



Briuselis, 2021 m. birželio 4 d.
(OR. en)

9324/21

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

POSĖDŽIO REZULTATAI

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato

kam: Delegacijoms

Ankstesnio
dokumento Nr.: 8824/21

Dalykas: Tarybos išvados dėl Komisijos darnaus ir išmanaus judumo strategijos

Delegacijoms priede pateikiamos Tarybos išvados dėl Komisijos darnaus ir išmanaus judumo strategijos, kurias Taryba (transportas, telekomunikacijos ir energetika) patvirtino 2021 m. birželio 3 d.

TARYBOS IŠVADOS

dėl

Komisijos darnaus ir išmanaus judumo strategijos

ATSIŽVELGDAMA Į:

- 2019 m. gruodžio mėn.¹ ir 2020 m. gruodžio mėn.² Europos Vadovų Tarybos išvadas, kiek jos yra susijusios su klimato kaita;
- 2020 m. spalio mėn. Europos Vadovų Tarybos išvadas³ ir 2021 m. kovo mėn. Europos Vadovų Tarybos narių pareiškimą⁴, kiek jie yra susiję su skaitmeniniais klausimais;
- Tarybos išvadas dėl politikos aspektų, susijusių su pandemijos ir kitų didelių krizių atveju Europos krovinio transporto sektoriui taikytinu nenumatytų atvejų planu⁵;
- Tarybos išvadas dėl higienos ir infekcijų kontrolės priemonių, būtinų tarpvalstybiniam kolektyviniam keleiviniam transportui užtikrinti, laikymosi⁶;
- Tarybos išvadas dėl pažangos įgyvendinant transeuropinį transporto tinklą (TEN-T) ir Europos infrastruktūros tinklų priemonės (EITP) transporto sektoriuje⁷;

¹ Dok. EUCO 20/19.

² Dok. EUCO 22/20.

³ Dok. EUCO 13/20.

⁴ Dok. SN 18/21.

⁵ Dok. ST 12391/20.

⁶ Dok. ST 9699/20.

⁷ Dok. ST 15425/17.

- Tarybos išvadas „ES jūrų transporto politikos iki 2020 m. prioritetai: konkurencingumas, priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimas, skaitmeninimas siekiant užtikrinti pasaulines jungtis, veiksmingą vidaus rinką ir pasaulinio lygio jūrų ūkio klasterį“⁸;
- Tarybos išvadas dėl transporto skaitmeninimo⁹;
- Tarybos išvadas „ES vandens transporto sektorius. Ateities perspektyvos: neutralaus anglies dioksido poveikio, be avarių, automatizuoto ir konkurencingo ES vandens transporto sektoriaus kūrimas“¹⁰;
- Tarybos išvadas „Europos vandenilio rinkos kūrimas“¹¹;
- Tarybos išvadas dėl energetikos sąjungos energetikos sistemų ateities siekiant užtikrinti energetikos pertvarką ir laikotarpio iki 2030 m. bei vėlesnio laikotarpio tikslų energetikos ir klimato srityse įgyvendinimą¹²;
- Tarybos išvadas „Žiedinio ir žalio atsigavimo užtikrinimas“¹³;
- Tarybos išvadas „Geležinkeliai – išmanaus ir darnaus judumo prioritetas“¹⁴,

⁸ Dok. ST 9976/17.

⁹ Dok. ST 15431/17.

¹⁰ Dok. ST 8648/20.

¹¹ Dok. ST 13976/20.

¹² Dok. ST 10592/19.

¹³ Dok. ST 13852/20.

¹⁴ Dok. ST 9396/21.

