



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 4 juni 2021
(OR. en)

9396/21

TRANS 358

LÄGESRAPPORT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Delegationerna
Föreg. dok. nr:	8790/21
Ärende:	Att ge järnvägen en ledande roll på området för smart och hållbar mobilitet - Rådets slutsatser (3 juni 2021)

För delegationerna bifogas rådets slutsatser om Att ge järnvägen en ledande roll på området för smart och hållbar mobilitet, som antogs av rådet vid dess 3798:e möte den 3 juni 2021.

Att ge järnvägen en ledande roll på området för smart och hållbar mobilitet

- Rådets slutsatser -

EUROPEISKA UNIONENS RÅD, SOM BEAKTAR

1. Europeiska rådet slutsatser av den 12 december 2019 där man ställde sig bakom målet att uppnå en klimatneutral europeisk union senast 2050¹ och kommissionens meddelande av den 11 december 2019 om en europeisk grön giv²,
2. EU:s transportministrars fortsatta engagemang för järnvägen³, såsom det uttrycktes förra året i
 - a) det politiska uttalandet till stöd för en europeisk agenda för internationell persontrafik på järnväg som lades fram vid den informella videokonferensen med EU:s transportministrar den 4 juni 2020, och
 - b) ministeruttalandet om innovativa transporter i godskorridorer från Berlinkonferensen den 21 september 2020,
3. kommissionens meddelande av den 9 december 2020 *Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden*⁴, vars syfte är att fördubbla godstransporterna på järnväg och tredubbla persontransporterna med höghastighetståg senast 2050,
4. Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2020/2228 av den 23 december 2020 om ett Europaår för järnvägen (2021)⁵,

¹ EUCO 29/19.

² COM(2019)640 final, ST 15051/19 + ADD 1.

³ Transportministrarna i Norge och Schweiz deltar regelbundet.

⁴ COM(2020) 789 final, ST 14012/20 + ADD 1.

⁵ EUT L 437, 28.12.2020, s. 108.

5. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/241 av den 12 februari 2021 om inrättande av faciliteten för återhämtning och resiliens⁶ och det kommande antagandet av en andra förordning om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa,
6. EU:s transportministrars informella videokonferens den 30 mars 2021, där ministrarna tog ställning till det portugisiska ordförandeskapets icke-officiella dokument *How to Accelerate Modal Shift to Rail: different paths to a common goal*,

EUROPEISKA UNIONENS RÅD

7. NOTERAR att EU:s järnvägssystem har genomgått grundläggande lagstiftningsreformer genom fyra lagstiftningspaket som antogs 2001⁷, 2004, 2007 och 2016, VÄLKOMNAR de positiva effekterna av dessa reformer när det gäller marknadsöppning och teknisk harmonisering, som delvis har uppnåtts och delvis väntar,
8. KONSTATERAR att regelverket på EU-nivå och nationell nivå är mycket komplext och varierat och UNDERSTRYKER att ytterligare ansträngningar måste göras för att säkerställa de ekonomiska och operativa fördelarna med teknisk harmonisering, särskilt för gränsöverskridande järnvägstrafik, samtidigt som man erkänner de olika utgångspunkterna i medlemsstaterna och deras varierande organisationsstrukturer, BETONAR vikten av att fullt ut genomföra den befintliga unionslagstiftningen och UNDERSTRYKER att framtida förslag till unionslagstiftning bör utgå från en noggrann analys av det aktuella läget och även syfta till förenkling när så är möjligt,
9. ÄR MEDVETET OM att vissa medlemsstater inte tillhandahåller förbindelser via järnväg, och att smart och hållbar rörlighet därför endast kan uppnås med andra transportsätt, INSER också att näten i andra medlemsstater är isolerade och att insatserna för att öka driftskompatibiliteten därför inte förbättrar prestandan,

⁶ EUT L 57, 18.2.2021, s. 17.

⁷ Det första järnvägspaketet omarbetades 2012 genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (EUT L 343, 14.12.2012, s. 32).

