

Bruxelles, den 25. maj 2021
(OR. en)

8824/21

TRANS 297
AVIATION 124
MAR 84
ENV 312
CLIMA 111
MI 352
RECH 218
IND 129
ENER 181
COMPET 360

RAPPORT

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	Rådet
Tidl. dok. nr.:	8652/21
Vedr.:	Rådets konklusioner om Kommissionens strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet – Godkendelse

I. INDLEDNING

1. Den 11. december 2020 fremlagde Kommissionen meddelelsen "Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet – en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden". Den har til formål at styre EU i retning af at skabe fremtidens bæredygtige, intelligente og modstandsdygtige mobilitetssystem og gennemføre de grundlæggende ændringer, der er nødvendige for at nå målene i den europæiske grønne pagt.
2. I betragtning af strategiens vigtige mål tilrettelagde formandskabet en række drøftelser på uformelle videokonferencer i Gruppen vedrørende Intermodal Transport, der havde til formål at give et indblik i de forskellige områder, der er omfattet af strategien, og besluttede at udarbejde rådskonklusioner om dette emne.

II. ARBEJDET I RÅDET

3. Det første udkast til konklusioner blev derfor forelagt på den uformelle videokonference mellem medlemmerne af Gruppen vedrørende Transport – Intermodale Spørgsmål og Net den 20. april¹, og der blev afholdt yderligere drøftelser den 28. april og den 5. maj 2021. Medlemsstaterne blev desuden anmodet om at fremsætte skriftlige bemærkninger.
4. Den sidste drøftelse fandt sted den 12. maj, hvor medlemmerne af gruppen gennemgik en revideret kompromistekst fra formandskabet. På dette møde støttede langt størstedelen af delegationerne de fleste dele af kompromisteksten, mens nogle delegationer gav udtryk for divergerende synspunkter eller fremsatte forslag til affattelse af nogle af de spørgsmål, der er omhandlet i konklusionerne, navnlig i forbindelse med punkt 5 og 10.
5. På baggrund af de bemærkninger og betænkeligheder, der blev givet udtryk for på den seneste uformelle videokonference mellem gruppens medlemmer, udarbejdede formandskabet en revideret udgave af konklusionerne, der havde til formål at imødekomme de forslag eller betænkeligheder, som delegationerne gav udtryk for på mødet den 12. maj.
6. Udkastet blev efterfølgende forelagt De Faste Repræsentanternes Komité, der på sit møde den 19. maj bekræftede enigheden om udkastet til Rådets konklusioner i bilaget til denne rapport og besluttede at forelægge det for TTE-Rådet den 3. juni 2021 til godkendelse.

III. KONKLUSION

7. Rådet opfordres derfor til at godkende konklusionerne om Kommissionens strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet, jf. bilaget til denne rapport.

¹ ST 7891/21 og revisioner heraf.

*Udkast til***RÅDETS KONKLUSIONER****om****Kommissionens strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet**

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION, SOM HENVISER TIL

- Det Europæiske Råds konklusioner fra december 2019² og december 2020³ for så vidt angår klimaændringer
- Det Europæiske Råds konklusioner fra oktober 2020⁴ og erklæringen fra medlemmerne af Det Europæiske Råd fra marts 2021 for så vidt angår digitale spørgsmål⁵
- Rådets konklusioner om politiske overvejelser om en beredskabsplan for den europæiske godstransportsektor i tilfælde af en pandemi og andre større kriser⁶
- Rådets konklusioner om overholdelse af de nødvendige hygiejneforanstaltninger og foranstaltninger til bekæmpelse af infektioner for at sikre den grænseoverskridende kollektive passagertransport⁷
- Rådets konklusioner om fremskridt i gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet (TEN-T) og Connecting Europe-faciliteten (CEF) på transportområdet⁸

² EUCO 20/19.

³ EUCO 22/20.

⁴ EUCO 13/20.

⁵ SN 18/21.

⁶ ST 12391/20.

⁷ ST 9699/20.

⁸ ST 15425/17.

