



Brüsszel, 2021. május 25.
(OR. en)

8824/21

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

JELENTÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	a Tanács
Előző dok. sz.:	8652/21
Tárgy:	A Tanács következtetései a Bizottság fenntartható és intelligens mobilitási stratégiájáról – Jóváhagyás

I. BEVEZETÉS

1. A Bizottság 2020. december 11-én előterjesztette a „Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása” című közleményt. Célja, hogy az EU-t a jövőbeli fenntartható, intelligens és reziliens mobilitási rendszerhez vezető pályára állítsa, és végrehajtsa az európai zöld megállapodás célkitűzéseinek eléréséhez szükséges alapvető változtatásokat.
2. Tekintettel a stratégia fontos célkitűzéseire, az elnökség a közlekedési munkacsoport (intermodális kérdések és hálózatok) keretében több, nem hivatalos videokonferencia formájában tartott megbeszélést szervezett azzal a céllal, hogy betekintést nyújtson a stratégia hatálya alá tartozó különböző területekbe, és úgy határozott, hogy e tárgyban tanácsai következtetéseket dolgoz ki.

II. A TANÁCSBAN FOLYÓ MUNKA

3. Ennek alapján a közlekedési munkacsoport (intermodális kérdések és hálózatok) tagjainak április 20-i nem hivatalos videokonferenciáján ismertették a következtetések első tervezetét¹, majd 2021. április 28-án és május 5-én további megbeszélésekre került sor. Ezenkívül a tagállamok felkérést kaptak arra, hogy írásban nyújtsák be észrevételeiket.
4. Az utolsó megbeszélésre május 12-én került sor, amikor a munkacsoport tagjai megvizsgálták a módosított elnökségi kompromisszumos szöveget. Ezen az ülésen a delegációk túlnyomó többsége támogatta a kompromisszumos szöveg legnagyobb részét, bár néhány delegáció eltérő véleményeket fogalmazott meg, illetve szövegezési javaslatokat terjesztett elő a következtetésekben tárgyalt néhány kérdéssel, különösen az 5. és a 10. ponttal kapcsolatban.
5. A munkacsoport tagjainak utolsó nem hivatalos videokonferenciáján elhangzott észrevételek és aggályok nyomán az elnökség elkészítette a következtetések módosított változatát azzal a céllal, hogy reagáljon a delegációk által a május 12-i ülésen felvetett javaslatokra és aggályokra.
6. Ezt követően a tervezetet benyújtották az Állandó Képviselők Bizottságának, amely a május 19-i ülésén megerősítette az e jelentés mellékletében foglalt tanácsi következtetéstervezetre vonatkozó megállapodását, és úgy határozott, hogy jóváhagyás céljából benyújtja azt a TTE Tanács 2021. június 3-i ülésére.

III. ÖSSZEGZÉS

7. A fentiek alapján felkérjük a Tanácsot, hogy hagyja jóvá a Bizottság fenntartható és intelligens mobilitási stratégiájáról szóló, e jelentés mellékletében foglalt következtetéseket.

¹ ST 7891/21 és módosításai.

Tervezet

A TANÁCS KÖVETKEZTETÉSEI

a Bizottság fenntartható és intelligens mobilitási stratégiájáról

TEKINTETTEL:

- az Európai Tanács 2019. decemberi² és 2020. decemberi³ következtetéseire az éghajlatváltozás tekintetében,
- az Európai Tanács 2020. októberi következtetéseire⁴ és az Európai Tanács tagjainak 2021. márciusi nyilatkozatára⁵ a digitális kérdések tekintetében,
- az európai áru fuvarozási ágazatban világjárvány vagy egyéb súlyos válsághelyzet esetén alkalmazandó vészhelyzeti terv mellett szóló szakpolitikai megfontolásokról szóló tanácsi következtetésekre⁶,
- a határokon átnyúló közösségi személyszállítás biztosítása érdekében szükséges higiéniai és infekciókontroll-intézkedésekről szóló tanácsi következtetésekre⁷,
- a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) megvalósítása és az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) közlekedési programja terén elért haladásról szóló tanácsi következtetésekre⁸,

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.

