

Bruxelles, 4. lipnja 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

ISHOD POSTUPAKA

Od:	Glavno tajništvo Vijeća
Za:	Delegacije
Br. preth. dok.:	8824/21
Predmet:	Zaključci Vijeća o Komisijinoj Strategiji za održivu i pametnu mobilnost

Za delegacije se u Prilogu nalaze Zaključci Vijeća o Komisijinoj Strategiji za održivu i pametnu mobilnost, kako ih je Vijeće (promet, telekomunikacije i energetika) odobrilo 3. lipnja 2021.

ZAKLJUČCI VIJEĆA

o

Komisijinoj Strategiji za održivu i pametnu mobilnost

UZIMAJUĆI U OBZIR:

- zaključke Europskog vijeća iz prosinca 2019.¹ i prosinca 2020.² u pogledu klimatskih promjena;
- zaključke Europskog vijeća iz listopada 2020.³ i izjavu članova i članica Europskog vijeća iz ožujka 2021.⁴ u pogledu digitalnih pitanja;
- Zaključke Vijeća o strateškom promišljanju plana za nepredvidive situacije za europski sektor teretnog prometa u slučaju pandemije i drugih kriznih situacija velikih razmjera⁵;
- Zaključke Vijeća o usklađenosti s higijenskim mjerama i mjerama kontrole zaraze potrebnima za osiguravanje prekograničnog kolektivnog prijevoza putnika⁶;
- Zaključke Vijeća o napretku ostvarenom u provedbi transeuropske prometne mreže (TEN-T) i u vezi s Instrumentom za povezivanje Europe (CEF) u prometu⁷;

¹ EUCO 20/19.

² EUCO 22/20.

³ EUCO 13/20.

⁴ SN 18/21.

⁵ ST 12391/20.

⁶ ST 9699/20.

⁷ ST 15425/17.

- zaključke Vijeća naslovljene „Prioriteti za politiku EU-a o pomorskom prometu do 2020.: konkurentnost, dekarbonizacija, digitalizacija za osiguravanje globalne povezivosti, učinkovito unutarnje tržište i pomorski klaster na svjetskoj razini”⁸;
- Zaključke Vijeća o digitalizaciji prometa⁹;
- zaključke Vijeća naslovljene „Sektor vodnog prometa EU-a – izgledi za budućnost: prema ugljično neutralnom, automatiziranom i konkurentnom sektoru vodnog prometa EU-a s nula nesreća”¹⁰;
- zaključke Vijeća naslovljene „Uspostava tržišta vodika za Europu”¹¹;
- Zaključke Vijeća o budućnosti energetske sustava u energetskej uniji kojima bi se osigurala energetska tranzicija i ostvarivanje energetske i klimatske ciljeve do 2030. i nakon toga¹²;
- zaključke Vijeća naslovljene „Osigurati da oporavak bude kružan i zelen”¹³;
- zaključke Vijeća naslovljene „Željeznica kao predvodnik pametne i održive mobilnosti”¹⁴;

⁸ ST 9976/17.

⁹ ST 15431/17.

¹⁰ ST 8648/20.

¹¹ ST 13976/20.

¹² ST 10592/19.

¹³ ST 13852/20.

¹⁴ ST 9396/21.