- Rådets konklusioner om "Prioriteter for EU's søtransportpolitik frem til 2020: konkurrenceevne, dekarbonisering, digitalisering med henblik på sikring af globale forbindelsesmuligheder, et effektivt indre marked og en maritim klynge i verdensklasse"⁹
- Rådets konklusioner om digitalisering af transport¹⁰
- Rådets konklusioner om "EU's sektor for vandvejstransport – fremtidsperspektiver: På vej mod en kulstofneutral, automatiseret og konkurrencedygtig sektor for vandvejstransport med nul ulykker"¹¹
- Rådets konklusioner om vejen frem mod et europæisk brintmarked¹²
- Rådets konklusioner om fremtiden for energisystemerne i energiunionen med henblik på at sikre energiomstillingen og opfyldelsen af energi- og klimamålene i tiden frem til 2030 og derefter¹³
- Rådets konklusioner: hen imod en cirkulær og grøn genopretning¹⁴,
- Rådets konklusioner om "Jernbaner i spidsen for intelligent og bæredygtig mobilitet"¹⁵

⁹ ST 9976/17.

¹⁰ ST 15431/17.

¹¹ ST 8648/20.

¹² ST 13976/20.

¹³ ST 10592/19.

¹⁴ ST 13852/20.

¹⁵ ST 8790/21.

1. GLÆDER SIG OVER Kommissionens forelæggelse af strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet¹⁶, der rummer en mellem- til langsigtet vision for et mere miljø- og klimavenligt, digitaliseret, modstandsdygtigt, fair og konkurrencedygtigt transport- og mobilitetssystem;
2. STØTTER Kommissionens vision om at gøre europæisk transport mere bæredygtig, inklusiv, intelligent, sikker og modstandsdygtig og sikre et betydeligt bidrag fra transportsektoren til at opfylde målet om et klimaneutralt EU senest i 2050 i overensstemmelse med Parisaftalen samt det bindende mål om en netto reduktion af EU's egne drivhusgasemissioner på mindst 55 % senest i 2030 i forhold til 1990;
3. MENER i den forbindelse, at alle transportformer sideløbende med overgangen til mere bæredygtige former bør bidrage til en væsentlig nedbringelse af transportsektorens emissioner senest i 2030 og senest i 2050 på en måde, så deres konkurrenceevne bevares, og der tages hensyn til deres emissionsreduktionspotentialer; OPFORDRER i den forbindelse Kommissionen til i overensstemmelse med kravene om bedre regulering at vurdere, hvordan hver enkelt foranstaltning i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet vil sikre, at transportformerne bedst kan bidrage til at nå ovennævnte mål for 2030 og 2050, herunder ved at foretage en tilbundsående undersøgelse af de miljømæssige, økonomiske og sociale virkninger på medlemsstatsplan;
4. UNDERSTREGER desuden, at bestræbelserne på at nå emissionsreduktionsmålene bør gennemføres kollektivt på så omkostningseffektiv en måde som muligt, hvor alle medlemsstater deltager i disse bestræbelser, idet retfærdigheds- og solidaritetshensyn tages i betragtning, og der tages hensyn til medlemsstaternes forskellige udgangspunkter og særlige nationale forhold, herunder i ømedlemsstater og på øer, samtidig med at ingen lades i stikken;

¹⁶ Meddelelse fra Kommissionen om en strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet – en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden (ST 14012/20 + ADD 1).

5. ER med henblik på en væsentlig reduktion af forbruget og afhængigheden af fossile brændstoffer AF DEN OPFATTELSE, at en ambitiøs, men afbalanceret omstilling til nulemissionskøretøjer, -fartøjer, -luftfartøjssystemer og -flåder, der fremmer bevidstheden blandt og forudsigeligheden for alle parter, fra leverandører til forbrugere, kræver en ajourføring af EU's lovgivningsmæssige rammer i overensstemmelse med principperne for et velfungerende indre marked for at gøre det lettere at bringe alternative fremdriftssystemer såsom dem, der drives af elektricitet eller brint, i omsætning og udbrede dem, suppleret med en omfattende udrulning af understøttende infrastruktur, herunder etablering af ladestandere og tankstationer for alternative brændstoffer; MENER i denne forbindelse, at lavemissionsløsninger og CO₂-fattige eller fornyelige brændstoffer til transport kan være effektive løsninger på omstillingen, og at der for hver enkelt transportform bør skrues op for bestræbelserne på at undgå, at de mest forurenende transportmidler bringes i omsætning;
6. UNDERSTREGER, at princippet om, at forureneren betaler, og princippet om, at brugeren betaler, bør afspejles i transportpolitiske foranstaltninger med henblik på og på tværs af alle transportformer; UNDERSTREGER, at der bør indføres incitamenter til at fremme udbredelsen af mere bæredygtig transport, herunder til fornyelse og eftermontering af køretøjer, fartøjer, luftfartøjssystemer og flåder;
7. UNDERSTREGER, at digitalisering og fremme af innovation inden for grønne teknologier er centrale drivkræfter bag EU's transportsystems langsigtede globale konkurrenceevne, da de kan forbedre bæredygtigheden, herunder ved at mindske forureningen, skabe større effektivitet, sikkerhed og komfort og fremme et integreret multimodalt transportøkosystem, og OPFORDRER i den sammenhæng til at anvende den tilgang, der blev identificeret i Passauerklæringen af 29. oktober 2020 "Smart Deal for Mobility – Shaping the mobility of the future with digitalisation – sustainable, safe, secure and efficient", i forbindelse med udvikling af transport- og mobilitetspolitikker; MINDER OM, at multimodalitet kræver multimodal og interoperabel rejseinformation, billetudstedelse og betaling;