1. PALANKIAI VERTINA tai, kad Komisija pristatė Darnaus ir išmanaus judumo strategiją¹⁵, kuri apima vidutinės trukmės ir ilgalaikę viziją, kaip sukurti labiau aplinką ir klimatą tausojančią, skaitmenizuotą, atsparią, teisingą ir konkurencingą transporto ir judumo sistemą.
2. REMIA Komisijos viziją užtikrinti, kad Europos transportas taptų darnesnis, įtraukus, išmanus, saugus ir atsparus, ir užtikrinti, kad transporto sektorius svariai prisidėtų siekiant iki 2050 m. neutralizuoti ES ekonomikos poveikį klimatui, laikantis Paryžiaus susitarimo, taip pat privalomą tikslą – užtikrinti, kad iki 2030 m. išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekio grynasis sumažinimas ES viduje sudarytų ne mažiau kaip 55 %, palyginti su 1990 m.
3. Todėl MANO, kad, pereinant prie tvaresnių transporto rūšių, visų rūšių transportu turėtų būti padedama iki 2030 m. ir iki 2050 m. gerokai sumažinti transporto sektoriuje išmetamų teršalų kiekį taip, kad būtų išsaugotas šių rūšių konkurencingumas ir būtų atsižvelgta į jų išmetamųjų teršalų mažinimo potencialą. Todėl PRAŠO Komisijos, laikantis geresnio reglamentavimo reikalavimų, įvertinti, kaip kiekviena Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje numatyta priemonė bus užtikrinta, kad transporto rūšys galėtų kuo labiau prisidėti prie pirmiau nurodytų 2030 m. ir 2050 m. tikslų įgyvendinimo, be kita ko, išsamiai išnagrinėjant poveikį aplinkai, ekonominį ir socialinį poveikį valstybių narių lygmeniu.
4. Be to, PABRĖŽIA, kad pastangos siekti išmetamųjų teršalų mažinimo tikslų turėtų būti kolektyviai įgyvendinamos ekonomiškai efektyviausiu būdu, tose pastangose dalyvaujant visoms valstybėms narėms, atsižvelgiant į sąžiningumo ir solidarumo aspektus, taip pat į skirtingas valstybių narių pradines pozicijas ir konkrečias nacionalines aplinkybes, įskaitant salų valstybių narių ir salų aplinkybes, nė vieno nepaliekant nuošalyje.

¹⁵ Komisijos komunikatas „Darnaus ir išmanaus judumo strategija. Europos transporto kelias į ateitį“ (dok. ST 14012/20 + ADD 1).

5. Siekiant iš esmės sumažinti iškastinio kuro suvartojimą ir priklausomybę nuo jo, LAIKOSI NUOMONĖS, kad dėl plataus užmojo, bet subalansuoto perėjimo prie netaršių transporto priemonių, laivų, orlaivių sistemų ir jų parkų, skatinant visų šalių (nuo tiekėjų iki vartotojų) informuotumą ir tai, kad joms būtų užtikrintas nuspėjamumas, reikia atnaujinti ES teisės aktų sistemą, laikantis veikiančios vidaus rinkos principų, kad būtų sudarytos palankesnės sąlygos teikti rinkai ir pradėti naudoti alternatyvias varymo sistemas, pavyzdžiui, varomas elektros energija ar vandeniliu, kartu plačiai diegiant palaikančią infrastruktūrą, be kita ko, diegti alternatyviam kurui skirtas įkrovimo prieigas ir degalų pildymo punktus. Atsižvelgdama į tai LAIKOSI NUOMONĖS, kad mažataršiai sprendimai ir mažo anglies dioksido kiekio degalai arba degalai iš atsinaujinančiųjų išteklių gali būti veiksmingi perėjimui skirti sprendimai ir kad reikėtų dėti daugiau pastangų siekiant išvengti kiekvienos transporto rūšies atveju taršiausių transporto priemonių pateikimo rinkai.
6. PABRĖŽIA, kad principai „teršėjas moka“ ir „naudotojas moka“ turėtų atispindėti transporto politikos priemonėse, skirtose visų rūšių transportui, ir visų rūšių transporte. AKCENTUOJA, kad turėtų būti sukurtos paskatos skatinti darnesnio transporto naudojimą, įskaitant transporto priemonių, laivų, orlaivių sistemų ir jų parkų atnaujinimą ir modifikavimą.
7. PABRĖŽIA, kad skaitmeninimas ir inovacijų žaliųjų technologijų srityje skatinimas yra pagrindinės ilgalaikio ES transporto sistemos pasaulinio konkurencingumo varomosios jėgos, nes jie gali padidinti tvarumą, be kita ko, mažinant taršą, ir užtikrinti didesnę veiksmingumą, saugą, saugumą ir patogumą, taip pat skatinti integruotą daugiarūšio transporto ekosistemą, ir todėl RAGINA plėtojant transporto ir judumo politiką laikytis požiūrio, nustatyto 2020 m. spalio 29 d. Pasau deklaracijoje „Pažangusis kursas judumui. Skaitmeninant formuojamas tvarus, saugus, patikimas ir veiksmingas ateities judumas“. PRIMENA, kad dėl transporto daugiarūšiškumo reikalinga su daugiarūšiu transportu susijusi ir sąveiki kelionių informacijos, bilietų pardavimo ir mokėjimo sistema.