- „Az uniós tengeri szállítási politika prioritásai 2020-ig: versenyképesség, dekarbonizáció, a globális összeköttetést biztosító digitalizáció, valamint hatékony belső piac és világszínvonalú tengerhasznosítási klaszter” című tanácsi következtetésekre⁹,
- a közlekedés digitalizációjáról szóló tanácsi következtetésekre¹⁰,
- „Az uniós vízi közlekedési ágazat jövője – Cél a karbonsemleges, balesetmentes, automatizált és versenyképes uniós vízi közlekedési ágazat megvalósítása” című tanácsi következtetésekre¹¹,
- az „Úton az európai hidrogénpiac felé” című tanácsi következtetésekre¹²,
- „Az energetikai átalakulást, továbbá a 2030-ra és az azt követő időszakra kitűzött energetikai és éghajlat-politikai célok megvalósítását biztosítani hivatott energiarendszerek jövője az energiaunióban” című tanácsi következtetésekre¹³,
- a „Helyreállítás a körforgásos és zöld gazdaság jegyében” című tanácsi következtetésekre¹⁴,
- „A vasút kiemelt szerepének biztosítása az intelligens és fenntartható mobilitás terén” című tanácsi következtetésekre¹⁵,

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. ÜDVÖZLI, hogy a Bizottság benyújtotta fenntartható és intelligens mobilitási stratégiáját¹⁶, amelyben szerepel egy környezet- és éghajlatbarátabb, digitalizált, reziliens, méltányos és versenyképes közlekedési és mobilitási rendszerre vonatkozó közép- és hosszú távú elképzelés.
2. TÁMOGATJA a Bizottság azon elképzelését, hogy az európai közlekedést fenntarthatóbbá, inkluzívabbá, intelligensebbé, biztonságosabbá és reziliensebbé kell tenni, továbbá hogy – a Párizsi Megállapodással, valamint az azon kötelező erejű célkitűzéssel összhangban, mely szerint 2030-ra az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-os Unión belüli nettó csökkentést kell elérni az üvegházhatású gázok (ÜHG) kibocsátásában – biztosítani kell, hogy a közlekedési ágazat jelentős mértékben hozzájáruljon azon célkitűzés megvalósításához, hogy az EU 2050-re klímasemlegessé váljon.
3. E tekintetben ÚGY VÉLI, hogy a fenntarthatóbb közlekedési módokra való átállással párhuzamosan valamennyi közlekedési módnak hozzá kell járulnia ahhoz, hogy 2030-ra és 2050-re jelentős mértékben csökkenjen a közlekedési ágazat kibocsátása oly módon, hogy kibocsátáscsökkentési potenciáljának figyelembevétele mellett az ágazat megőrizze versenyképességét. Ezzel összefüggésben FELKÉRI a Bizottságot, hogy a jogalkotás minőségének javítására vonatkozó követelményekkel összhangban – többek között a környezeti, a gazdasági és a társadalmi hatások tagállami szintű mélyreható vizsgálata révén – értékelje, hogy a fenntartható és intelligens mobilitási stratégiában előirányzott egyes intézkedésekkel miként biztosítható majd az, hogy a közlekedési módok a lehető legjobban hozzájárulhassanak a fent említett, 2030-as és 2050-es célok megvalósításához.
4. Emellett HANGSÚLYOZZA, hogy a kibocsátáscsökkentési célkitűzések elérésére irányuló erőfeszítéseket együttesen, a lehető legköltséghatékonyabb módon kell megvalósítani, az összes tagállamnak az ezen erőfeszítésekben való részvételével, figyelembe véve a méltányosság és a szolidaritás szempontjait, valamint a tagállamok – köztük a szigeten fekvő tagállamok és a szigetek – eltérő kiindulási pontjait és egyedi nemzeti körülményeit, a „senkit nem hagyunk hátra” elv szem előtt tartása mellett.

¹⁶ A Bizottság közleménye: „Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása” (ST 14012/20 + ADD 1).