8. MINDER OM betydningen af forsknings- og innovationsaktiviteter for at styrke bæredygtigheden, digitaliseringen og modstandsdygtigheden i transport- og mobilitetssystemet og UDTRYKKER navnlig TILFREDSHED MED det bidrag, som partnerskaber, der er oprettet inden for rammerne af Horisont Europa-programmet, bør yde i den henseende, men understreger samtidig, at der ud over udviklingen og udbredelsen af innovative klimaneutrale teknologier også her er behov for adfærdsændringer hos brugerne af transport- og mobilitetssystemet;
9. UNDERSTREGER, at forsknings- og innovationsindsatsen inden for samarbejdsbaseret opkoblet og automatiseret mobilitet bør omfatte alle transportformer på en måde, der fører til forbedringer inden for transportsikkerhed og -effektivitet, mindsker trængsel og bidrager til klima- og miljømålene, samtidig med at også interoperabilitet og databeskyttelse fremmes i udbredelsesfasen, og der sørges for inklusive, tilgængelige og økonomisk overkommelige anvendelsesmuligheder; MINDER OM, at det er nødvendigt at forberede infrastrukturen, så den kan understøtte automatisering;
10. OPFORDRER TIL snarlig vedtagelse af et initiativ om et EU-mobilitetsdataområde, som bør sikre retfærdig, pålidelig og sikker adgang til og interoperabilitet af data med henblik på forbedret transporteffektivitet, herunder for at fremme gnidningsløs multimodal transport for passagerer og gods, samtidig med at der også tilstræbes interoperabilitet mellem data og andre relaterede dataområder; BEMÆRKER, at udviklingen af intelligente transportsystemer fortsat bør baseres på en bred vifte af elektroniske kommunikationsteknologier såsom mobil- og wi-fi-teknologier samt tjenester og infrastruktur, som er strategisk kritiske, f.eks. Galileo og EGNOS;

11. UNDERSTREGER, at fuldførelsen af det fælles europæiske transportområde fortsat er en hjørnesten i EU's transportpolitik, og UNDERSTREGER, at en forudsætning for at nå dette mål og opnå bæredygtig og intelligent transport og mobilitet er at have en robust, ajourført, højtydende og multimodal transportinfrastruktur, der kan bidrage til at forbinde og integrere alle EU's medlemsstater og regioner, herunder fjerntliggende, meget afsides beliggende, perifere, bjergrige og tyndt befolkede regioner samt øer, med henblik på at forbedre den frie bevægelighed for personer, varer og tjenesteydelser; MINDER i den forbindelse OM betydningen af, at det transeuropæiske transporthovednet og samlede net færdiggøres inden for den fastlagte tidsramme, bl.a. ved at afhjælpe manglende forbindelser og flaskehalse, og GLÆDER SIG OVER den videre integration af byknudepunkter;
12. SER FREM TIL Kommissionens forelæggelse af det kommende initiativ vedrørende mobilitet i byerne og UNDERSTREGER i denne forbindelse betydningen af at fremme aktiv mobilitet såsom cykling og gang, brug af offentlig transport og nye mobilitetstjenester, effektiv mobilitetsstyring, multimodalitet og bæredygtige transportmidler inden for alle transportformer (vej, jernbane, sø- og lufttransport) i overensstemmelse med Grazerklæringen af 30. oktober 2018 "Starting a new era: clean, safe and affordable mobility for Europe"; MINDER i denne forbindelse OM, at den offentlige transport er blevet alvorligt påvirket af covid-19-krisen, og at den politiske reaktion på krisen bør sigte mod at genoprette tilliden til den offentlige transport og forbedre dens modstandsdygtighed, idet den bæredygtige omstilling og moderniseringen heraf fremskyndes, samtidig med at der sikres overkommelige transportpriser i betragtning af den vigtige rolle, som offentlig transport spiller for den sociale og territoriale samhørighed;