10. BETONAR att ytterligare teknisk harmonisering i syfte att öka driftskompatibiliteten hos de nationella näten kommer att stödja den inre marknaden för internationella järnvägstjänster, unionens järnvägssystem och effektiviteten, BETONAR dessutom järnvägens betydelse för unionens ekonomi och dess industriella bas, inbegripet dess globala konkurrenskraft, som också kommer att gynnas av forskning, innovation och teknisk harmonisering, SER därför FRAM EMOT det nya gemensamma företaget för Europas järnvägar, som bör spela en avgörande roll i forskningen om ny digital teknik inom järnvägen och därigenom tillhandahålla en samordnad strategi med sektorn för den övergripande utvecklingen av järnvägssystemen; detta bör också leda till en snabbare utveckling av det tekniska regelverket, med beaktande av den tid som krävdes för att införa tidigare standarder,
11. ANSER att behovet av att både sträva efter klimatneutral och miljövänlig⁸ rörlighet och säkerställa ett resilient och sammanlänkat transportsystem, särskilt i kristider, såsom visades under covid-19-pandemin, ger järnvägarna en central plats inom det framtida transportutbudet,
12. UNDERSTRYKER vikten av en kontinuerlig dialog mellan offentliga myndigheter, berörda aktörer, arbetsgivare, arbetstagare och användare av järnvägstransporter för att se till att alla drar nytta av järnvägstransporterna, NOTERAR i detta sammanhang Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs förberedande yttrande av den 24 mars 2021 om ett gemensamt europeiskt järnvägsområde på begäran av det portugisiska ordförandeskapet⁹,
13. SER FRAM EMOT den planerade översynen av unionslagstiftningen om godskorridorer¹⁰ och om det transeuropeiska transportnätet (TEN-T)¹¹,

⁸ Järnvägen har ett lågt koldioxidavtryck, låga utsläpp, låg markanvändning och en lång livscykel för sin rullande materiel, samtidigt som den minskar trafikstockningarna och förbättrar luftkvaliteten i stadsområden.

⁹ EESC TEN/727, ST 7614/21.

¹⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik, EUT L 276, 20.10.2010, s. 22.

¹¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, EUT L 348, 20.12.2013, s. 1.

I. Trafikomställning

14. BETONAR att järnvägstransporterna står för endast 0,4 % av de koldioxidutsläpp som orsakas av transporter, trots att de motsvarar 8 % av passagerartransporterna och 19 % av godstransporterna i hela Europa¹²; av denna anledning är en trafikomställning från koldioxidintensiva transportsätt till järnvägstransport sannolikt det effektivaste sättet att minska koldioxidutsläppen inom transportsektorn i stora delar av unionens territorium,
15. NOTERAR att de betydande ansträngningar för att öppna marknaderna och den tekniska harmonisering som hittills genomförts har stabiliserat järnvägstransporttjänsternas andel på en snabbt växande marknad där kundernas förväntningar också har ökat, men att en markant omställning till järnväg ännu inte har uppnåtts, trots de framsteg som gjorts inom enskilda marknadssegment,
16. INSER att framsteg i riktning mot en trafikomställning kommer att kräva att järnvägens attraktionskraft och konkurrenskraft stärks genom en förbättring av järnvägstjänster som anpassas till kundernas efterfrågan och en effektiv optimering av multimodala lösningar som inbegriper järnväg och andra transportsätt; framsteg bör också underlättas genom ett effektivt samarbete mellan berörda medlemsstater och mellan infrastrukturförvaltare; på det hela taget kommer en verklig trafikomställning att kräva en ökning av järnvägstrafikens volym som är större än den ekonomiska tillväxten,
17. ANSER DET VARA VIKTIGT att regelbundna politiska utvärderingar som mäter graden av verkligt öppnande av marknaden och teknisk harmonisering kompletteras med en analys av de politiska konsekvenserna för trafikomställningen, den ekonomiska och sociala sammanhållningen, miljöprestandan, systemens effektivitet, infrastrukturavgifterna, servicenivåerna och arbetsvillkoren,
18. VÄLKOMNAR i detta sammanhang de pågående initiativen för att utarbeta en framtidsblickande och mer operativ analys av trafikomställningen genom att bedöma de framsteg som är möjliga under givna förhållanden och göra antaganden om specifika förbättringar av infrastrukturens kvalitet och konnektivitet, med beaktande av alla former av inrikes och internationell trafik, samt kommissionens åtagande att utveckla ett ”index för järnvägsförbindelser” UPPMANAR till en utvärdering av mellanlånga förbindelser mellan större städer,

¹² Se Europeiska kommissionen, *Statistical pocketbook 2020*, tabellerna 3.2.12, 2.3.3 och 2.2.3 (exklusive transport med rörledning).