5. A fosszilis üzemanyagok fogyasztásának és az ezen üzemanyagoktól való függőségnek a jelentős csökkentése céljából AZON A VÉLEMÉNYEN VAN, hogy a kibocsátásmentes járművekre, hajókra, légitársaság-rendszerekre és -flottákra való ambiciózus, de kiegyensúlyozott – a beszállítóktól a fogyasztókig valamennyi fél körében az ismeretek bővítésével és valamennyi érintett fél számára a kiszámíthatóság előmozdításával történő – áttéréshez a működő belső piac elveivel összhangban naprakésszé kell tenni az uniós jogszabályi keretet az alternatív, így például villamos energiával vagy hidrogénnel működő meghajtórendszerek forgalomba hozatalának és elterjedésének elősegítése érdekében, kiegészítve a támogató infrastruktúrának, így például az alternatív üzemanyagok elektromos és egyéb töltőállomásainak a széles körű kiépítésével. Ezzel összefüggésben ÚGY VÉLI, hogy az alacsony kibocsátású megoldások, valamint az alacsony szén-dioxid-kibocsátású vagy megújuló közlekedési üzemanyagok hatékony megoldást kínálhatnak az áttéréshez, továbbá hogy minden közlekedési mód esetében fokozni kell a legszennyezőbb közlekedési eszközök forgalomba hozatalának elkerülésére irányuló erőfeszítéseket.
6. HANGSÚLYOZZA, hogy a „szennyező fizet” és a „felhasználó fizet” elvnek tükröződnie kell az összes közlekedési módra vonatkozó közlekedéspolitikai intézkedésekben. KIEMELI, hogy ösztönzőket kell bevezetni a fenntarthatóbb közlekedés elterjedésének előmozdítása érdekében, többek között a járművek, a hajók, a légitársaság-rendszerek és -flották felújítása és utólagos átalakítása tekintetében.
7. HANGSÚLYOZZA, hogy a digitalizáció és a zöld technológiákkal kapcsolatos innováció előmozdítása alapvető fontosságú hajtóerőt jelent az uniós közlekedési rendszer hosszú távú globális versenyképessége tekintetében, mivel ezekkel javítható a fenntarthatóság, például a szennyezés csökkentése révén, növelhető a hatékonyság, a biztonság, a védelem és a kényelem, valamint elősegíthető egy integrált multimodális közlekedési ökoszisztéma létrejötte. Ezzel összefüggésben SZORGALMAZZA az „Intelligens megállapodás a mobilitásért – A jövő mobilitásának alakítása digitalizációval a fenntartható, biztonságos és hatékony mobilitás jegyében” témájú, 2020. október 29-i passai nyilatkozatban meghatározott megközelítés alkalmazását a közlekedési és mobilitási politikák kidolgozásakor. EMLÉKEZTET arra, hogy a multimodalitás multimodális és interoperábilis utasinformációs, jegyértékesítési és fizetési rendszereket igényel.

8. EMLÉKEZTET a kutatási és innovációs tevékenységek fontosságára a közlekedési és mobilitási rendszer fenntarthatóságának, digitalizációjának és rezilienciájának megerősítése szempontjából, valamint ÜDVÖZLI különösen azt a hozzájárulást, amelyet a Horizont Európa program keretében létrehozott partnerségeknek kell nyújtaniuk e tekintetben, ugyanakkor hangsúlyozza, hogy ehhez az innovatív klímasemleges technológiák kifejlesztése és alkalmazása mellett arra is szükség van, hogy megváltozzon a közlekedési és mobilitási rendszer felhasználóinak magatartása.
9. HANGSÚLYOZZA, hogy az együttműködésen alapuló, összekapcsolt és automatizált mobilitással kapcsolatos kutatási és innovációs erőfeszítéseknek valamennyi közlekedési módra ki kell terjedniük oly módon, hogy az a közlekedés biztonságának és hatékonyságának javulását eredményezze, csökkentse a forgalmi torlódásokat, és hozzájáruljon az éghajlat-politikai és környezetvédelmi célkitűzésekhez, miközben a telepítés fázisában az interoperabilitást és az adatvédelmet is előmozdítja, valamint inkluzív, hozzáférhető és megfizethető igénybevételi eseteket irányoz elő. EMLÉKEZTET arra, hogy fel kell készíteni az infrastruktúrát az automatizálás támogatására.
10. SZORGALMAZZA egy olyan uniós mobilitási adattérre vonatkozó kezdeményezés mielőbbi elfogadását, amelynek a közlekedés hatékonyságának javítása érdekében biztosítani kell az adatokhoz való tisztességes, megbízható és biztonságos hozzáférést, valamint az adatok interoperabilitását, többek között a zavartalan multimodális személy- és áruszállítás előmozdítása érdekében, törekedve egyúttal az adatok más kapcsolódó adatterekkel való interoperabilitására is. MEGÁLLAPÍTJA, hogy az intelligens közlekedési rendszerek fejlesztésének továbbra is az elektronikus kommunikációs technológiák széles körére, például a mobil- és a WIFI-technológiákra, valamint a stratégiai szempontból kritikus szolgáltatásokra és infrastruktúrára, például a Galileóra és az EGNOS-ra kell épülnie.

