



Brussel, 25 mei 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

VERSLAG

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	Raad
nr. vorig doc.:	8652/21
Betreft:	Conclusies van de Raad over de strategie van de Commissie voor duurzame en slimme mobiliteit - Goedkeuring

I. INLEIDING

1. Op 11 december 2020 heeft de Commissie de mededeling "Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit — Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst" gepresenteerd. Het is de bedoeling de EU op de weg te zetten naar de totstandbrenging van een duurzaam, slim en veerkrachtig mobiliteitssysteem van de toekomst en de fundamentele veranderingen teweeg te brengen die nodig zijn om de doelstellingen van de Europese Green Deal te verwezenlijken.
2. Gezien de belangrijke doelstellingen van de strategie heeft het voorzitterschap tijdens informele videoconferenties van de Groep vervoer - intermodale vraagstukken en netwerken een aantal besprekingen georganiseerd om inzicht te verschaffen in de verschillende gebieden waarop de strategie betrekking heeft, en heeft het besloten hierover conclusies van de Raad op te stellen.

II. BESPREKINGEN IN DE RAAD

3. Het eerste ontwerp van de conclusies is dan ook gepresenteerd tijdens de informele videoconferentie van de leden van de Groep vervoer - intermodale vraagstukken en netwerken van 20 april¹, waarna op 28 april en 5 mei 2021 hier verdere besprekingen over werden gevoerd. Daarnaast werd de lidstaten om schriftelijk commentaar verzocht.
4. De laatste bespreking vond plaats op 12 mei, waarbij de leden van de groep een herziene compromistekst van het voorzitterschap hebben besproken. Tijdens deze vergadering steunde de overgrote meerderheid van de delegaties de meeste delen van de compromistekst, terwijl sommige delegaties uiteenlopende standpunten uitten of tekstvoorstellen indienden over enkele van de in de conclusies behandelde kwesties, vooral met betrekking tot de punten 5 en 10.
5. Naar aanleiding van de opmerkingen en bedenkingen die tijdens de laatste informele videoconferentie van de leden van de groep naar voren waren gebracht, heeft het voorzitterschap een herziene versie van de conclusies opgesteld om tegemoet te komen aan de tijdens de vergadering van 12 mei geformuleerde suggesties of bezwaren van de delegaties.
6. Vervolgens werd het ontwerp voorgelegd aan het Comité van permanente vertegenwoordigers, dat op 19 mei het akkoord over de ontwerpconclusies van de Raad in de bijlage bij dit verslag heeft bevestigd en heeft besloten deze ter goedkeuring voor te leggen aan de Raad TTE op 3 juni 2021.

III. CONCLUSIE

7. De Raad wordt derhalve verzocht de conclusies over de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit van de Commissie in bijlage dezes goed te keuren.

¹ Doc. ST 7891/21 en de herzieningen daarvan.

Ontwerp

CONCLUSIES VAN DE RAAD

over de

strategie van de Commissie voor duurzame en slimme mobiliteit

GELET OP:

- de conclusies van de Europese Raad van december 2019² en december 2020³, wat klimaatverandering betreft;
- de conclusies van de Europese Raad van oktober 2020⁴ en de verklaring van de leden van de Europese Raad van maart 2021⁵, voor wat betreft digitale kwesties;
- de conclusies van de Raad over beleidsoverwegingen inzake een noodplan voor de Europese goederenvervoersector in geval van een pandemie en andere ernstige crises⁶;
- de conclusies van de Raad over de naleving van de noodzakelijke hygiëne- en besmettingsbestrijdingsmaatregelen in het grensoverschrijdend collectief personenvervoer⁷;
- de conclusies van de Raad over de vorderingen met de implementatie van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-V) en de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen (CEF) wat betreft vervoer⁸;

² Doc. EUCO 20/19.

³ Doc. EUCO 22/20.

⁴ Doc. EUCO 13/20.

⁵ Doc. SN 18/21.

⁶ Doc. ST 12391/20.

⁷ Doc. ST 9699/20.

⁸ Doc. ST 15425/17.

- de conclusies van de Raad betreffende "De prioriteiten voor het zeevervoersbeleid van de EU tot 2020: concurrentievermogen, decarbonisering, digitalisering met het oog op mondiale connectiviteit, een efficiënte interne markt en een maritieme cluster van wereldklasse"⁹;
- de conclusies van de Raad over de digitalisering van vervoer¹⁰;
- de conclusies van de Raad inzake "De EU-scheepvaartsector - vooruitzichten: naar een koolstofneutrale, ongevalvrije, geautomatiseerde en concurrerende EU-scheepvaartsector"¹¹;
- de conclusies van de Raad "Naar een waterstofmarkt voor Europa"¹²;
- de conclusies van de Raad over de toekomst van energiesystemen in de energie-unie om de energietransitie en de energie- en klimaatdoelen voor 2030 en daarna te verwezenlijken¹³;
- de conclusies van de Raad met als titel "Naar een circulair en groen herstel"¹⁴;
- de conclusies van de Raad over "De trein als stuwende kracht achter slimme en duurzame mobiliteit"¹⁵.