1. POZDRAVLJA Komisijino predstavljanje Strategije za održivu i pametnu mobilnost¹⁵, koja uključuje srednjoročnu i dugoročnu viziju za okolišno i klimatski prihvatljiviji, digitalizirani, otporni, pravedni i konkurentni sustav prometa i mobilnosti;
2. PODUPIRE Komisijinu viziju da europski promet učini održivijim, uključivim, inteligentnijim, sigurnijim i otpornijim te da osigura da prometni sektor uvelike doprinese postizanju cilja klimatski neutralnog EU-a do 2050. u skladu s Pariškim sporazumom, kao i obvezujući cilj domaćeg neto smanjenja emisija stakleničkih plinova u EU-u za najmanje 55 % do 2030. u odnosu na 1990.;
3. u tom pogledu SMATRA da bi, usporedno s prijelazom na održivije načine prijevoza, svi načini prijevoza trebali doprinijeti znatnom smanjenju emisija u prometnom sektoru do 2030. i do 2050. na način kojim se čuva njihova konkurentnost i uzima u obzir njihov potencijal za smanjenje emisija; u tom kontekstu POZIVA Komisiju da procijeni, u skladu sa zahtjevima za bolju regulativu, kako će se svakom mjerom predviđenom u Strategiji za održivu i pametnu mobilnost osigurati da načini prijevoza mogu najbolje doprinijeti postizanju navedenih ciljeva za 2030. i 2050., među ostalim putem detaljnog ispitivanja okolišnog, gospodarskog i socijalnog učinka na razini država članica;
4. osim toga, ISTIČE da bi se naponi za postizanje ciljeva smanjenja emisija trebali ostvarivati zajednički na troškovno najučinkovitiji mogući način uz sudjelovanje svih država članica, uzimajući u obzir pravednost i solidarnost te različite polazišne točke i posebne nacionalne okolnosti država članica, uključujući okolnosti otočnih država članica i otoka, a da pritom nitko ne bude zapostavljen;

¹⁵ Komunikacija Komisije naslovljena „Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti” (ST 14012/20 + ADD 1).

5. kako bi se znatno smanjila potrošnja i ovisnost o fosilnim gorivima, SMATRA da ambiciozan, ali uravnotežen pomak prema vozilima, plovilima, zrakoplovnim sustavima i flotama s nultom stopom emisija, uz promicanje osviještenosti i predvidljivosti za sve strane, od dobavljača do potrošača, zahtijeva ažuriranje zakonodavnog okvira EU-a u skladu s načelima funkcionalnog unutarnjeg tržišta, kako bi se olakšalo stavljanje na tržište i uvođenje alternativnih pogonskih sustava (poput onih koji se napajaju električnom energijom ili vodikom), uz opsežno uvođenje potporne infrastrukture, uključujući stanice za punjenje ili opskrbu alternativnim gorivima; u tom kontekstu SMATRA da rješenja s niskom razinom emisija i goriva s niskim emisijama ugljika ili obnovljiva goriva za uporabu u prometu mogu pružiti učinkovita rješenja za tranziciju te da bi trebalo pojačati napore kako bi se u svim vrstama prijevoza izbjeglo stavljanje na tržište prijevoznih sredstava koja najviše onečišćuju okoliš;
6. NAGLAŠAVA da bi se načela „onečišćivač plaća” i „korisnik plaća” trebala odražavati u mjerama prometne politike za sve vrste prijevoza; NAGLAŠAVA da bi trebalo uvesti poticaje za promicanje uvođenja održivijeg prometa, među ostalim za obnovu i prilagodbu vozila, plovila, zrakoplovnih sustava i flota;
7. NAGLAŠAVA da su digitalizacija i promicanje inovacija u području zelenih tehnologija ključne pokretačke sile dugoročne globalne konkurentnosti prometnog sustava EU-a jer se njima može poboljšati održivost, među ostalim smanjenjem onečišćenja, osigurati veća učinkovitost, sigurnost, zaštita i udobnost i promicati integrirani multimodalni prometni ekosustav te u tom kontekstu POZIVA da se pri razvoju politika za mobilnost i promet zauzme pristup utvrđen u Izjavi iz Passaua od 29. listopada 2020. naslovljenoj „Pametni dogovor za mobilnost: oblikovanje buduće mobilnosti digitalizacijom – održiva, sigurna, zaštićena i učinkovita”; PODSJEĆA na to da multimodalnost zahtijeva multimodalne i interoperabilne informacije o putovanjima, izdavanje karata i plaćanje;

