



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 4 de junio de 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

RESULTADO DE LOS TRABAJOS

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Delegaciones
N.º doc. prec.:	8824/21
Asunto:	Conclusiones del Consejo sobre la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de la Comisión

Adjunto se remite a las delegaciones las Conclusiones del Consejo sobre la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de la Comisión, adoptadas por el Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía el 3 de junio de 2021.

CONCLUSIONES DEL CONSEJO**sobre la****Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de la Comisión**

TENIENDO EN CUENTA:

- las Conclusiones del Consejo Europeo de diciembre de 2019¹ y diciembre de 2020², en lo que se refiere al cambio climático;
- las Conclusiones del Consejo Europeo de octubre de 2020³ y la declaración de los miembros del Consejo Europeo de marzo de 2021 en lo que se refiere a las cuestiones digitales⁴;
- las Conclusiones del Consejo sobre consideraciones estratégicas relativas a un plan de contingencia frente a pandemias y otras crisis graves destinado al sector europeo del transporte de mercancías⁵;
- las Conclusiones del Consejo sobre el cumplimiento de las medidas de higiene y de control de infecciones necesarias para garantizar el transporte colectivo de viajeros transfronterizo⁶;
- las Conclusiones del Consejo sobre los avances en la ejecución de la red transeuropea de transporte (RTE-T) y del Mecanismo «Conectar Europa» (MCE) para el transporte⁷;

¹ Documento EUCO 20/19.

² Documento EUCO 22/20.

³ Documento EUCO 13/20.

⁴ Documento SN 18/21.

⁵ Documento ST 12391/20.

⁶ Documento ST 9699/20.

⁷ Documento ST 15425/17.

- las Conclusiones del Consejo sobre «Prioridades para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2020: competitividad, descarbonización y digitalización para garantizar la conectividad global, un mercado interior eficiente y un sector marítimo de clase mundial»⁸;
- Las Conclusiones del Consejo sobre la digitalización del transporte⁹;
- las Conclusiones del Consejo sobre «El sector del transporte acuático de la UE – Perspectivas de futuro: hacia un sector del transporte acuático de la UE neutro en carbono, sin accidentes, automatizado y competitivo»¹⁰;
- las Conclusiones del Consejo «Hacia un mercado del hidrógeno en Europa»¹¹;
- las Conclusiones del Consejo sobre el futuro de los sistemas energéticos de la Unión de la Energía para garantizar la transición energética y la consecución de los objetivos en materia de energía y clima para 2030 y más adelante¹²;
- las Conclusiones del Consejo: «Hacer que la recuperación sea circular y ecológica»¹³;
- las Conclusiones del Consejo «El ferrocarril en vanguardia de una movilidad sostenible e inteligente»¹⁴.

⁸ Documento ST 9976/17.

⁹ Documento ST 15431/17.

¹⁰ Documento ST 8648/20.

¹¹ Documento ST 13976/20.

¹² Documento ST 10592/19.

¹³ Documento ST 13852/20.

¹⁴ Documento ST 9396/21.

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

1. ACOGE CON SATISFACCIÓN la presentación por parte de la Comisión de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente¹⁵, que incluye una visión a medio y largo plazo para un sistema de transporte y movilidad más respetuoso con el medio y el clima, digitalizado, resiliente, justo y competitivo.
2. APOYA la visión de la Comisión de hacer que el transporte europeo sea más sostenible, inclusivo, inteligente, seguro y resiliente y de garantizar una contribución importante del sector del transporte a la consecución del objetivo de una UE climáticamente neutra de aquí a 2050, en consonancia con el Acuerdo de París, así como del objetivo vinculante de una reducción interna neta de al menos el 55 % de las emisiones de gases de efecto invernadero en la UE para 2030 en comparación con los niveles de 1990.
3. A este respecto, CONSIDERA que, paralelamente a la transición hacia modos de transporte más sostenibles, todos los modos de transporte deben contribuir a una reducción sustancial de las emisiones del sector de aquí a 2030 y de aquí a 2050, de una forma que preserve su competitividad y tenga en cuenta su potencial de reducción de emisiones. En este contexto, INVITA a la Comisión a evaluar, en consonancia con los requisitos de mejora de la legislación, la manera en que cada medida prevista en la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente garantizará que los modos de transporte puedan contribuir mejor a la consecución de los objetivos para 2030 y 2050 anteriormente mencionados, en particular mediante la realización de un estudio en profundidad de las consecuencias medioambientales, económicas y sociales a escala de los Estados miembros.
4. Además, SUBRAYA que los esfuerzos para alcanzar los objetivos de reducción de emisiones deben realizarse colectivamente de la manera más rentable posible, con la participación de todos los Estados miembros, teniendo en cuenta consideraciones de equidad y solidaridad, así como los diferentes puntos de partida y circunstancias nacionales específicas de cada Estado miembro, en particular los Estados miembros insulares y las islas, sin dejar a nadie atrás.