13. UNDERSTREGER, at transport- og mobilitetssystemet, samtidig med at det bliver mere bæredygtigt, digitaliseret og automatiseret, fortsat bør være bruger- og menneskecentreret. EU's transportpolitik bør være inklusiv, idet den fremmer tilgængelighed og adgang for alle, herunder sårbare grupper såsom ældre, personer med nedsat mobilitet og personer med handicap samt børn. Der bør sikres overkommelige priser for at bekæmpe transportfattigdom, ligesom transportsikkerheden bør øges, herunder i forbindelse med aktiv mobilitet. EU's transportpolitik bør også fortsætte med at forbedre de sociale vilkår på tværs af alle former, herunder arbejdsvilkår, forbedre omskolingsmulighederne og øge jobtiltrækningskraften i sektoren; FORSTÅR, at EU's transportpolitik bør sigte mod at fjerne uligheder og fremme ligestilling mellem kønnene samt rettigheder og lige muligheder for alle. Integrationen af disse mål forventes at blive taget i betragtning og fremmet under hele forberedelsen, gennemførelsen og overvågningen af transportpolitiske foranstaltninger; FREMHÆVER behovet for effektivt offentligt engagement og social dialog med henblik på i tilstrækkelig grad at afspejle menneskers og interessenters skiftende behov i transport- og mobilitetspolitikkerne;
14. UNDERSTREGER behovet for at sikre, at transport og logistik kommer helt på fode igen efter den nuværende covid-19-krise; UNDERSTREGER, at den økonomiske reaktion på denne krise giver mulighed for at fremskynde en bæredygtig omstilling og modernisering af transport- og mobilitetssystemet, og OPFORDRER Kommissionen til snarest at gøre rede for de fremskridt, der er gjort med hensyn til at udarbejde en beredskabsplan for transport for bedre at imødegå pandemier og andre større kriser, sådan som Rådet anmodede om i sine konklusioner om politiske overvejelser om en beredskabsplan for den europæiske godstransportsektor i tilfælde af en pandemi og andre større kriser;

15. UNDERSTREGER betydningen af også at tage hensyn til transportpolitikens internationale dimension med henblik på at styrke konkurrenceevnen i EU's transportsektor samt dens bæredygtighed og effektivitet som følge af den globale udvikling og af at spille en aktiv rolle i internationale fora, navnlig i forbindelse med fastsættelse af globale standarder og opretholdelse af lige vilkår;
16. NOTERER SIG Kommissionens skøn i dens strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet, som lyder på et samlet finansieringsgab på ca. 230 mia. EUR om året frem til 2030 i forbindelse med de foranstaltninger, der er nødvendige for at realisere visionen om et mere modstandsdygtigt, bæredygtigt og intelligent transport- og mobilitetssystem, herunder omstillingsbestræbelser; UNDERSTREGER, at et passende niveau for såvel EU-finansiering som offentlig finansiering på nationalt, regionalt og lokalt plan og private ressourcer er afgørende for at opfylde de betydelige investeringsbehov, der følger af et øget ambitionsniveau, hvad angår intelligens og bæredygtighed inden for alle transportformer; SER i den forbindelse MED TILFREDSHED PÅ EIB-Gruppens igangværende revision af sin finansieringspolitik for transport inden for den bredere ramme af klimabankkøreplanen for 2021-2025 og UNDERSTREGER behovet for at tilpasse denne finansieringspolitik til EU's transportpolitiske mål i overensstemmelse med disse rådskonklusioner;
17. OPFORDRER Kommissionen til regelmæssigt at overvåge, om de politiske tiltag i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet er tilstrækkelige til at nå disse mål for EU's transportpolitik, eller om yderligere foranstaltninger måtte være nødvendige.
-