

V Bruseli 4. júna 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

VÝSLEDOK ROKOVANIA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Delegácie
Č. predch. dok.:	8824/21
Predmet:	Závery Rady o stratégii Komisie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu

Delegáciám v prílohe zasielame závery Rady o stratégii Komisie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu, ktoré Rada (doprava, telekomunikácie a energetika) schválila 3. júna 2021.

ZÁVERY RADY

o

stratégii Komisie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu

SO ZRETELÔM NA:

- závery Európskej rady z decembra 2019¹ a decembra 2020², pokiaľ ide o zmenu klímy;
- závery Európskej rady z októbra 2020³ a vyhlásenie členov Európskej rady z marca 2021, pokiaľ ide o digitálne otázky⁴;
- závery Rady o politických hľadiskách týkajúcich sa pohotovostného plánu pre prípad pandémie a inej závažnej krízy pre odvetvie európskej nákladnej dopravy⁵;
- závery Rady o dodržiavaní potrebných opatrení v oblasti hygieny a kontroly infekcií s cieľom zabezpečiť cezhraničnú hromadnú osobnú dopravu⁶;
- závery Rady o pokroku pri realizácii transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) a v rámci Nástroja na prepájanie Európy (NPE) v oblasti dopravy⁷;

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

- 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;⁸
- závery Rady o digitalizácii dopravy;⁹
- závery Rady „Odvetvie vodnej dopravy v EÚ – výhľad do budúcnosti: Smerom k uhlíkovo neutrálnemu, automatizovanému a konkurencieschopnému odvetviu vodnej dopravy EÚ s nulovou nehodovosťou“¹⁰;
- závery Rady „Smerom k vodíkovému trhu pre Európu“¹¹;
- 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;¹²
- závery Rady o zabezpečení obehovosti a ekologickosti obnovy;¹³
- závery Rady o posunutí železničnej dopravy do čela inteligentnej a udržateľnej mobility¹⁴,

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. VÍTA skutočnosť, že Komisia predstavila stratégiu pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu¹⁵, 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.

¹⁵ 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 pandémie 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.