

Bruselj, 4. junij 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

IZID POSVETOVANJA

Pošiljatelj:	generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	delegacije
Št. predh. dok.:	8824/21
Zadeva:	Sklepi Sveta o Strategiji Komisije za trajnostno in pametno mobilnost

V prilogi vam pošiljamo „Sklepe Sveta o strategiji Komisije za trajnostno in pametno mobilnost“, ki jih je Svet (promet, telekomunikacije in energija) odobril na seji 3. junija 2021.

SKLEPI SVETA

o

Strategiji Komisije za trajnostno in pametno mobilnost

UPOŠTEVAJOČ:

- Sklepe Evropskega sveta iz decembra 2019¹ in decembra 2020², kar zadeva podnebne spremembe;
- Sklepe Evropskega sveta iz oktobra 2020³ in izjavo članic in članov Evropskega sveta iz marca 202, kar zadeva digitalna vprašanja⁴;
- Sklepe Sveta o strateškem razmisleku v zvezi s kriznim načrtom za evropski sektor tovarnega prometa v primeru pandemije ali druge resne krize⁵;
- Sklepe Sveta o ravnanju, skladnem s potrebnimi higienskimi ukrepi in ukrepi za obvladovanje okužb, za zagotovitev čezmejnega skupinskega prevoza potnikov⁶;
- Sklepe Sveta o napredku pri izvajanju vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) in Instrumenta za povezovanje Evrope za promet⁷;

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.

- Sklepe Sveta o prednostnih nalogah politike EU za pomorski promet do leta 2020: konkurenčnost, razogljičenje in digitalizacija za zagotovitev globalne povezljivosti, učinkovitega notranjega trga in vrhunskega pomorskega grozda⁸;
- Sklepe Sveta o digitalizaciji prometa⁹;
- Sklepe Sveta o sektorju vodnega prometa EU – obeti za prihodnost: naproti sektorju vodnega prometa EU, ki bo ogljično nevtralen, brez nesreč, avtomatiziran in konkurenčen¹⁰;
- Sklepe Sveta „Pot do trga vodika za Evropo“¹¹;
- Sklepe Sveta o prihodnosti energetskega sistema v energetske unijski, s katerimi naj bi zagotovili energetski prehod ter doseganje energetske in podnebne ciljeve do leta 2030 in pozneje¹²;
- Sklepe Sveta „Okrevanje naj bo krožno in zeleno“¹³;
- Sklepe Sveta „Železnica kot gonilo pametne in trajnostne 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 dejstvo, da je Komisija predložila Strategijo za trajnostno in pametno mobilnost¹⁵, ki vključuje srednje- do dolgoročno vizijo okolju in podnebjju prijaznejšega, digitaliziranega, odpornega, pravičnega in konkurenčnega sistema prometa in mobilnosti.
2. PODPIRA vizijo Komisije, da evropski promet postane bolj trajnosten, vključujoč, inteligen, varen in odporen ter da se zagotovi, da bo prometni sektor bistveno prispeval k uresničitvi cilja podnebno nevtralne EU do leta 2050 v skladu s Pariškim sporazumom in zavezujočega cilja vsaj 55-odstotnega neto domačega zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v EU do leta 2030 v primerjavi z letom 1990.
3. V zvezi s tem MENI, da bi bilo treba poleg prehoda na bolj trajnostne načine prevoza zagotoviti, da bodo vsi načini prevoza prispevali k znatnemu zmanjšanju emisij v prometnem sektorju do leta 2030 in do leta 2050, pri čemer je treba ohraniti njihovo konkurenčnost in upoštevati njihov potencial za zmanjšanje emisij. V zvezi s tem POZIVA Komisijo, naj v skladu z zahtevami za boljše pravno urejanje oceni, kako bo z vsakim posameznim ukrepom, predvidenim v Strategiji za trajnostno in pametno mobilnost, zagotovljeno, da bodo načini prevoza kar najboljše prispevali k uresničitvi prej omenjenih ciljev za leti 2030 in 2050, vključno s poglobljeno preučitvijo njihovega vpliva na okolje, gospodarstvo in družbo v državah članicah.
4. Poleg tega POUDARJA, da bi si bilo treba za uresničenje ciljev zmanjšanja emisij prizadevati skupaj na stroškovno najučinkovitejši način in da bi morale pri teh prizadevanjih sodelovati vse države članice, pri tem pa je treba upoštevati vidika pravičnosti in solidarnosti ter različna izhodišča in posebne nacionalne okoliščine držav članic, vključno z otoškimi državami članicami in otoki, in zagotoviti, da ne bo nihče zapostavljen.

¹⁵ Sporočilo Komisije o Strategiji za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost (ST 14012/20 + ADD 1).