8. PRIMENA mokslinių tyrimų ir inovacijų veiklos svarbą siekiant stiprinti transporto ir judumo sistemos darnumą, skaitmeninimą ir atsparumą ir PALANKIAI VERTINA visų pirma indėlį, kurį pagal programą „Europos horizontas“ sukurtos partnerystės turėtų įnešti šiuo atžvilgiu, kartu akcentuodama, kad tuo tikslu reikia ne tik kurti ir diegti novatoriškas neutralaus poveikio klimatui technologijas, bet ir keisti transporto ir judumo sistemos naudotojų elgseną.
9. PABRĖŽIA, kad mokslinių tyrimų ir inovacijų pastangos sąveikiojo susietojo ir automatizuoto judumo srityje turėtų apimti visas transporto rūšis taip, kad būtų pagerinta transporto sauga ir veiksmingumas, sumažintos eismo spūstys ir padedama siekti klimato srities ir aplinkos tikslų, kartu diegimo etape skatinant sąveikumą ir duomenų apsaugą ir numatant įtraukaus, prieinamo ir įperkamo pobūdžio naudojimo pavyzdžius. PRIMENA, kad reikia, kad infrastruktūra būtų parengta taip, kad būtų remiamas automatizavimas.
10. RAGINA skubiai priimti iniciatyvą dėl ES judumo duomenų erdvės, kuria turėtų būti užtikrinta sąžininga, patikima ir saugi prieiga prie duomenų ir jų sąveikumas siekiant padidinti transporto efektyvumą, be kita ko, skatinti sklandų daugiarūšį keleivių ir krovinių vežimą, kartu siekiant duomenų sąveikumo su kitomis susijusiomis duomenų erdvėmis. ATKREIPIA DĖMESĮ į tai, kad intelektinių transporto sistemų kūrimas ir toliau turėtų būti grindžiamas įvairiomis elektroninių ryšių technologijomis, pavyzdžiui, mobiliosiomis ir belaidžio ryšio technologijomis, taip pat strategiškai svarbiomis paslaugomis ir infrastruktūra, pavyzdžiui, GALILEO ir EGNOS.

11. AKCENTUOJA, kad bendros Europos transporto erdvės sukūrimas tebėra ES transporto politikos pagrindas, ir PABRĖŽIA, kad išankstinė šio tikslo įgyvendinimo ir darnaus bei išmaniojo transporto ir judumo užtikrinimo sąlyga – turėti atsparią, šiuolaikišką, gerai veikiančią daugiarūšio transporto infrastruktūrą, kuri padėtų sujungti ir integruoti visas ES valstybes nares ir regionus, įskaitant atokus, atokiausius, salų, periferinius, kalnų ir retai apgyvendintus regionus, siekiant pagerinti laisvą asmenų, prekių ir paslaugų judėjimą. Todėl PRIMENA, kad svarbu užbaigti pagrindinio ir visuotinio transeuropinio transporto tinklo kūrimą per nustatytą laikotarpį, be kita ko, sprendžiant trūkstamų jungčių ir kliūčių klausimą, ir palankiai vertina tolesnę miestų transporto mazgų integraciją.
12. LAUKIA, kol Komisija pristatys būsimą judumo mieste iniciatyvą, ir todėl PABRĖŽIA, kad svarbu skatinti aktyvų judumą, pavyzdžiui, važiavimą dviračiu ir vaikščiojimą pėsčiomis, naudojimąsi viešuoju transportu ir naujomis judumo paslaugomis, veiksmingą judumo valdymą, transporto daugiarūšiškumą ir tvarias transporto priemones visose transporto rūšyse (kelių, geležinkelių, vandens ir oro), kaip raginama 2018 m. spalio 30 d. Graco deklaracijoje „Naujos eros pradžia: švarus, saugus ir įperkamas judumas Europoje“. Šiomis aplinkybėmis PRIMENA, kad viešasis transportas labai nukentėjo nuo COVID-19 krizės ir kad politiniu atsaku į krizę turėtų būti siekiama atkurti pasitikėjimą viešuoju transportu ir didinti jo atsparumą, spartinant jo tvarią pertvarką ir modernizavimą, kartu užtikrinant transporto paslaugų įperkamumą, atsižvelgiant į esminį viešojo transporto vaidmenį socialinės ir teritorinės sanglaudos srityje.