⁹ Doc. ST 9976/17.

¹⁰ Doc. ST 15431/17.

¹¹ Doc. ST 8648/20.

¹² Doc. ST 13976/20.

¹³ Doc. ST 10592/19.

¹⁴ Doc. ST 13852/20.

¹⁵ Doc. ST 8790/21.

1. IS INGENOMEN MET de presentatie van de strategie van de Commissie voor duurzame en slimme mobiliteit¹⁶, die een visie voor de middellange tot lange termijn omvat voor een meer milieu- en klimaatvriendelijk, gedigitaliseerd, veerkrachtig, eerlijk en concurrerend vervoers- en mobiliteitssysteem.
2. STEUNT de visie van de Commissie om het Europese vervoer duurzamer, inclusiever, intelligenter, veiliger en veerkrachtiger te maken en ervoor te zorgen dat de vervoersector een belangrijke bijdrage levert aan de verwezenlijking van de doelstelling van een klimaatneutrale EU tegen 2050 in overeenstemming met de Overeenkomst van Parijs, evenals de bindende doelstelling om de netto-uitstoot van broeikasgassen in de EU in 2030 met ten minste 55 % te hebben verminderd ten opzichte van 1990.
3. IS in dit verband VAN MENING dat naast een verschuiving naar meer duurzame vervoerswijzen, alle vervoerswijzen tegen 2030 moeten bijdragen aan een aanzienlijke vermindering van de emissies in de vervoerssector en tegen 2050 op een manier die hun concurrentievermogen behoudt en rekening houdt met hun emissiereductiepotentieel. VERZOEKT de Commissie in dit verband, in overeenstemming met de vereisten inzake betere regelgeving, te beoordelen hoe elke in de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit beoogde maatregel ervoor zal zorgen dat de vervoerswijzen een optimale bijdrage leveren aan de verwezenlijking van bovengenoemde doelstellingen voor 2030 en 2050, onder meer door de ecologische, economische en sociale impact op het niveau van de lidstaten grondig te analyseren.
4. BENADRUKT voorts dat de inspanningen om de emissiereductiedoelstellingen te verwezenlijken collectief en zo kosteneffectief mogelijk moeten worden geleverd, en dat alle lidstaten hieraan moeten meewerken op basis van billijkheid en solidariteit, rekening houdend met de verschillende uitgangspunten en de specifieke nationale omstandigheden van de lidstaten, met inbegrip van de insulaire lidstaten en eilanden, zonder iemand aan zijn lot over te laten.

¹⁶ Mededeling van de Commissie over de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit – Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst (ST 14012/20 + ADD 1).

5. IS VAN MENING dat, om het verbruik en de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen drastisch terug te dringen, het EU-wetgevingskader moet worden bijgewerkt in overeenstemming met de beginselen van een goed werkende interne markt, met het oog op een ambitieuze maar evenwichtige omschakeling naar emissievrije voertuigen, vaartuigen, luchtvaartuigsystemen en voertuigparken. Daarbij moet het bewustzijn onder en de voorspelbaarheid voor alle partijen worden vergoot, waardoor het eenvoudiger wordt alternatieve aandrijfsystemen (zoals die op elektriciteit of op waterstof) in de handel te brengen en in gebruik te nemen. Ter aanvulling hierop is een uitgebreide uitrol van ondersteunende infrastructuur vereist, waaronder oplaad- en tankpunten voor alternatieve brandstoffen. IS in dit verband VAN MENING dat emissiearme oplossingen en koolstofarme of hernieuwbare vervoersbrandstoffen doeltreffende oplossingen kunnen bieden voor de transitie, en dat voor elke vervoerswijze verdere inspanningen moeten worden geleverd om te voorkomen dat de meest vervuilende vervoersmiddelen in de handel worden gebracht.
6. BENADRUKT dat de beginselen "de vervuiler betaalt" en "de gebruiker betaalt" tot uiting moeten komen in het vervoersbeleid voor en in alle vervoerswijzen. ONDERSTREEPT dat er prikkels moeten komen ter bevordering van het gebruik van duurzamer vervoer, onder meer voor de vernieuwing en aanpassing van voertuigen, vaartuigen, luchtvaartuigsystemen en voertuigparken.
7. BENADRUKT dat digitalisering en het bevorderen van groene innovatie belangrijke factoren zijn voor het mondiale concurrentievermogen van het EU-vervoerssysteem voor de lange termijn, omdat ze de duurzaamheid kunnen verbeteren, onder meer door vervuiling tegen te gaan, voor meer efficiëntie, veiligheid, zekerheid en comfort te zorgen, en een geïntegreerd multimodaal vervoersecosysteem te bevorderen, en ROEPT in dit verband OP bij het ontwikkelen van het vervoers- en mobiliteitsbeleid gebruik te maken van de benadering die is beschreven in de Passau-verklaring "Slimme afspraken voor mobiliteit – De mobiliteit van de toekomst vormgeven met digitalisering – duurzaam, veilig en efficiënt" van 29 oktober 2020. HERINNERT eraan dat multimodaliteit niet mogelijk is zonder multimodale en interoperabele reisinformatie, ticketverkoop en betalingen.

