

Bruksela, 4 czerwca 2021 r.
(OR. en)

9324/21

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

WYNIK PRAC

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Delegacje
Nr poprz. dok.:	8824/21
Dotyczy:	Konkluzje Rady w sprawie przygotowanej przez Komisję strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności

Delegacje otrzymują w załączeniu konkluzje Rady w sprawie przygotowanej przez Komisję strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, w wersji zatwierdzonej przez Radę (ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii) 3 czerwca 2021 r.

KONKLUZJE RADY

w sprawie

przygotowanej przez Komisję strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności

UWZGLĘDNIAJĄC:

- konkluzje Rady Europejskiej z grudnia 2019 r.¹ i grudnia 2020 r.² w odniesieniu do zmiany klimatu;
- konkluzje Rady Europejskiej z października 2020 r.³ oraz oświadczenie członków Rady Europejskiej z marca 2021 r.⁴ 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 kryzysu⁵;
- konkluzje Rady w sprawie zgodności z niezbędnymi środkami w zakresie higieny i kontroli zakażeń służącymi zapewnieniu transgranicznego zbiorowego transportu pasażerskiego⁶;
- konkluzje Rady w sprawie postępów we wdrażaniu transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) i w sprawie instrumentu „Łącząc Europę” w odniesieniu do transportu⁷;

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.

- 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 kłustra morskiego”⁸;
- konkluzje Rady w sprawie cyfryzacji w transporcie⁹;
- 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”¹⁰;
- konkluzje Rady pt. „W kierunku europejskiego rynku wodoru”¹¹;
- 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 późniejszym¹²;
- konkluzje Rady pt. „Ku ekologicznej odbudowie opartej na obiegu zamkniętym”¹³;
- konkluzje Rady pt.: „Kolej jako wiodący element inteligentnej i zrównoważonej mobilności”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. Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJE przedstawienie przez Komisję strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności¹⁵, 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.

¹⁵ 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 poprzez rozwiązanie kwestii 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.
-