5. Z vidika znatnega zmanjšanja porabe fosilnih goriv in odvisnost od njih, MENI, da je za ambiciozen, a uravnotežen prehod na brezemisijška vozila, plovila, letalske sisteme in vozne parke, pri katerem bodo vse strani, od dobaviteljev do potrošnikov, dobro obveščene in jim bo zagotovljena predvidljivost, treba posodobiti zakonodajni okvir EU v skladu z načeli delujočega notranjega trga, da se spodbudita dajanje na trg in uporaba alternativnih pogonskih sistemov, kot so tisti na električni ali vodikov pogon; to pa bo treba dopolniti z obsežnim uvajanjem podporne infrastrukture, vključno s polnilnimi in oskrbovalnimi mesti za alternativna goriva. V zvezi s tem MENI, da so lahko nizkoemisijske rešitve ter nizkoogljična ali obnovljiva goriva za prevoz učinkovite rešitve za prehod in da bi si bilo treba pri vseh načinih prevoza močnejše prizadevati za to, da se na trg ne bi več dajala prevozna sredstva, ki najbolj onesnažujejo okolje.
6. POUDARJA, da bi morali biti načeli „onesnaževalec plača“ in „uporabnik plača“ upoštevani v ukrepih prometne politike za vse načine prevoza in v vseh načinih prevoza. POUDARJA, da je treba za močnejše uveljavljanje trajnostnega prometa uvesti spodbude, tudi za obnovo in naknadno opremljanje vozil, plovil, letalskih sistemov in voznih parkov.
7. POUDARJA, da sta digitalizacija in spodbujanje inovacij na področju zelenih tehnologij ključno gonilo dolgoročne svetovne konkurenčnosti prometnega sistema EU, saj lahko izboljšata trajnost, vključno z zmanjšanjem onesnaževanja, zagotovita večjo učinkovitost, varnost, zaščito in udobje ter spodbudita integriran multimodalni prometni ekosistem, ter v zvezi s tem POZIVA, naj se pri razvoju politik na področju prometa in mobilnosti uporabi pristop, opredeljen v izjavi iz Passaua z naslovom „Pametni dogovor za mobilnost – oblikovanje mobilnosti prihodnosti z digitalizacijo – trajnosten, varen, zanesljiv in učinkovit“ z dne 29. oktobra 2020. OPOZARJA, da so za multimodalnost potrebne multimodalne in interoperabilne potovalne informacije, izdajanje vozovnic in plačevanje.

8. OPOZARJA na pomen raziskovalnih in inovacijskih dejavnosti za krepitev trajnosti, digitalizacije in odpornosti sistema prometa in mobilnosti ter POZDRAVLJA zlasti prispevek, ki naj bi ga v zvezi s tem zagotovila partnerstva, vzpostavljena v okviru programa Obzorje Evropa, obenem pa opozarja tudi, da so poleg razvoja in uvajanja inovativnih podnebno nevtrálnih tehnologij v ta namen potrebne tudi spremembe vedenja uporabnikov sistema prometa in mobilnosti.
9. POUDARJA, da bi morala prizadevanja na področju raziskav in inovacij za sodelovalno povezano in avtomatizirano mobilnost vključevati vse načine prevoza, tako da bi se izboljšali varnost in učinkovitost prometa, zmanjšali zastoji in da bi se prispevalo k podnebnim in okoljskim ciljem, med njenim uvajanjem pa je treba dati prednost interoperabilnosti in varstvu podatkov ter predvideti vključujoče, dostopne in cenovno ugodne primere uporabe. OPOZARJA, da je treba poskrbeti za infrastrukturo, ki bo podpirala avtomatizacijo.
10. POZIVA k hitremu sprejetju pobude o podatkovnem prostoru EU za mobilnost, ki naj zagotovi pravičen, zanesljiv in varen dostop do podatkov in njihovo interoperabilnost za večjo učinkovitost prometa, kar vključuje spodbujanje nemotenega multimodalnega prevoza potnikov in tovora, hkrati pa si je treba prizadevati za interoperabilnost podatkov z drugimi povezanimi podatkovnimi prostori. UGOTAVLJA, da bi moral razvoj inteligentnih prometnih sistemov še naprej temeljiti na široki paleti elektronskih komunikacijskih tehnologij, kot so mobilne tehnologije in tehnologije WiFi, ter na strateško kritičnih storitvah in infrastrukturi, kot sta Galileo in EGNOS.