8. HERINNERT aan het belang van onderzoeks- en innovatieactiviteiten om de duurzaamheid, digitalisering en veerkracht van het vervoers- en mobiliteitssysteem te versterken, en is met name INGENOMEN met de bijdrage die de in het kader van het programma Horizon Europa tot stand gebrachte partnerschappen moeten leveren, en benadrukt dat daartoe naast de ontwikkeling van innovatieve klimaatneutrale technologieën ook de gebruikers van het vervoers- en mobiliteitssysteem hun gedrag moeten aanpassen.
9. BENADRUKT dat de onderzoeks- en innovatie-inspanningen op het gebied van coöperatieve, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit alle vervoerswijzen moeten bestrijken, teneinde de veiligheid en efficiëntie van het vervoer te verbeteren, de verkeersdruk te verminderen en bij te dragen aan de klimaat- en milieu-doelstellingen, dat tegelijkertijd interoperabiliteit en gegevensbescherming in het stadium van de uitrol moet worden bevorderd en dat moet worden voorzien in inclusieve, toegankelijke en betaalbare praktijkvoorbeelden. HERINNERT aan de noodzaak om ervoor te zorgen dat de infrastructuur wordt voorbereid om automatisering te ondersteunen.
10. PLEIT ervoor dat spoedig een initiatief voor een EU-mobiliteitsgegevensruimte wordt goedgekeurd ter waarborging van de eerlijke, betrouwbare en veilige toegang tot en interoperabiliteit van gegevens met het oog op een verbeterde vervoersefficiëntie, waarbij een naadloos passagiers- en vrachtvervoer wordt bevorderd en de interoperabiliteit van de gegevens met andere gerelateerde gegevensruimten wordt nagestreefd. MERKT OP dat de ontwikkeling van intelligente vervoerssystemen gebaseerd moet blijven op een brede waaier aan elektronische communicatietechnologieën, zoals mobiele technologieën en wifitechnologieën, samen met strategisch kritieke diensten en infrastructuur, zoals Galileo en Egnos.

11. BENADRUKT dat het tot stand brengen van de interne Europese vervoersruimte een hoeksteen blijft van EU-vervoersbeleid en BEKLEMTOONT dat die doelstelling enkel kan worden verwezenlijkt en dat duurzaam en slim vervoer en duurzame en slimme mobiliteit enkel mogelijk zijn op basis van een veerkrachtige, moderne en hoogwaardige multimodale vervoersinfrastructuur die alle lidstaten en regio's, met inbegrip van afgelegen, ultraperifere, insulaire, perifere, bergachtige en dunbevolkte lidstaten en regio's, van de EU met elkaar verbindt en integreert ter verbetering van het vrij verkeer van personen, goederen en diensten. HERINNERT er in dit verband aan dat het uitgebreide trans-Europese vervoerskernnetwerk binnen de vastgestelde termijn moet worden voltooid, waarbij ontbrekende schakels en knelpunten worden aangepakt, en is ingenomen met de verdere integratie van stedelijke knooppunten.
12. KIJKT UIT naar de presentatie van het komende initiatief inzake stedelijke mobiliteit door de Commissie en ONDERSTREEPT in dit verband hoe belangrijk het is actieve mobiliteit zoals fietsen en wandelen, het gebruik van het openbaar vervoer en nieuwe mobiliteitsdiensten, een effectief mobiliteitsbeheer, multimodaliteit en duurzame vervoersmiddelen in alle vervoerswijzen (weg-, spoorweg-, water- en luchtvervoer) te bevorderen, zoals gevraagd in de Verklaring van Graz met als titel "Een nieuw tijdperk breekt aan: schone, veilige en betaalbare mobiliteit voor Europa" van 30 oktober 2018. HERINNERT er in dit verband aan dat het openbaar vervoer zwaar is getroffen door de COVID-19-crisis en dat de beleidsrespons op de crisis gericht moet zijn op het herstellen van het vertrouwen in en het verbeteren van de veerkracht van het openbaar vervoer, het versnellen van de duurzame transformatie en modernisering ervan, en het waarborgen van de betaalbaarheid van het vervoer, rekening houdend met de essentiële rol van het openbaar vervoer voor de sociale en territoriale samenhang.

