

Global Report

유럽연합 모빌리티 전략에 대한 유럽철도인프라기업연합의 의견

1. 요약
2. 도입
3. 배출가스 제로 모빌리티로의 이전
4. 지속가능한 모빌리티에 인센티브를 제공하는
공정한 환경
5. 스마트하고 복원력있는 인프라시설과 철도차량
6. 펀딩 필요조건

1. 요약

- 유럽 철도분야는 현재 진행되고 있고 가속화되는 기후 위기에 신속하게 대응하고 현대식의 효율적인 기술을 확보할 수 있도록 교통분야가 지원해야 하는 목표를 제시하는 유럽연합 지속가능한 스마트 모빌리티 전략(Sustainable and Smart Mobility Strategy)의 시기적절한 적용을 환영한다. 이 전략은 배출가스 제로 모빌리티로 가는 전환 과정과 유럽연합 그린딜 목표 달성을 위한 과정에서 철도분야에 뚜렷한 역할을 다할 것을 주문하고 있다. 서비스 개선에 초점을 두고, 유럽철도는 이 전략 실행을 위해 유럽연합 집행위원회와 회원국을 지원할 것이다.
- COVID-19 극복과 기후 위기는 한 번에 해결되어야 하므로, 유럽철도 인프라기업연합(CER)은 더 좋은 모빌리티로의 복귀를 통해 지속가능하고 복원력 있는 경제 회복을 이루기 위해 이 전략에 대한 우리의 의견을 전달하고자 본 의견서를 준비했다.
- 유럽철도 인프라기업연합(CER)은 유럽연합의 전략에 아래와 같은 의견을 제시하는 바이다.
 - 유럽철도 인프라기업연합(CER)은 ‘2011 교통백서’(2011 Transport White Paper)가 제안했지만 아직 이행되지 못하고 있는 전환교통(modal shift) 목표를 재정의 하려는 유럽연합 집행위원회의 시도를 환영한다. 미래의 모빌리티 수요는 철도산업에 대해 수치는 높게 설정될 것이고, 발전을 이루기 위한 구체적인 활동을 통해 보완될 것이라는 것을 명확하게 강조하고 있다.
 - 이십년 이상 동안, 외부효과의 내재화는 유럽의 교통과 환경정책의 의제였지만 여전히 정책상 목표로만 남아있는 실정이다. 유럽연합은 최종적으로 사용자 지급(user pays) 원칙과 오염 유발자 지급(polluter pays) 원칙의 완전한 적용을 위해 나아가야 하는 바, 그것은 COVID-19 이후에 유럽의 경제회복을 위한 자금지원을 위해 교통 수입을 사용해야 하는 좋은 이유이기 때문이기도 하다.
 - 유럽연합 전략의 목표는 주로 인프라시설에 대한 적절한 투자 및 철도차량, 디지털화 그리고 인적 자원에 대한 투자와 조화를 이루어야 한다.
 - 우리의 미래세대를 위해 그리고 더 좋은 모빌리티로의 복귀를 위한 유럽연합의 모빌리티 시스템 구축을 위해, 전략은 모든 가능성과 재무적인 리소스를 검토해야 하며, 철도 프로젝트는 충분히 많은 우수사례를 이미 보유하고 있다.
 - 철도가 지속가능하고 복원력있는 모빌리티를 달성하는데 중심이 되는 역할을 다하기 위해, 기존의 재무적인 톨과 인센티브를 이용하여 인프라시설 프로젝트 완료를 가속화하는 것이 필수적이다. 유럽횡단 교통 네트워크(TEN-T)와 철도 인프라시설, 유럽철도교통 관리시스템(ERTMS)의 지속적인 도입, 철도화물을 위한 디지털 자동연결기(DAC)의 보급, 동질적인 전철화, 상호호환이 가능하고 에너지 효율적인 철도차량 파이낸싱, 5G의 도입 그리고 주요 도심을 연결하는 유럽의 고속철도 네트워크 운행주기를 높이는 것으로의 공공투자가 여객철도와 화물철도의 목표 달성을 위해 필수적이다. 철도분야는 향후 10년 동안 매년 적어도 500억 유로가 필요하다.