8. PODSJEĆA na važnost aktivnosti istraživanja i inovacija za jačanje održivosti, digitalizacije i otpornosti sustava prometa i mobilnosti te osobito POZDRAVLJA doprinos koji bi partnerstva uspostavljena u okviru programa Obzor Europa trebala dati u tom pogledu, istodobno naglašavajući to da su u tu svrhu, uz razvoj i uvođenje inovativnih klimatski neutralnih tehnologija, potrebne i promjene u ponašanju korisnika sustava prometa i mobilnosti;
9. NAGLAŠAVA da bi naponi u području istraživanja i inovacija unutar kooperativne povezane i automatizirane mobilnosti trebali obuhvaćati sve vrste prijevoza na način kojim se postiže poboljšanje sigurnosti i učinkovitosti prometa, smanjuje zagušenje i doprinosi ciljevima u području klime i okoliša, dok se istodobno potiču interoperabilnost i zaštita podataka u fazi uvođenja te pružaju uključivi, dostupni i povoljni primjeri upotrebe; PODSJEĆA na potrebu za pripremom infrastrukture za potporu automatizaciji;
10. POZIVA na brzo donošenje inicijative o EU-ovu prostoru za podatke o mobilnosti, kojim bi se trebao osigurati pravedan, pouzdan i siguran pristup podacima i njihova interoperabilnost radi veće učinkovitosti prometa, među ostalim radi promicanja neometanog multimodalnog prijevoza putnika i robe, istodobno težeći interoperabilnosti podataka s drugim povezanim podatkovnim prostorima; PRIMJEĆUJE da bi se razvoj inteligentnih prometnih sustava trebao i dalje zasnivati na širokom skupu elektroničkih komunikacijskih tehnologija (kao što su mobilne i bežične telekomunikacijske tehnologije), kao i na strateški ključnim uslugama i infrastrukturi kao što su Galileo i EGNOS;

11. NAGLAŠAVA da je dovršenje jedinstvenog europskog prometnog prostora i dalje temelj prometne politike EU-a te ISTIČE da je za ostvarivanje tog cilja te postizanje održivog i pametnog prometa i mobilnosti preduvjet izgradnja otporne, ažurirane, multimodalne i visokoučinkovite prometne infrastrukture kako bi se doprinijelo povezivanju i integraciji svih država članica i regija EU-a, uključujući udaljene, najudaljenije, otočne, periferne, planinske i rijetko naseljene regije, u cilju poboljšanja slobodnog kretanja osoba, robe i usluga; u tom kontekstu PODSJEĆA na važnost dovršetka osnovne i sveobuhvatne transeuropske prometne mreže u utvrđenom roku, među ostalim rješavanjem pitanja veza koje nedostaju i uskih grla, te pozdravlja daljnju integraciju gradskih čvorišta;
12. SA ZANIMANJEM OČEKUJE Komisijino predstavljanje predstojeće inicijative za gradsku mobilnost i u tom kontekstu ISTIČE važnost promicanja aktivne mobilnosti kao što su vožnja biciklom i hodanje, korištenja javnim prijevozom i novim uslugama mobilnosti, učinkovitog upravljanja mobilnošću, multimodalnosti i održivih prijevoznih sredstava u svim vrstama prijevoza (cestovni, željeznički, vodeni i zračni), kao što je zatraženo u Deklaraciji iz Graza od 30. listopada 2018. naslovljenoj „Početak novog doba: čista, sigurna i cjenovno pristupačna mobilnost za Europu”; u tom kontekstu PODSJEĆA na to da je javni prijevoz ozbiljno pogođen krizom uzrokovanom bolešću COVID-19 i da bi cilj odgovora politike na krizu trebao biti vraćanje povjerenja i povećanje otpornosti javnog prijevoza, ubrzanje njegove održive transformacije i modernizacije, uz istodobno osiguravanje cjenovne pristupačnosti prijevoza s obzirom na njegovu ključnu ulogu u društvenoj i teritorijalnoj koheziji;