13. ONDERSTREEPT dat het vervoers- en mobiliteitssysteem, hoewel het duurzamer, gedigitaliseerd en geautomatiseerd wordt, gebruiksvriendelijk en mensgericht moet blijven. Het EU-vervoersbeleid moet inclusief zijn en de beschikbaarheid en toegankelijkheid voor iedereen bevorderen, met inbegrip van kwetsbare groepen zoals oudere personen, personen met beperkte mobiliteit of een handicap, en kinderen. Bovendien moet de betaalbaarheid worden gewaarborgd om vervoersarmoede tegen te gaan, en moet de veiligheid van het vervoer worden opgedreven, ook op het gebied van actieve mobiliteit. Het EU-vervoersbeleid moet ook de sociale voorwaarden voor alle vervoerswijzen verder verbeteren, onder meer door betere arbeidsomstandigheden en herscholingsmogelijkheden, en door de tewerkstelling in de sector aantrekkelijker te maken. BEGRIJPT dat het EU-vervoersbeleid moet gericht zijn op het wegnemen van ongelijkheden en het bevorderen van gendergelijkheid en rechten en gelijke kansen voor iedereen. Bij het voorbereiden, uitvoeren en monitoren van vervoersbeleidsmaatregelen moet de mainstreaming van deze doelstellingen in aanmerking worden genomen en bevorderd. BENADRUKT dat het publiek hier daadwerkelijk bij moet worden betrokken en dat een sociale dialoog nodig is om in het vervoers- en mobiliteitsbeleid naar behoren rekening te houden met de veranderende behoeften van mensen en belanghebbenden.
14. BEKLEMTOONT dat er zorg voor moet worden gedragen dat het vervoer en de logistiek de huidige COVID-19-crisis volledig te boven komen. ONDERSTREEPT dat de economische respons op deze crisis een mogelijkheid biedt om de duurzame transformatie en modernisering van het vervoers- en mobiliteitssysteem te versnellen, en VERZOEKT de Commissie om spoedig verslag te doen van de vorderingen bij het opstellen van een noodplan voor vervoer om beter om te gaan met pandemieën en andere ernstige crises, zoals gevraagd door de Raad in zijn conclusies over beleidsoverwegingen inzake een noodplan voor de Europese goederenvervoerssector in geval van een pandemie en andere ernstige crises.

15. BENADRUKT dat het belangrijk is ook rekening te houden met de internationale dimensie van het vervoersbeleid teneinde het concurrentievermogen van de vervoerssector in de EU te verbeteren, alsook met de duurzaamheid en de efficiëntie ervan naar aanleiding van wereldwijde ontwikkelingen, en een actieve rol te spelen op internationale fora, met name bij het vaststellen van mondiale normen en het handhaven van een gelijk speelveld.

16. NEEMT NOTA van de schatting die de Commissie in haar strategie voor duurzame en slimme mobiliteit maakt betreffende een totaal financieringstekort van ongeveer 230 miljard EUR per jaar tot en met 2030 in verband met de maatregelen die nodig zijn ter verwezenlijking van de visie op een veerkrachtiger, duurzamer en slimmer vervoers- en mobiliteitssysteem, met inbegrip van transitie-inspanningen. ONDERSTREEPT dat een passend niveau van EU-financiering en van overheidsfinanciering op nationaal, regionaal en lokaal niveau, maar ook particuliere middelen, van cruciaal belang zijn om tegemoet te komen aan de aanzienlijke investeringsbehoeften die voortvloeien uit een grotere ambitie op het gebied van slimme en duurzame vervoerswijzen. IS in dit verband INGENOMEN met de lopende herziening van het financieringsbeleid inzake vervoer van de EIB-groep in het bredere kader van de Climate Bank Roadmap 2021-2025, en BEKLEMT OONT dat dit financieringsbeleid moet worden afgestemd op de doelstellingen van het EU-vervoersbeleid, zoals beschreven in deze conclusies van de Raad.

17. VERZOEKT de Commissie regelmatig na te gaan of de in de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit beoogde beleidsmaatregelen toereikend zijn om de doelstellingen van het EU-vervoersbeleid te verwezenlijken, dan wel of bijkomende maatregelen nodig kunnen zijn.