¹⁵ Comunicación de la Comisión «Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro» (ST 14012/20 + ADD 1).

5. Con el fin de reducir sustancialmente el consumo y la dependencia de los combustibles fósiles, CONSIDERA que una transición ambiciosa, pero equilibrada, hacia vehículos, buques y sistemas y flotas de aeronaves de cero emisiones, que promueva la sensibilización y la previsibilidad para todas las partes, desde los proveedores hasta los consumidores, requiere una actualización del marco legislativo de la UE, de conformidad con los principios de un mercado interior operativo, para facilitar la introducción en el mercado y la adopción de sistemas de propulsión alternativos, como los alimentados por electricidad o hidrógeno, complementada con una amplia implantación de las infraestructuras de apoyo, en particular el despliegue de puntos de recarga y repostaje de combustibles alternativos. CONSIDERA, en este contexto, que las soluciones de bajas emisiones y los combustibles de transporte con bajas emisiones de carbono o renovables pueden ofrecer soluciones eficaces para la transición, y que deben intensificarse los esfuerzos para evitar la introducción en el mercado de los medios más contaminantes para cada modo de transporte.
6. DESTACA que los principios de «quien contamina paga» y «el usuario paga» deben reflejarse en las medidas de la política de transporte para todos los modos de transporte y en cada uno de ellos. HACE HINCAPIÉ en que deben establecerse incentivos para promover la adopción de un transporte más sostenible, también para la renovación y la readaptación de vehículos, buques y sistemas y flotas de aeronaves.
7. SUBRAYA que la digitalización y el fomento de la innovación en tecnologías ecológicas son motores clave de la competitividad mundial a largo plazo del sistema de transporte de la UE, ya que pueden mejorar la sostenibilidad, en particular reduciendo la contaminación, y aportar mayor eficiencia, seguridad, protección y comodidad, además de promover un ecosistema integrado de transporte multimodal, y, en este contexto, PIDE que se adopte el enfoque definido en la Declaración de Passau de 29 de octubre de 2020 Smart Deal for Mobility - Shaping the mobility of the future with digitalisation - sustainable, safe, secure and efficient (Pacto inteligente para la movilidad – Modelar la movilidad del futuro con la digitalización: sostenible, segura, protegida y eficiente) al desarrollar políticas de transporte y movilidad. RECUERDA que la multimodalidad requiere información sobre viajes y sistemas de emisión y pago de billetes multimodales e interoperables.

8. RECUERDA la importancia de las actividades de investigación e innovación para reforzar la sostenibilidad, la digitalización y la resiliencia del sistema de transporte y movilidad y ACOGE CON SATISFACCIÓN, en particular, la contribución que deberían aportar las alianzas creadas en el marco del programa Horizonte Europa a la consecución de este objetivo, al tiempo que hace hincapié en que, además del desarrollo y el despliegue de tecnologías innovadoras neutras desde el punto de vista climático, también se requieren a tal fin cambios de comportamiento por parte de los usuarios de los sistemas de transporte y movilidad.
9. DESTACA que los esfuerzos de investigación e innovación en materia de movilidad cooperativa conectada y automatizada deben abarcar todos los modos de transporte, de manera que se mejore la seguridad y la eficiencia del transporte, se reduzca la congestión y se contribuya a los objetivos climáticos y medioambientales, al tiempo que se fomenta la interoperabilidad y la protección de los datos en la fase de despliegue, y se ofrecen casos de uso inclusivo, accesible y asequible. RECUERDA la necesidad de preparar la infraestructura para apoyar la automatización.
10. PIDE que se adopte rápidamente una iniciativa sobre un espacio de datos de movilidad de la UE, que debería garantizar un acceso justo, fiable y seguro a los datos y su interoperabilidad para mejorar la eficiencia del transporte, incluido el fomento de un transporte multimodal sin fisuras para pasajeros y mercancías, y la interoperabilidad de los datos con otros espacios de datos relacionados. OBSERVA que el desarrollo de sistemas de transporte inteligentes debe seguir basándose en un amplio conjunto de tecnologías de comunicación electrónica, como las tecnologías móviles y wifi, así como en servicios e infraestructuras que son clave desde un punto de vista estratégico, como Galileo y EGNOS.

