



Bryssel 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

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Rådet
Föreg. dok. nr:	8652/21
Ärende:	Rådets slutsatser om kommissionens strategi för hållbar och smart mobilitet – Godkännande

I. INLEDNING

1. Den 11 december 2020 lade kommissionen fram meddelandet *Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden*. Det syftar till att styra EU i riktningen mot att skapa ett hållbart, smart och motståndskraftigt mobilitetssystem för framtiden och åstadkomma de grundläggande förändringar som krävs för att uppnå målen i den europeiska gröna given.
2. Mot bakgrund av strategins viktiga mål anordnade ordförandeskapet ett antal diskussioner vid informella videokonferenser i arbetsgruppen för intermodala transporter och transportnät som skulle ge en inblick i strategins olika områden, och beslutade att utarbeta rådsslutsatser i frågan.

II. ARBETET I RÅDET

3. Det första utkastet till slutsatser lades fram vid den informella videokonferens som hölls av medlemmarna i arbetsgruppen för intermodala transporter och transportnät den 20 april¹, och ytterligare diskussioner hölls den 28 april och den 5 maj 2021. Dessutom uppmanades medlemsstaterna att lämna skriftliga synpunkter.
4. De senaste diskussionerna hölls den 12 maj, då arbetsgruppens medlemmar behandlade en reviderad kompromisstext från ordförandeskapet. Vid det mötet ställde en stor majoritet av delegationerna sig bakom de flesta av kompromisstextens delar, även om vissa delegationer uttryckte skiljaktiga åsikter eller lade fram förslag till skrivningar i några av de frågor som behandlas i slutsatserna, i synnerhet i anslutning till punkterna 5 och 10.
5. Med vägledning av de synpunkter och farhågor som uttrycktes av medlemmarna i arbetsgruppen vid dess senaste informella videokonferens utarbetade ordförandeskapet en reviderad version av slutsatserna som syftade till att bemöta delegationernas förslag och de farhågor som uttrycktes vid mötet den 12 maj.
6. Därefter lades utkastet fram för Coreper som vid sitt möte den 19 maj bekräftade överenskommelsen om det utkast till rådets slutsatser som återfinns i bilagan till denna rapport och beslutade att lägga fram det för rådet (transport, telekommunikation och energi) den 3 juni 2021 för godkännande.

III. SLUTSATS

7. Rådet uppmanas därför att godkänna de slutsatser om kommissionens strategi för hållbar och smart mobilitet som återfinns i bilagan till denna rapport.

¹ ST 7891/21 och revideringar av denna text.

Utkast till

RÅDETS SLUTSATSER

om

kommissionens strategi för hållbar och smart mobilitet

EUROPEISKA UNIONENS RÅD, SOM BEAKTAR

- Europeiska rådets slutsatser från december 2019² och december 2020³ vad gäller klimatförändringarna,
- Europeiska rådets slutsatser från oktober 2020⁴ och uttalandet från Europeiska rådets medlemmar i mars 2021 vad gäller digitala frågor⁵,
- rådets slutsatser om politiska överväganden gällande en beredskapsplan för pandemier och andra allvarliga kriser för den europeiska godstransportsektorn⁶,
- rådets slutsatser om efterlevnaden av nödvändiga åtgärder för hygien och infektionskontroll för att säkerställa gränsöverskridande kollektivtrafik⁷,
- rådets slutsatser om framstegen med genomförandet av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) för transporter⁸,

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 slutsatser om prioriteringar för EU:s sjöfartspolitik fram till 2020: konkurrenskraft, utfasning av fossila bränslen, digitalisering för säkerställande av global anslutbarhet, en effektiv inre marknad och ett sjöfartskluster i världsklass⁹,
- rådets slutsatser om digitalisering av transporter¹⁰,
- rådets slutsatser om EU:s vattenvägstransportsektor – utsikter för framtiden: vägen till en koldioxidneutral, olycksfri, automatiserad och konkurrenskraftig vattenvägstransportsektor för EU¹¹,
- rådets slutsatser: I riktning mot en europeisk vätgasmarknad¹²,
- rådets slutsatser om framtiden för energisystemen i energiunionen i syfte att säkerställa energiomställningen och uppnåendet av energi- och klimatmålen till 2030 och därefter¹³,
- rådets slutsatser – En cirkulär och grön återhämtning¹⁴,
- rådets slutsatser om att ge järnvägen en ledande roll på området för smart och hållbar mobilitet¹⁵,