11. POUDARJA, da je dokončanje enotnega evropskega prometnega prostora še vedno temelj prometne politike EU, in POUDARJA, da je predpogoj za uresničitev tega cilja ter cilja trajnostnega in pametnega prometa in mobilnosti odporna, sodobna in visokozmogljiva multimodalna prometna infrastruktura, ki bo pomagala povezati in integrirati vse države članice in regije v EU, vključno z odročnimi, najbolj oddaljenimi, otoškimi, obrobnimi, gorskimi in redko poseljenimi regijami, da bi se izboljšal prosti pretok oseb, blaga in storitev. V zvezi s tem OPOZARJA na pomen dokončanja jedrnega in celovitega vseevropskega prometnega omrežja v predvidenem časovnem okviru, vključno z odpravo manjkajočih povezav in ozkih grl, ter pozdravlja nadaljnjo integracijo urbanih vozlišč.
12. GA VESELI, da bo Komisija predstavila pobudo za mobilnost v mestih, in v zvezi s tem POUDARJA pomen spodbujanja aktivne mobilnosti, kot sta kolesarjenje in hoja, uporabe javnega prevoza in novih storitev mobilnosti, učinkovitega upravljanja mobilnosti, multimodalnosti in trajnostnih prevoznih sredstev pri vseh načinih prevoza (v cestnem, železniškem, vodnem in zračnem prometu), kot je navedeno v izjavi iz Gradca z dne 30. oktobra 2018 z naslovom „Začeti novo obdobje: čista, varna in cenovno dostopna mobilnost za Evropo“. V zvezi s tem OPOZARJA, da je kriza zaradi COVID-19 resno prizadela javni prevoz in da bi si morala politika v svojem odzivu prizadevati za povrnitev zaupanja in okrepitev odpornosti javnega prevoza, pospešitev njegove trajnostne preobrazbe in modernizacije, obenem pa zagotoviti njegovo cenovno dostopnost, saj je javni prevoz ključen za socialno in teritorialno kohezijo.

13. POUDARJA, da bi moral biti sistem prometa in mobilnosti še naprej osredotočen na uporabnika in človeka, obenem pa postati bolj trajnosten, digitaliziran in avtomatiziran. Prometna politika EU bi morala biti vključujoča in si prizadevati za razpoložljivost in dostopnost za vse, tudi za ranljive skupine, kot so starejši, osebe z omejeno mobilnostjo in invalidi, pa tudi otroke. Zagotoviti bi bilo treba cenovno dostopnost, da bi preprečili prometno revščino, in izboljšati prometno varnost, tudi pri aktivni mobilnosti. Prometna politika EU bi si morala pri vseh vrstah prevoza še naprej prizadevati za izboljšanje socialnih razmer, kar vključuje boljše delovne razmere, boljše možnosti za prekvalifikacijo ter večjo privlačnost delovnih mest v sektorju. SOGLAŠA, da bi si morala prometna politika EU prizadevati za odpravo neenakosti in spodbujanje enakosti spolov ter pravic in enakih možnosti za vse. Splošno vključevanje teh ciljev naj bi bilo upoštevano in naj bi se spodbujalo pri celotnem procesu priprave, izvajanja in spremljanja ukrepov prometne politike. POUDARJA, da sta za to, da bi se v prometni politiki in politiki mobilnosti odražale spreminjajoče se potrebe ljudi in deležnikov, potrebna učinkovita angažiranost javnosti in socialni dialog.
14. POUDARJA, da je treba zagotoviti popolno okrevanje prometa in logistike po sedanji krizi zaradi COVID-19. POUDARJA, da je z gospodarskim odzivom na to krizo mogoče pospešiti trajnostno preobrazbo in modernizacijo sistema prometa in mobilnosti, ter POZIVA Komisijo, naj čim prej predstavi napredek, dosežen pri pripravi kriznega načrta za promet v primeru pandemije ali druge večje krize, kot je zahteval Svet v Sklepih o strateškem razmisleku v zvezi s kriznim načrtom za evropski sektor tovornega prometa v primeru pandemije ali druge resne krize.

15. POUDARJA, da je treba upoštevati tudi mednarodno razsežnost prometne politike, da bi bil prometni sektor EU bolj konkurenčen, pa tudi bolj trajnosten in učinkovitejši glede na razvoj v svetu, in da mora imeti dejavno vlogo v mednarodnih forumih, zlasti v povezavi z določanjem svetovnih standardov in ohranjanjem enakih konkurenčnih pogojev.
16. JE SEZNANJEN z oceno Komisije iz Strategije za trajnostno in pametno mobilnost, po kateri naj bi skupna finančna vrzel zaradi ukrepov, potrebnih za uresničitev vizije za odpornejši, bolj trajnosten in pametnejši sistem prometa in mobilnosti, vključno s prizadevanji za prehod, do leta 2030 znašala približno 230 milijard EUR letno. POUDARJA, da je ustrezna raven financiranja EU, pa tudi javnega financiranja na nacionalni, regionalni in lokalni ravni ter zasebnih virov ključnega pomena za odzivanje na znatne naložbene potrebe, ki so posledica večjih ambicij v povezavi s pametnimi in trajnostnimi rešitvami v različnih načinih prevoza. V zvezi s tem POZDRAVLJA dejstvo, da se je skupina EIB lotila revizije politike financiranja prometa v širšem okviru časovnega načrta za podnebno banko za obdobje 2021-2025, in POUDARJA, da je treba to politiko financiranja uskladiti s cilji prometne politike EU glede na smernice iz teh sklepov Sveta.
17. POZIVA Komisijo, naj redno spremlja, ali ukrepi politike, predvideni v Strategiji za trajnostno in pametno mobilnost, zadostujejo za uresničitev teh ciljev prometne politike EU ali bi bilo treba sprejeti dodatne ukrepe.
-