II. Resiliens

19. NOTERAR att transportsektorn har varit en av de sektorer som drabbats hårdast av covid-19-pandemin, med ekonomiska skador orsakade av kraftiga minskningar av resor och turism, störningar i leveranskedjor, inkomstbortfall för järnvägsoperatörer och minskad konnektivitet i hela EU; detta har orsakat betydande ekonomiska förluster för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare och har haft de allvarligaste konsekvenserna för persontrafiken på järnväg, där situationen kan ha försenat eller blockerat projekt för nya investeringar och tjänster; samtidigt har järnvägen visat sig vara det mest resilienta transportsättet, särskilt i form av icke-förarbunden kombinerad transport,
20. NOTERAR att riktade åtgärder från transportministrarnas sida i samarbete med Europeiska unionen och alla relevanta berörda parter har hjälpt järnvägssektorn att hantera de negativa ekonomiska effekterna av krisen, som har drivit vissa berörda parter till randen av kollaps, och därmed säkerställt överlevnaden för denna samhällsviktiga tjänst och kollektiva nytta,
21. ANSER att krisen har visat på behovet av att stärka resiliensen och beredskapsåtgärderna, förbättra tillgängligheten, samstämmigheten och samordningen i järnvägsnätet och ge högre prioritet åt förbättring av gränsöverskridande förbindelser som en del av ett transeuropeiskt järnvägsnät som skulle utgöra ryggraden i resilienta och hållbara transportleder, UPPMANAR kommissionen att redogöra för de framsteg som gjorts i utarbetandet av en beredskapsplan för transporter för att bättre kunna hantera pandemin och andra större kriser,

III. Europeisk persontrafik på järnväg

22. BETONAR att även om internationell persontrafik på järnväg står för en låg andel av EU:s totala marknad för persontrafik¹³, finns det uppmuntrande tecken på både utbuds- och efterfrågesidan som tyder på att en betydande ökning är möjlig under det kommande årtiondet; de pågående projekten, som t.ex. syftar till att återuppliva de europeiska nattågen, visar prov på entusiasm och variation,
23. NOTERAR de stora skillnaderna i hur internationell persontrafik, infrastruktur och nät utvecklas i olika delar av Europa, bland annat till följd av kundefterfrågan, politiska val, geografi, befolkningstäthet och ekonomisk integration mellan gränsöverskridande regioner,
24. VÄLKOMNAR inrättandet av och de praktiska åtgärder som vidtagits av plattformen för internationell persontrafik på järnväg (IRP), som omfattar många olika berörda parter, och NOTERAR utvecklingen av konceptet Trans Europe Express 2.0 (TEE 2.0), VÄLKOMNAR kommissionens avsikt att under detta år lägga fram en handlingsplan för att stärka järnvägstjänster på långa distanser och gränsöverskridande järnvägstjänster för passagerare, UNDERSTRYCKER behovet av samarbete mellan medlemsstaterna och Europeiska unionen för att undanröja marknadshinder och UPPMANAR kommissionen att senast nästa år lägga fram en lägesrapport om resultaten av sin handlingsplan,
25. UPPMANAR till ytterligare utveckling av den europeiska persontrafiken på järnväg; på kort och medellång sikt bör detta uppnås genom att man kompletterar befintliga tjänster och fokuserar på passagerarnas erfarenheter, rättvis konkurrens, övergripande färdvägsplanering och biljettförsäljning som erbjuds av järnvägsföretag och tredjepartsbiljettutfärdare, direktförbindelser med regional-, lokal- och stadstrafik och kapacitetstilldelningsförfaranden, utan att det påverkar medlemsstaternas och infrastrukturförvaltarnas befogenheter i detta avseende, samt genom undanröjandet av tekniska och driftsmässiga hinder, särskilt på gränsöverskridande sträckor och vid terminaler,

¹³ 7 % av det totala antalet passagerarkilometer enligt Europeiska kommissionens Statistical pocketbook 2020, tabell 3.2.12.