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. VÄLKOMNAR att kommissionen presenterat strategin för hållbar och smart mobilitet¹⁶, som innehåller en vision på medellång till lång sikt för ett mer miljö- och klimatvänligt, digitaliserat, motståndskraftigt, rättvist och konkurrenskraftigt transport- och mobilitetssystem,
2. STÖDER kommissionens vision att göra EU-transporterna mer hållbara, inkluderande, intelligenta, säkra och motståndskraftiga och säkerställa ett stort bidrag från transportsektorn till uppnåendet av EU:s klimatneutralitetsmål för 2050 i linje med Parisavtalet, samt det bindande EU-målet med en inhemsk nettominskning senast 2030 på minst 55 % av växthusgasutsläppen jämfört med 1990,
3. ANSER i detta avseende att parallellt med en omställning till mer hållbara transportslag bör alla transportslag bidra till en väsentlig minskning av transportsektorns utsläpp senast 2030 och senast 2050 på ett sätt som bevarar deras konkurrenskraft och tar hänsyn till deras utsläppsminskningspotential, UPPMANAR i detta sammanhang kommissionen att i linje med kraven för bättre lagstiftning bedöma hur varje åtgärd som planeras i strategin för hållbar och smart mobilitet kommer att säkerställa att transportslagen på bästa sätt kan bidra till uppfyllandet av de ovannämnda målen för 2030 och 2050, bland annat genom att genomföra en fördjupad granskning av de miljömässiga, ekonomiska och sociala effekterna på medlemsstatsnivå,
4. UNDERSTRYKER dessutom att insatserna för att uppnå utsläppsminskningensmålen bör göras gemensamt på ett sätt som är så kostnadseffektivt som möjligt och med deltagande av samtliga medlemsstater i dessa insatser, med beaktande av rättvise- och solidaritetsaspekterna samt medlemsstaternas olika utgångspunkter och specifika nationella omständigheter, inbegripet när det gäller ö-medlemsstater och öar, samtidigt som ingen får lämnas utanför,

¹⁶ Meddelande från kommissionen: *Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden* (ST 14012/20 + ADD 1).

5. ANSER att det, i syfte att väsentligt minska förbrukningen och beroendet av fossila bränslen, för en ambitiös men välavvägd omställning till utsläppsfria fordon, fartyg, luftfartygssystem och flottor som främjar medvetenhet bland alla parter, från leverantörer till konsumenter, och förutsägbarhet för dessa krävs en uppdatering av EU:s regelverk, i linje med principerna för en fungerande inre marknad, för att underlätta utsläppandet på marknaden och användningen av alternativa framdrivningssystem, till exempel el- eller vätgasdrivna, kompletterat med en omfattande utbyggnad av stödinфраstruktur, inbegripet utbyggnad av laddnings- och tankningsinfrastruktur för alternativa bränslen, ANSER i detta sammanhang att utsläppssnåla lösningar och koldioxidsnåla eller förnybara transportbränslen kan tillhandahålla effektiva lösningar för omställningen och att insatserna för att undvika att de mest förorenande transportmedlen släpps ut på marknaden bör intensifieras för varje transportslag,
6. BETONAR att principerna att förorenaren betalar och att användaren betalar bör avspeglas i alla transportslag och i de transportpolitiska åtgärderna för alla transportslag, FRAMHÅLLER att incitament för att främja användningen av mer hållbara transporter bör införas, inbegripet för förnyelse och efterhandsanpassning av fordon, fartyg, luftfartssystem och flottor,
7. BETONAR att digitalisering och främjande av innovation i grön teknik är viktiga drivkrafter för transportsystemens långsiktiga globala konkurrenskraft i EU, eftersom de kan förbättra hållbarheten, inbegripet genom att minska föroreningarna, höja effektiviteten, säkerheten, tryggheten och bekvämligheten, och främja ett integrerat multimodalt transportekosystem, och EFTERLYSER i detta sammanhang att den metod som identifieras i Passau-deklarationen av den 29 oktober 2020 om en smart giv för mobilitet – hur man kan utforma framtidens mobilitet med hjälp av digitalisering på ett hållbart, säkert och effektivt sätt – tas upp i utformningen av transport- och mobilitetspolitiken, ERINRAR om att multimodalitet förutsätter multimodal och interoperabel reseinformation, biljettförsäljning och betalning,