2. 도입

- 유럽의 기후에 대한 가장 큰 문제는 교통이다. 현재의 모빌리티 솔루션 현상은 미래의 옵션이 아니기 때문에, 유럽철도는 현재 진행 중이며 가속화되고 있는 기후위기에 빠르게 대응하고 현대식의 효율적 기술을 확보할 수 있도록 교통분야가 지원해야 할 목표를 명시한 유럽연합의 지속가능한 스마트 모빌리티 전략(Sustainable and Smart Mobility Strategy)의 시기적절한 적용을 환영한다.
- 이 전략은 배출가스 제로 모빌리티로 가는 전환 과정과 유럽연합 그린딜 목표 달성을 위한 과정에서 철도분야에가 뚜렷한 역할을 하기를 주문하고 있다. ‘2011 교통백서’를 포함한 유럽연합의 교통관련 전략에서 철도에 대한 야심은 항상 높았지만, 철도로의 수단이동은 아직 실현되지 않았다. 교통수단

간의 공정한 경쟁을 위한 인터모달 프레임워크 환경을 해결하고, 다가오는 시대에 구체적인 결과를 도출하기 위해 철도 인프라시설과 철도차량에 적절한 예산을 확보하여 장기적 투자를 진행하는 것이 기본이 될 것이다. 또한, 철도가 법률조항을 정기적으로 수정할 필요가 없이 빠르게 변화하는 현실에 쉽고 신속하게 적용하는 것을 보장하기 위해, 철도가 관련 규정들을 정밀하게 실행할 규정을 정할 수 있도록 미래의 법률화 작업에 충분한 유연성을 주는 것도 비슷하게 중요한 문제이다. 서비스 개선에 초점을 두고, 유럽 철도는 이 전략을 실행하는데 유럽연합집행위원회와 회원국을 지원할 것이다.

- COVID-19 극복과 기후위기는 한 번에 해결되어야 하므로, 유럽철도 인프라기업연합(CER)은 더 좋은 모빌리티로의 복귀를 통해 지속가능하고 복원력 있는 극복을 이루기 위해 이 전략에 우리의 의견을 전달하고자 본 의견서를 준비했다.

3. 배출가스 제로 모빌리티로의 이전

- 유럽철도 인프라기업연합(CER)은 ‘2011 교통백서’(2011 Transport White Paper)가 도입했지만 아직 이행하지 못하고 있는 전환교통(modal shift) 목표를 재정의 하려는 유럽연합 집행위원회의 접근방법을 환영한다. 2015년부터 2018년까지 철도의 연간성장률은 여객철도가 2.5%, 화물철도가 4.1%이다. 이 기간 중, 항공교통은 철도보다 약 4배 그리고 도로는 계속 화물시장을 지배하고 있다.
- 철도는 예상되는 유럽연합 교통 활동의 성장을 수용하는데 핵심이 되어야 한다. 기본 시나리오에 의하면, 모든 교통수단의 여객수송량은 2030년까지 연간 1.2% 성장하여 총 19% 그리고 2015년과 비교하여 2050년까지 연간 0.8% 성장하여 총 34%에 달할 것이다.
- 여객철도는 연간 6%씩 성장하여 2050년까지 여객 수송시장에서 15%를 점유할 것으로 예상된다. 화물철도의 경우, 현재의 성장률이 계속되어 2050년까지 철도시장 점유율은 24%에 달할 것으로 예상된다. 이 지표들은 미래의 모빌리티 수요가 철도에 대한 수치는 높게 설정하고 발전을 이루기 위한 구체적인 활동을 통해 보완될 것이라는 것을 명확하게 강조하고 있다.
- 2030년까지 고속철도 교통을 2배로 그리고 2050년까지 3배로 만드는 것은 야심찬 목표로 보이지만, 미래의 교통수요의 관점에서 이것을 볼 필요가 있다. 항공교통도 2050년까지 두 배 증가할 것으로 예상되므로, 단거리 비행기 운항에 대한 충분한 평가가 필요하다. 더욱이, 2030년까지 연장 800km 이내 거리의 총 이동에 대한 탄소중립 목표 달성에 기여하기 위한 중요한 이행주체인 기존의 철도가 여객시장에서 무시되어서는 안 된다.
- 화물시장의 경우, 오늘날 육로 화물시장의 75%를 도로에서 철도와 내륙 수로교통으로 이전하려는 유럽연합 그린딜의 요구에 대한 철도분야의 목표는 이를 충족시키지 못하고 있다.
- 일반적으로, 철도로의 전환교통을 더욱 촉진시키고 철도를 가장 지속가능한 교통수단으로 위치시킬 수 있는 기준이 이 전략과 실행에 더 잘 표현되어야 한다. 이 전략은 차량과 연료 모두에 대해 도로와 항공교통의 청정화를 과하게 강조하고 있지만, 이것들은 단기, 중기적으로 성과를 창출하기 힘들다. 교통분야의 전환교통 목표에 반대하고 비효율성을 만들게 될 군집주행(platooning)과 유럽 모듈 시스템(European Modular Systems)과 같은 개발들이 진행 중이다. 전략은 오히려, 최초/마지막 이동에 초점을 두고 교통수단 간에 효율성을 개선해야 한다.
- 국가적 차원에서 전환교통으로 이전은 좋은 결과가 있었다. 즉, 이탈리아의 고속철도, 오스트리아 출발/도착 야간열차 부활, 네덜란드와 독일의 [항공-철도 아젠다](air-rail agenda) 그리고 회원국 내에