13. ISTIČE da bi sustav prometa i mobilnosti, iako postaje održiviji, digitaliziraniji i automatiziraniji, trebao i dalje biti usmjeren na korisnika i čovjeka. Prometna politika EU-a trebala bi biti uključiva te promicati dostupnost i pristupačnost svima, uključujući ranjive skupine kao što su starije osobe, osobe sa smanjenom pokretljivošću, osobe s invaliditetom i djeca. Trebalo bi osigurati cjenovnu pristupačnost kako bi se izbjeglo siromaštvo u pogledu prijevoza te povećati sigurnost u prometu, među ostalim i u pogledu aktivne mobilnosti. Prometnom politikom EU-a trebalo bi nastaviti poboljšavati socijalne uvjete u svim oblicima prijevoza, uključujući uvjete rada, povećati mogućnosti prekvalifikacije i privlačnost radnih mjesta u tom sektoru; SVJESNO JE ČINJENICE da bi cilj prometne politike EU-a trebao biti uklanjanje nejednakosti i promicanje rodne ravnopravnosti te prava i jednakih mogućnosti za sve. Očekuje se da će se horizontalno uključivanje tih ciljeva uzeti u obzir i promicati tijekom pripreme, provedbe i praćenja mjera prometne politike; ISTIČE potrebu za učinkovitim javnim angažmanom i socijalnim dijalogom kako bi se u politikama prometa i mobilnosti na odgovarajući način uzele u obzir promjene u potrebama ljudi i dionika;
14. NAGLAŠAVA da je potrebno osigurati da se promet i logistika u potpunosti oporave od trenutačne krize uzrokovane bolešću COVID-19; ISTIČE da se gospodarskim odgovorom na tu krizu pruža prilika za ubrzanje održive transformacije i modernizacije sustava prometa i mobilnosti te POZIVA Komisiju da brzo predstavi napredak koji je postignut u pripremi plana za nepredvidive situacije za promet kako bi se bolje odgovorilo na pandemiju i druge velike krize, kako je to zatražilo Vijeće u svojim Zaključcima o strateškom promišljanju plana za nepredvidive situacije za europski sektor teretnog prometa u slučaju pandemije i drugih kriznih situacija velikih razmjera;

15. NAGLAŠAVA da je važno imati na umu i međunarodnu dimenziju prometne politike kako bi se povećala konkurentnost, održivost i učinkovitost prometnog sektora EU-a nakon globalnih kretanja te preuzeti aktivnu ulogu na međunarodnim forumima, osobito u kontekstu uspostave globalnih standarda i očuvanja jednakih uvjeta za sve;
16. PRIMA NA ZNANJE procjenu Komisije, sadržanu u Strategiji za održivu i pametnu mobilnost, u pogledu ukupnog manjka financijskih sredstava u iznosu od otprilike 230 milijardi EUR godišnje do 2030. koji se odnosi na mjere potrebne za ostvarivanje vizije otpornijeg, održivijeg i pametnijeg sustava prometa i mobilnosti, uključujući napore u pogledu tranzicije; ISTIČE da su odgovarajuće financiranje na razini EU-a, kao i javno financiranje na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini te privatna sredstva ključni za rješavanje znatnih potreba za ulaganjima koje proizlaze iz povećane ambicije u vezi s pametnim i održivim rješenjima u svim načinima prijevoza; u tom kontekstu POZDRAVLJA tekuću reviziju politike financiranja prometa koju provodi Grupa EIB-a u širem okviru plana za klimatsku banku za razdoblje 2021. – 2025. i NAGLAŠAVA potrebu za usklađivanjem te politike financiranja s ciljevima prometne politike EU-a u skladu sa smjernicama utvrđenima u ovim zaključcima Vijeća;
17. POZIVA Komisiju da redovito prati jesu li mjere politike predviđene Strategijom za održivu i pametnu mobilnost dovoljne za ostvarenje tih ciljeva prometne politike EU-a ili bi mogle biti potrebne dodatne mjere.