11. KIEMELI, hogy az egységes európai közlekedési térség kiteljesítése változatlanul az uniós közlekedéspolitika sarokköve marad, és HANGSÚLYOZZA, hogy e cél elérésének, valamint a fenntartható és intelligens közlekedés és mobilitás megteremtésének előfeltétele az EU valamennyi tagállama és régiója – beleértve a távoli, legkülső, szigeti, periférikus, hegyvidéki és gyéren lakott régiókat is – összekapcsolását és integrációját elősegítő reziliens, korszerű, nagy teljesítményű, multimodális közlekedési infrastruktúra megléte, a személyek, áruk és szolgáltatások szabad mozgásának javítása céljából. Ezzel összefüggésben EMLÉKEZTET a törzshálózat és az átfogó transzeurópai közlekedési hálózat határidőn belüli – többek között a hiányzó összeköttetések és a szűk keresztmetszetek kezelése révén történő – teljes kiépítésének fontosságára, és üdvözli a városi csomópontok további integrációját.
12. VÁRAKOZÁSSAL TEKINT a készülő városi mobilitási kezdeményezésnek a Bizottság általi benyújtása elé, és ezzel összefüggésben HANGSÚLYOZZA, hogy elő kell mozdítani az aktív mobilitást – például a kerékpározást és a gyaloglást –, továbbá a közösségi közlekedés és az új mobilitási szolgáltatások, a hatékony mobilitásirányítás, a multimodalitás, továbbá valamennyi közlekedési módban (közúti, vasúti, vízi és légi) a fenntartható közlekedési eszközök igénybevételét, amint azt az „Új korszak kezdődik: tiszta, biztonságos és megfizethető európai mobilitás” című, 2018. október 30-i Grazi Nyilatkozat szorgalmazza. Ezzel összefüggésben EMLÉKEZTET arra, hogy a Covid19-válság súlyosan érintette a közösségi közlekedést, és hogy a válságra adott szakpolitikai válasznak arra kell irányulnia, hogy helyreállítsa a közösségi közlekedésbe vetett bizalmat és javítsa annak rezilienciáját, felgyorsítsa annak fenntartható átalakítását és korszerűsítését, ugyanakkor biztosítsa a közlekedés megfizethetőségét, tekintettel arra, hogy a közösségi közlekedés alapvető szerepet tölt be a társadalmi és területi kohézióban.