26. MEDGER att ytterligare utveckling av detta segment kräver att de återstående flaskhalsarna i infrastrukturen i unionens järnvägssystem undanröjs, att stomnätet och det övergripande TEN-T-nätet förverkligas, att ett höghastighetsnät utvecklas, att driftskompatibel rullande materiel köps in och att det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) genomförs fullt ut i enlighet med de nationella genomförandeplanerna, så att trafikavbrotten minimeras,
27. ÄR MEDVETET OM de nationella strategiernas mångfald när det gäller att organisera persontrafik på järnväg och FRAMHÅLLER att tjänster med öppet tillträde som svar på efterfrågan på marknaden bidrar till att utvidga trafikomställningen till järnväg, vilket måste kombineras med en bred innovationskultur och en dynamisk järnvägsekonomi, INSER att medlemsstaterna i vissa fall kan överväga att på sina territorier använda avtal om allmän trafik för internationell persontrafik på järnväg, utöver för inrikes trafik, i syfte att generera önskat transportutbud, |SER i detta sammanhang FRAM EMOT kommissionens översyn av tolkningsriktlinjerna för förordning (EG) nr 1370/2007¹⁴,

IV. Europeisk godstrafik på järnväg

28. FÖRVÄNTAR SIG att framstegen mot ett fullbordande av stomnätet för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) inom den fastställda tidsramen, och en omfattande utbyggnad av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS), såväl med avseende på infrastruktur som ombord, tillsammans med en gradvis avveckling av befintliga signalsystem, och ytterligare harmonisering av tekniska och driftsmässiga krav kommer att leda till effektivare, mindre kostsamma och bättre integrerade järnvägstransporter, vilket kommer att möjliggöra en fortsatt ökning av godstransporterna på järnväg,

¹⁴ Tolkningsriktlinjer för förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg, EUT C 92, 29.3.2014, s. 1.

29. FÖRVÄNTAR sig att godstransporterna på järnväg ska stimuleras ytterligare av det samordnade införandet av nya innovationer, särskilt på området för digitalisering och automatisering, förutsatt att införandet, ur ett kostnads-nyttoperspektiv, bidrar till att öka järnvägssektorns konkurrenskraft, NOTERAR att det digitala informationsutbytet, inklusive spårningssystem, kommer att utgöra ett viktigt steg mot att integrera godstransporter på järnväg i leveranskedjan och göra godstransporter på järnväg till ett mer tillförlitligt val för avsändare,
30. FÖRVÄNTAR SIG, när det gäller den europeiska gröna given, där kommissionen ger godstransporter på järnväg högsta prioritet, att detta initiativ kommer att bygga på alla erfarenheter av och den bästa praxis som redan utvecklats i fråga om godskorridorerna, och samtidigt främja innovation inom ny teknik, digitalisering och operativa koncept för att uppnå ett mer integrerat operativt nät för konkurrenskraftig godstrafik på järnväg,
31. KONSTATERAR att unionens järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik, vilket utgörs av godskorridorerna, har visat sig vara mycket effektivt när det gäller att utveckla samordnade åtgärder och gemensamma åtgärder bland de aktörer som ansvarar för driften, samtidigt som det bland annat underlättar en förbättring av godstransporternas resiliens i samband med större kriser och genomförandet av nödvändiga beredskapsåtgärder,
32. ERKÄNNER det arbete som redan utförts av godskorridorerna, VÄLKOMNAR medlemsstaternas åtagande att fortsätta sitt samarbete med Europeiska kommissionen och samordnarna för stomnätsskorridorerna, UNDERSTRYKER vikten av att utveckla ytterligare infrastrukturkapacitet och godskorridorernas rutter i enlighet med marknadens krav och kundernas behov, samt UPPMANAR till förstärkning av godskorridorernas funktion på ett samordnat sätt,

