránenia zostávajúcich úzkych miest a víta ďalšiu integráciu mestských uzlov.
12. V blízkej budúcnosti OČAKÁVA predloženie iniciatívy Komisie v oblasti mestskej mobility a v tejto súvislosti PODČIARKUJE dôležitosť presadzovania aktívnej mobility, ako je bicyklovanie a chôdza, využívania verejnej dopravy a nových služieb mobility, účinného riadenia mobility, multimodality a udržateľných dopravných prostriedkov v rámci všetkých druhov dopravy (cestnej, železničnej, vodnej a vzdušnej dopravy) v súlade s výzvou uvedenou vo vyhlásení z Grazu z 30. októbra 2018 s názvom Začiatok novej éry: čistá, bezpečná a dostupná mobilita pre Európu. V tejto súvislosti PRIPOMÍNA, že verejnú dopravu vážne zasiahla kríza COVID-19 a že politická reakcia na krízu by sa mala zamerať na obnovenie dôvery vo verejnú dopravu a na posilnenie jej odolnosti, urýchlenie jej udržateľnej transformácie a modernizácie pri súčasnom zabezpečení cenovej dostupnosti dopravy vzhľadom na zásadnú úlohu verejnej dopravy v sociálnej a územnej súdržnosti.

13. **PODČIARKUJE**, že hoci sa systém dopravy a mobility stáva udržateľnejším, digitalizovanejším a automatizovanejším, mal by byť naďalej zameraný na používateľa a človeka. Dopravná politika EÚ by mala byť inkluzívna, mala by podporovať dostupnosť a prístupnosť pre všetkých vrátane zraniteľných skupín, ako sú staršie osoby, osoby so zníženou pohyblivosťou a osoby so zdravotným postihnutím, ako aj pre deti. Mala by sa zabezpečiť cenová dostupnosť v záujme boja proti dopravnej chudobe a mala by sa zvýšiť bezpečnosť dopravy, a to aj v aktívnej mobilite. Dopravná politika EÚ by tiež mala pokračovať v zlepšovaní sociálnych podmienok vo všetkých druhoch dopravy vrátane pracovných podmienok, v zlepšovaní príležitostí na rekvalifikáciu a vo zvyšovaní atraktívnosti pracovných miest v tomto odvetví. **CHÁPE**, že dopravná politika EÚ by sa mala zameriavať na odstraňovanie nerovností a podporu rodovej rovnosti, ako aj práv a rovnakých príležitostí pre všetkých. Očakáva sa, že uplatňovanie týchto cieľov sa bude zohľadňovať a podporovať počas prípravy, vykonávania a monitorovania opatrení dopravnej politiky. **POUKAZUJE NA** potrebu účinného zapojenia verejnosti a sociálneho dialógu s cieľom primerane zohľadniť v politikách v oblasti dopravy a mobility meniace sa potreby ľudí a zainteresovaných strán.
14. **ZDÔRAZŇUJE**, že je potrebné zabezpečiť, aby sa doprava a logistika v plnej miere zotavili zo súčasnej krízy COVID-19. **PODČIARKUJE**, že hospodárska reakcia na túto krízu ponúka príležitosť urýchliť udržateľnú transformáciu a modernizáciu systému dopravy a mobility, a **VYZÝVA** Komisiu, aby urýchlene informovala o pokroku dosiahnutom pri príprave pohotovostného plánu pre dopravu s cieľom lepšie riešiť pandémiu a iné závažné krízy, ako o to požiadala Rada vo svojich záveroch o politických hľadiskách týkajúcich sa pohotovostného plánu pre prípad pandémie a inej závažnej krízy pre odvetvie európskej nákladnej dopravy.

15. ZDÔRAZŇUJE, že je dôležité mať na pamäti aj medzinárodný rozmer dopravnej politiky s cieľom zvýšiť konkurencieschopnosť odvetvia dopravy EÚ, ako aj jeho udržateľnosť a efektívnosť v nadväznosti na globálny vývoj a že je dôležité zohrávať aktívnu úlohu na medzinárodných fórach, najmä v súvislosti so stanovovaním globálnych noriem a zachovaním rovnakých podmienok.
16. BERIE NA VEDOMIE odhad Komisie uvedený v jej stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu, podľa ktorého celková medzera vo financovaní týkajúca sa opatrení potrebných na dosiahnutie vízie odolnejšieho, udržateľnejšieho a inteligentnejšieho systému dopravy a mobility vrátane transformačného úsilia dosahuje do roku 2030 približne 230 miliárd EUR ročne. PODČIARKUJE, že na uspokojenie významných investičných potrieb vyplývajúcich zo zvýšených inteligentných a udržateľných ambícií vo všetkých druhoch dopravy je rozhodujúca primeraná úroveň financovania z EÚ, ako aj z verejných prostriedkov na vnútroštátnej, regionálnej a miestnej úrovni a zo súkromných zdrojov. V tejto súvislosti VÍTA skutočnosť, že skupina EIB v súčasnosti reviduje svoju politiku financovania dopravy v širšom rámci plánu pre klimatickú banku na roky 2021 – 2025, a ZDÔRAZŇUJE, že je potrebné zosúladiť túto politiku financovania s cieľmi dopravnej politiky EÚ v súlade s týmito závermi Rady.
17. VYZÝVA Komisiu, aby pravidelne monitorovala, či politické opatrenia plánované v stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu postačujú na dosiahnutie uvedených cieľov dopravnej politiky EÚ, alebo či by mohli byť potrebné ďalšie opatrenia.
-