13. **HANGSÚLYOZZA**, hogy a közlekedési és mobilitási rendszernek – miközben fenntarthatóbbá, digitalizáltabbá és automatizáltabbá válik – továbbra is felhasználó- és emberközpontúnak kell maradnia. Az uniós közlekedéspolitikának inkluzívnak kell lennie, előmozdítva a rendelkezésre állást és a hozzáférhetőséget mindenki számára, beleértve a veszélyeztetett csoportokat, például az időseket, a csökkent mozgásképességű személyeket és a fogyatékossággal élőket, valamint a gyermekeket is. A közlekedési szegénység leküzdése érdekében pedig biztosítani kell a megfizethetőséget, és fokozni kell a közlekedés biztonságát, többek között az aktív mobilitás terén is. Az uniós közlekedési politika keretében emellett folytatni kell a szociális feltételek javítását valamennyi közlekedési mód tekintetében, beleértve a munkafeltételeket, javítani kell az átképzési lehetőségeket és az ágazatban növelni kell a munkahelyek vonzerejét. **TUDOMÁSUL VESZI**, hogy az uniós közlekedéspolitikának törekednie kell az egyenlőtlenségek kiküszöbölésére és a nemek közötti egyenlőség, valamint a mindenkit megillető jogok és esélyegyenlőség előmozdítására. Elvárás, hogy e célkitűzések általános érvényesítését figyelembe vegyék, valamint előmozdítsák a közlekedéspolitikai intézkedések előkészítése, végrehajtása és nyomon követése során. **HANGSÚLYOZZA**, hogy szükség van a nyilvánosság hatékony bevonására és a szociális párbeszédre annak érdekében, hogy a közlekedési és mobilitási szakpolitikák megfelelően tükrözzék az emberek és az érdekelt felek változó igényeit.
14. **KIEMELI**, hogy gondoskodni kell arról, hogy a közlekedés és a logisztika teljes mértékben helyreálljon a jelenlegi Covid19-válságot követően. **HANGSÚLYOZZA**, hogy a válságra adott gazdasági válasz lehetőséget kínál a közlekedési és mobilitási rendszer fenntartható átalakításának és korszerűsítésének felgyorsítására, valamint **FELKÉRI** a Bizottságot, hogy mielőbb ismertesse a világjárvány és egyéb súlyos válságok hatékonyabb kezelése érdekében kidolgozandó közlekedési vészhelyzeti terv elkészítése terén elért eredményeket, amint azt a Tanács az európai áru fuvarozási ágazatban világjárvány vagy egyéb súlyos válsághelyzet esetén alkalmazandó vészhelyzeti terv mellett szóló szakpolitikai megfontolásokról szóló következtetéseiben kérte.

15. KIEMELI annak fontosságát, hogy az uniós közlekedési ágazat versenyképességének, valamint fenntarthatóságának és hatékonyságának fokozása érdekében szem előtt kell tartani a közlekedéspolitika nemzetközi dimenzióját is, lépést tartva a globális fejleményekkel és aktív szerepet betöltve a nemzetközi fórumokon, különösen a globális szabványok megállapításával és az egyenlő versenyfeltételek fenntartásával összefüggésben.
16. NYUGTÁZZA a Bizottság fenntartható és intelligens mobilitási stratégiájában szereplő számításokat, amelyek szerint 2030-ig évente mintegy 230 milliárd EUR finanszírozási hiány várható a reziliensebb, fenntarthatóbb és intelligensebb közlekedési és mobilitási rendszerre vonatkozó elképzelés megvalósításához szükséges intézkedésekkel kapcsolatban, beleértve az átállásra irányuló intézkedéseket is. HANGSÚLYOZZA, hogy az uniós finanszírozás, valamint a nemzeti, regionális és helyi szintű közfinanszírozás és a magánforrások megfelelő szintje kritikus az összes közlekedési módra kiterjedő, fokozott intelligens és fenntartható törekvésekből eredő jelentős beruházási igények kielégítéséhez. Ezzel összefüggésben ÜDVÖZLI, hogy az EBB csoport a 2021–2025-ös klímabankütemterv tágabb összefüggésében jelenleg felülvizsgálja a közlekedésfinanszírozási politikáját, és HANGSÚLYOZZA, hogy e finanszírozási politikát az e tanácsi következtetéseken meghatározott irányvonalak mentén össze kell hangolni az uniós közlekedéspolitikai célkitűzésekkel.
17. FELSZÓLÍTJA a Bizottságot, hogy rendszeres időközönként ellenőrizze, hogy a fenntartható és intelligens mobilitási stratégiában előirányzott szakpolitikai intézkedések elegendőek-e ezen uniós közlekedéspolitikai célkitűzések megvalósításához, vagy esetleg további intézkedések válhatnak majd szükségessé.