8. ERINRAR om forskningens och innovationens betydelse för att stärka transport- och mobilitetssystemens hållbarhet, digitalisering och motståndskraft och VÄLKOMNAR i synnerhet det bidrag som partnerskap som inrättats inom ramen för programmet Horisont Europa bör ge i det avseendet, samtidigt som det betonas att det, utöver utvecklingen och införandet av innovativ klimatneutral teknik, i detta syfte krävs beteendeförändringar hos dem som använder transport- och mobilitetssystemet,
9. BETONAR att forsknings- och innovationsinsatserna på området för samarbetsinriktad, uppkopplad och automatiserad mobilitet bör omfatta alla transportslag på ett sätt som medför förbättrad transportsäkerhet och transporteffektivitet, minskad överbelastning och ett bidrag till klimat- och miljömålen och samtidigt främjar interoperabilitet och dataskydd i genomförandefasen samt erbjuder tillgängliga användningsmöjligheter för alla och till överkomligt pris, ERINRAR om behovet att förbereda infrastrukturen så att den stöder automatisering,
10. EFTERLYSER ett snabbt antagande av ett initiativ om ett mobilitetsdataområde för EU; mobilitetsdataområdet bör säkerställa rättvis, tillförlitlig och säker tillgång till driftskompatibla data för förbättrad transporteffektivitet, bland annat för att främja sömlösa multimodala person- och godstransporter, samtidigt som syftet bör vara att data ska vara driftskompatibla med andra relaterade dataområden, GÖR IAKTTAGELSEN att utvecklingen av intelligenta transportsystem även fortsättningsvis bör bygga på ett brett spektrum av elektronisk kommunikationsteknik (såsom mobil- och wifi-teknik) samt tjänster och infrastruktur som är strategiskt viktiga (såsom Galileo och Egnos),

11. FRAMHÅLLER att fullbordandet av det gemensamma europeiska transportområdet fortfarande är en hörnsten för EU:s transportpolitik och BETONAR att förverkligandet av det målet och uppnåendet av hållbar och smart transport och mobilitet innebär att det måste finnas en motståndskraftig, uppdaterad och högpresterande multimodal transportinfrastruktur som bidrar till att binda samman och integrera alla EU:s medlemsstater och regioner, inbegripet avlägset belägna områden, de yttersta randområdena, öregioner, randområden, bergsregioner och glesbefolkade regioner, i syfte att förbättra den fria rörligheten för personer, varor och tjänster, ERINRAR i detta sammanhang om vikten av att stomnätet och det övergripande transeuropeiska transportnätet fullbordas inom den fastställda tidsramen, bland annat genom att saknade länkar och flaskhalsar åtgärdas, och välkomnar den fortsatta integreringen av urbana knutpunkter,
12. SER FRAM EMOT att kommissionen lägger fram det kommande initiativet för rörlighet i städer och UNDERSTRYKER i detta sammanhang vikten av att främja aktiv mobilitet som cykling och gång, användningen av kollektivtrafik och nya mobilitetstjänster, effektiv mobilitetshantering, multimodalitet och hållbara transportmedel inom alla transportslag (på väg och järnväg; till sjöss och i luften) i enlighet med Graz-deklarationen av den 30 oktober 2018 om inledningen av en ny era: ren, säker och prismässigt överkomlig mobilitet i Europa, ERINRAR i detta sammanhang om att kollektivtrafiken har påverkats allvarligt av covid-19-krisen och att det politiska svaret på krisen bör ha syftet att återupprätta förtroendet för kollektivtrafiken och att förbättra dess motståndskraft, påskynda dess hållbara omvandling och modernisering och samtidigt säkerställa transport till överkomligt pris med tanke på kollektivtrafikens väsentliga betydelse för den sociala och territoriella sammanhållningen,