13. PABRĖŽIA, kad, nors transporto ir judumo sistema tampa darnesnė, skaitmenizuota ir automatizuota, ji turėtų išlikti orientuota į naudotoją ir į žmogų. ES transporto politika turėtų būti įtrauki, ja turėtų būti skatinamas prieinamumas ir pasiekiamumas visiems, įskaitant pažeidžiamas grupes, pavyzdžiui, vyresnio amžiaus asmenis, riboto judumo asmenis ir neįgaliuosius, taip pat vaikus. Turėtų būti užtikrintas įperkamumas kovojant su transporto galimybių trūkumu, taip pat turėtų būti didinama transporto sauga, be kita ko, aktyvaus judumo srityje. Be to, ES transporto politika turėtų toliau gerinti socialines sąlygas, įskaitant darbo sąlygas, gerinti perkvalifikavimo galimybes ir didinti darbo patrauklumą, visų transporto rūšių sektoriuje. SUPRANTA, kad ES transporto politika turėtų būti siekiama panaikinti nelygybę ir skatinti lyčių lygybę, taip pat teises ir lygias galimybes visiems. Rengiant, įgyvendinant ir stebint transporto politikos priemones turėtų būti atsižvelgiama į šių tikslų integravimą ir jis turėtų būti skatinamas. PABRĖŽIA, jog būtinas veiksmingas visuomenės dalyvavimas ir socialinis dialogas, kad transporto ir judumo politikoje būtų tinkamai atsižvelgta į kintančius žmonių ir suinteresuotųjų subjektų poreikius.
14. AKCENTUOJA, jog būtina užtikrinti, kad transportas ir logistika visiškai atsigautų po dabartinės COVID-19 krizės. PABRĖŽIA, kad ekonominis atsakas į šią krizę suteikia galimybę paspartinti tvarią transporto ir judumo sistemos pertvarką ir modernizavimą, ir PRAŠO Komisijos skubiai informuoti apie pažangą, padarytą rengiant transporto sektoriui taikytiną nenumatytų atvejų planą, kad būtų geriau reaguojama į pandemijas ir kitas dideles krizes, kaip to prašė Taryba savo išvadose dėl politikos aspektų, susijusių su pandemijos ir kitų didelių krizių atveju Europos krovinių transporto sektoriui taikytinu nenumatytų atvejų planu.

15. AKCENTUOJA, kad taip pat svarbu atsižvelgti į tarptautinį transporto politikos aspektą, siekiant padidinti ES transporto sektoriaus konkurencingumą, taip pat jo tvarumą ir veiksmingumą atsižvelgiant į pasaulinius pokyčius, ir svarbu atlikti aktyvų vaidmenį tarptautiniuose forumuose, visų pirma nustatant pasaulinius standartus ir išlaikant vienodas sąlygas.
16. ATKREIPIA DĖMESĮ į Komisijos darnaus ir išmanaus judumo strategijoje pateiktą vertinimą, kad, kalbant apie priemones, kurių reikia norint sukurti atsparesnės, darnesnės ir pažangesnės transporto ir judumo sistemos viziją, įskaitant pertvarkos pastangas, bendras finansavimo deficitas iki 2030 m. sudarys apie 230 mlrd. EUR per metus. PABRĖŽIA, kad tinkamo lygio ES finansavimas ir viešasis finansavimas nacionaliniu, regioniniu ir vietos lygmenimis bei privatūs ištekliai yra labai svarbūs tenkinant didelius investicijų poreikius, susijusius su didesniais užmojais išmanumo ir darnumo srityje įvairių transporto rūšių sektoriuje. Todėl PALANKIAI VERTINA EIB grupės atliekamą transporto finansavimo politikos peržiūrą platesniame 2021–2025 m. Klimato banko veiksmų gairių kontekste ir AKCENTUOJA, kad tą finansavimo politiką reikia suderinti su ES transporto politikos tikslais laikantis šiose Tarybos išvadose išdėstytų gairių.
17. RAGINA Komisiją reguliariai stebėti, ar Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje numatyti politikos veiksmai yra pakankami tiems ES transporto politikos tikslams įgyvendinti, ir ar gali prireikti papildomų priemonių.