V. Nätverk, investeringar och konnektivitet

33. NOTERAR att TEN-T-nätet har varit oerhört viktigt för utvecklingen av ett sammanhängande driftskompatibelt järnvägsnät med hög kapacitet i hela unionen, och även för att ansluta det till hamnar, flygplatser och terminaler för vägar och inre vattenvägar; även om det inte har varit möjligt att ensamt komma till rätta med de stora asymmetrierna i järnvägsnätets täckning och täthet, har TEN-T-nätet genom Fonden för ett sammanlänkat Europa och andra EU-finansieringsinstrument gjort det möjligt för många medlemsstater med mindre investeringskapacitet att kontinuerligt, om än långsamt, uppgradera och förbättra konnektiviteten i sina nät,
34. UNDERSTRYKER vikten av en konsekvent TEN-T-politik med projekt som främjar utvecklingen av höghastighetstrafik och internationell trafik för persontransporter på järnväg mellan de viktigaste knutpunkterna i städerna och underlättar en mer konkurrenskraftig godstransport på järnväg, BETONAR att detta är en av förutsättningarna för att uppnå målen i strategin för hållbar och smart rörlighet, UPPMUNTRAR initiativ som syftar till att erbjuda järnvägsförbindelser som kan ersätta kortdistansflygningar, när så är möjligt,
35. ERKÄNNER MED BEAKTANDE av det politiska målet att uppnå en klimatneutral ekonomi att de nationella budgetarna i många medlemsstater fortfarande är ansträngda till följd av den tidigare ekonomiska krisen och den rådande pandemin och att de offentliga investeringarna i transporter i dessa medlemsstater knappt har legat kvar på den nivå som krävs för att säkerställa underhållet,
36. BETONAR att järnvägssektorn kommer att behöva utnyttja EU:s finansieringsinstrument på bästa möjliga sätt; järnvägstransportinfrastruktur har identifierats som det segment som är i störst behov av investeringar för att färdigställa TEN-T-nätet och modernisera det befintliga nätet, VÄLKOMNAR därför att medlemsstaterna planerar att använda resurser som görs tillgängliga genom faciliteten för återhämtning och resiliens och den fleråriga budgetramen 2021–2027 för att öka järnvägssektorns konkurrenskraft och stödja relaterade investeringar i järnvägsinfrastruktur,

37. UNDERSTRYKER att en systemisk integrering med andra transportsätt, inbegripet sjöfart, inre vattenvägar, luft- och vägtransporter, stadstransportmöjligheter och aktivt resande, är avgörande för att hålla territorierna sammankopplade och åstadkomma en trafikomställning; detta leder till behov av ökade möjligheter till omstigning, ökad kapacitet i befintliga överförings- och omlastningsanläggningar och bättre intermodal trafikstyrning,
38. INSER att sektorn måste göra stora investeringar i internationell rullande materiel för fjärrtrafik; finansieringen skulle kunna stödjas genom garantier på unionsnivå för att utnyttja innovationer, uppgradera till nya tekniska specifikationer, öka flexibiliteten, säkerheten och komforten samt diversifiera tjänsteutbudet, INSER också att det finns ett akut behov av investeringar från den privata sektorn och ERINRAR medlemsstaterna om att det finns internationella avtal och fördrag som underlättar privata investeringar, såsom Luxemburgprotokollet till Kapstadskonventionen¹⁵,
39. UPPMANAR kommissionen att undersöka eventuella system på EU-nivå för att stödja järnvägsoperatörer på ett icke-diskriminerande sätt, och att förelägga rådet resultaten, NOTERAR, med beaktande av järnvägssektorns särdrag, kommissionens avsikt att se över reglerna för beviljande av statligt stöd.
-

¹⁵ Protokoll om särskilda frågor rörande rullande järnvägsmateriel till konventionen om internationell säkerhetsrätt till flyttbar egendom EUT L 331, 16.12.2009, s. 4.