13. UNDERSTRYKER att transport- och mobilitetssystemet, samtidigt som det blir mer hållbart, digitaliserat och automatiserat, bör förbli användar- och människoinriktat; EU:s transportpolitik bör vara inkluderande, främja tillgänglighet och åtkomlighet för alla, inklusive utsatta grupper såsom äldre, personer med nedsatt rörlighet, personer med funktionsnedsättning och barn; det bör säkerställas att priset är överkomligt för att bekämpa fattigdom i ett transportperspektiv, och transportsäkerheten bör stärkas, inbegripet inom aktiv mobilitet EU:s transportpolitik bör dessutom fortsätta att förbättra de sociala förhållandena inom alla transportslag, inbegripet arbetsförhållandena, förbättra omskolningsmöjligheterna och ge yrkena inom transportsektorn ökad attraktivitet, INSER att EU:s transportpolitik bör syfta till att undanröja ojämlikhet och främja jämställdhet samt rättigheter och lika möjligheter för alla; det förväntas att integreringen av dessa mål beaktas och främjas under hela utarbetandet, genomförandet och övervakningen av de transportpolitiska åtgärderna, FRAMHÅLLER behovet av allmänhetens faktiska delaktighet och faktisk social dialog för att människors och aktörers föränderliga behov ska avspeglas i tillräcklig grad i transport- och mobilitetspolitiken,
14. BETONAR behovet av att säkerställa att transport- och logistiksektorn återhämtar sig helt och hållet från den nuvarande covid-19-krisen; UNDERSTRYKER att de ekonomiska åtgärderna mot den krisen ger möjlighet att påskynda en hållbar omvandling och modernisering av transport- och mobilitetssystemet och UPPMANAR kommissionen att snabbt redovisa framstegen med att utarbeta en beredskapsplan för transportsektorn så att den på ett bättre sätt kan hantera pandemier och andra större kriser i enlighet med vad rådet har begärt i sina slutsatser om politiska överväganden gällande en beredskapsplan för pandemier och andra allvarliga kriser för den europeiska godstransportsektorn,

15. BETONAR vikten av att också ta hänsyn till transportpolitikens internationella dimension för att öka konkurrenskraften inom EU:s transportsektor och dess hållbarhet och effektivitet till följd av den globala utvecklingen och av att spela en aktiv roll i internationella forum, framför allt när globala standarder ska fastställas och lika villkor ska upprätthållas,
16. NOTERAR kommissionens uppskattning i strategin för hållbar och smart mobilitet att det totala finansieringsgapet uppgår till ungefär 230 miljarder euro/år till och med 2030 när det gäller de åtgärder som krävs för att uppnå visionen om ett mer motståndskraftigt, hållbart och smartare transport- och mobilitetssystem, inklusive omställningsinsatser, UNDERSTRYKER att en lämplig nivå av EU-finansiering samt offentlig finansiering på nationell, regional och lokal nivå liksom privata resurser är avgörande för att ta itu med de betydande investeringsbehov som följer av höjda smarta och hållbara ambitioner inom alla transportslag, VÄLKOMNAR i detta sammanhang EIB-gruppens pågående översyn av sin finansieringspolitik för transportsektorn inom den bredare färdplanen för en klimatbank 2021–2025 och BETONAR att denna finansieringspolitik måste anpassas till EU:s transportpolitiska mål i enlighet med vad som anges i dessa slutsatser,
17. UPPMANAR kommissionen att regelbundet övervaka om de politiska insatser som förutses i strategin för hållbar och smart mobilitet är tillräckliga för att förverkliga dessa transportpolitiska EU-mål, eller om ytterligare åtgärder kan anses vara nödvändiga.