11. HACE HINCAPIÉ en que la realización del espacio único europeo de transporte sigue siendo una piedra angular de la política de transportes de la UE y DESTACA que una condición necesaria para alcanzar ese objetivo y lograr un transporte y una movilidad sostenibles e inteligentes es disponer de una infraestructura de transporte multimodal resiliente, actualizada y de alto rendimiento que ayude a conectar e integrar todos los Estados miembros y regiones de la UE, incluidas las regiones remotas, ultraperiféricas, insulares, periféricas, montañosas y escasamente pobladas, a fin de mejorar la libre circulación de personas, bienes y servicios. En este contexto, RECUERDA la importancia de finalizar la red transeuropea de transporte principal y global en los plazos previstos, en particular abordando los enlaces pendientes y los cuellos de botella, y acoge con satisfacción la mayor integración de los nodos urbanos.
12. AGUARDA CON INTERÉS la presentación por la Comisión de la iniciativa anunciada sobre movilidad urbana y SUBRAYA, en este contexto, la importancia de promover una movilidad activa, como los desplazamientos en bicicleta o a pie, el uso del transporte público y los nuevos servicios de movilidad, gestión eficaz de la movilidad, multimodalidad y medios de transporte sostenibles en todos los modos de transporte (por carretera, ferroviario, marítimo y por vías navegables y aéreo), tal como se pide en la Declaración de Graz de 30 de octubre de 2018 *Starting a new era: clean, safe and affordable mobility for Europe* (Comenzar una nueva era: movilidad limpia, segura y asequible para Europa). RECUERDA, en este contexto, que el transporte público se ha visto gravemente afectado por la crisis de la COVID-19 y que la respuesta política a la crisis debe tener como objetivo restablecer la confianza y mejorar la resiliencia del transporte público, acelerar su transformación y modernización sostenibles y velar al mismo tiempo por mantener la asequibilidad del transporte, dado el papel fundamental del transporte público en la cohesión social y territorial.

13. SUBRAYA que, al tiempo que se hace más sostenible, digitalizado y automatizado, el sistema de transporte y movilidad debe seguir estando centrado en los usuarios y en el ser humano. La política de transportes de la UE debe ser inclusiva, promover la disponibilidad y la accesibilidad para todos, en particular para los grupos vulnerables, como las personas de edad avanzada, las personas con movilidad reducida, las personas con discapacidad y los niños. Debe garantizarse la asequibilidad para combatir la pobreza en materia de transporte y debe reforzarse la seguridad del transporte, también en la movilidad activa. La política de transportes de la UE también debe seguir mejorando las condiciones sociales en todos los modos de transporte, incluidas las condiciones de trabajo, mejorar las oportunidades de reciclaje profesional y reforzar el atractivo de los empleos en el sector. ENTIENDE que la política de transportes de la UE debe tener por objetivo eliminar las desigualdades y promover la igualdad de género, así como los derechos y la igualdad de oportunidades para todos. Se espera que se tenga en cuenta y se fomente la integración de estos objetivos en la preparación, puesta en práctica y supervisión de las medidas de la política de transportes. DESTACA la necesidad de un compromiso público y un diálogo social efectivos a fin de reflejar adecuadamente en las políticas de transporte y movilidad las necesidades cambiantes de las personas y las partes interesadas.
14. DESTACA la necesidad de garantizar que el transporte y el sector logístico se recuperen plenamente de la actual crisis de la COVID-19. SUBRAYA que la respuesta económica a esta crisis ofrece una oportunidad de acelerar la transformación y la modernización sostenibles del sistema de transporte y movilidad, e INVITA a la Comisión a que presente rápidamente los progresos realizados en la preparación de un plan de contingencia para el transporte a fin de abordar mejor las pandemias y otras crisis graves, tal como solicitó el Consejo en sus Conclusiones sobre consideraciones estratégicas relativas a un plan de contingencia frente a pandemias y otras crisis graves destinado al sector europeo del transporte de mercancías.

15. DESTACA la importancia de tener en cuenta también la dimensión internacional de la política de transportes con vistas a mejorar la competitividad del sector del transporte de la UE, así como su sostenibilidad y eficiencia, haciendo un seguimiento de la evolución de la situación mundial, y de desempeñar un papel activo en los foros internacionales, especialmente en el contexto del establecimiento de normas mundiales y el mantenimiento de unas condiciones de competencia equitativas.
16. TOMA NOTA de la estimación de la Comisión incluida en su Estrategia de Movilidad Inteligente que prevé un déficit de financiación global de alrededor de 230 000 millones EUR anuales hasta 2030 en relación con las medidas necesarias para lograr la visión de un sistema de transporte y movilidad más resiliente, sostenible e inteligente, incluidos los esfuerzos de transición. SUBRAYA que un nivel adecuado de financiación de la UE, así como de financiación pública a escala nacional, regional y local y de recursos privados, es crucial para abordar las importantes necesidades de inversión que se derivan de una mayor ambición inteligente y sostenible en todos los modos de transporte. En este contexto, ACOGE FAVORABLEMENTE la revisión en curso por parte del Grupo BEI de su política de financiación del transporte en el marco más amplio de su hoja de ruta para 2021- 2025 para consolidar la función del BEI como banco del cambio climático, y SUBRAYA la necesidad de adecuar dicha política de financiación a los objetivos de la política de la UE en materia de transporte en consonancia con lo establecido en las presentes Conclusiones del Consejo.
17. PIDE a la Comisión que supervise periódicamente si las acciones políticas previstas en la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente son suficientes para la consecución de esos objetivos de la política o si pueden ser necesarias medidas adicionales.
-