

Brusel 4. června 2021
(OR. en)

9324/21

TRANS 349
AVIATION 141
MAR 90
ENV 384
CLIMA 132
MI 417
RECH 280
IND 156
ENER 252
COMPET 442

VÝSLEDEK JEDNÁNÍ

Odesílatel: Generální sekretariát Rady

Příjemce: Delegace

Č. předchozího
dokumentu:

8824/21

Předmět: Závěry Rady o Strategii Komise pro udržitelnou a inteligentní mobilitu

Delegace naleznou v příloze závěry Rady o Strategii Komise pro udržitelnou a inteligentní mobilitu ve znění schváleném Radou pro dopravu, telekomunikace a energetiku na zasedání dne 3. června 2021.

ZÁVĚRY RADY

o

Strategii Komise pro udržitelnou a inteligentní mobilitu

S OHLEDEM NA:

- závěry Evropské rady z prosince 2019¹ a prosince 2020², pokud jde o změnu klimatu;
- závěry Evropské rady z října 2020³ a prohlášení členů Evropské rady z března 2021⁴, pokud jde o digitální aspekty;
- závěry Rady o politických úvahách o pohotovostním plánu pro evropské odvětví nákladní dopravy v případě pandemie a jiné závažné krize⁵;
- závěry Rady o dodržování nezbytných hygienických opatření a opatření na kontrolu infekcí za účelem zajištění přeshraniční hromadné přepravy cestujících⁶;
- závěry Rady o pokroku při provádění transevropské dopravní sítě (TEN-T) a Nástroje pro propojení Evropy v odvětví dopravy⁷;

¹ Dokument EUCO 20/19.

² Dokument EUCO 22/20.

³ Dokument EUCO 13/20.

⁴ Dokument SN 18/21.

⁵ Dokument ST 12391/20.

⁶ Dokument ST 9699/20.

⁷ 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“⁸;
- závěry Rady o digitalizaci dopravy⁹;
- závěry Rady o „unijním odvětví vodní dopravy – vyhlídky do budoucnosti: směrem k uhlíkově neutrálnímu, beznehodovému, automatizovanému a konkurenceschopnému unijnímu odvětví vodní dopravy“¹⁰;
- závěry Rady „Utváření vodíkového trhu pro Evropu“¹¹;
- 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 období¹²;
- závěry Rady o zajištění oběhového a ekologického oživení¹³;
- závěry Rady s názvem „Zajištění stěžejní úlohy železniční dopravy v rámci inteligentní a udržitelné mobility“¹⁴.

⁸ Dokument ST 9976/17.

⁹ Dokument ST 15431/17.

¹⁰ Dokument ST 8648/20.

¹¹ Dokument ST 13976/20.

¹² Dokument ST 10592/19.

¹³ Dokument ST 13852/20.

¹⁴ Dokument ST 9396/21.

1. VÍTÁ skutečnost, že Komise představila Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu¹⁵, 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.

¹⁵ Sdělení Komise: Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti (dokumenty 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 zintenzivnit 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“. ZDŮRAZŇUJE, 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. ZDŮRAŽŇUJE, 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. ZDŮRAZŇUJE, 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. ZDŮRAZŇUJE, 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 ZDŮRAZŇUJE 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.
-