서의 다양한 인프라시설 프로젝트가 그것이다. 이러한 우수한 국가적 이니셔티브는 유럽연합 차원에서 제도적으로 추가적인 지원이 필요하며, 이러한 개발 논의는 ‘세계 철도 여객 플랫폼’ (International Rail Passenger Platform) 내에서 추가적으로 진행되어야 한다.(이 플랫폼 내에서, 우리는 이미 파트너들과 협력을 진행 중이다.) 인터모달 교통 프로젝트는 지속가능한 화물교통을 활성화시키기 위해 유럽연합 차원에서 특화된 지원이 필요할 것이다.

- 가장 중요한 것은 모든 차원에서 긴급한 활동들이 요구되는 현재의 수단분담율 트렌드를 역전시키는 것이다. 첫 번째 조건은 외부비용의 내재화를 통해 기존의 시장실패를 수정하고 인터모달 차원의 공평한 경쟁 환경을 보장하는 것이다. 철도교통량의 증가는 더 많은 용량을 확보하는 것과 같이 진행되는 것이다. 물리적인 인프라시설과 디지털 인프라시설 모두를 포괄하는 투자가 진행되고, 그것에는 철도차량을 포함해야 한다. 철도분야는 수송용량을 더 잘 관리하기 위한 이 논의과정에서 하나의 주체가 될 것이다. 결국, 철도분야는 서비스가 사용자의 요구에 맞춤형이 되어야 한다는 사실을 알고 있기 때문에, 더욱 많은 사람들을 철도로 유인하기 위해 이용가능성을 높이고 승차권의 온라인 관리를 시행하는 것이다.

4. 지속가능한 모빌리티에 인센티브를 제공하는 공정한 환경

- 이십년 이상 동안, 외부효과의 내재화는 유럽 교통과 환경정책의 의제였지만 여전히 정책상 목표로만 남아있는 실정이다. 유럽연합은 최종적으로 사용자 지급(user pays) 원칙과 오염유발자 지급 (polluter pays) 원칙의 완전한 적용을 위해 나아가야 하는 바, 그것은 COVID-19 이후 유럽의 경제 회복을 위한 펀딩을 위해 수입금을 사용해야 하는 좋은 이유이기 때문이기도 하다. 전략이 설정한 목표들은 실제 가격을 다루어야 할 것이며, 투자 유치를 위해 외부비용을 더 잘 내재화시키는 것이 비용 효율적인 방법이 될 것이다. 그런데, 유럽철도 인프라기업연합(CER)은 유럽연합 집행위원회의 외부비용 내재화에 대한 장기적인 접근에 대해 우려를 표한다. 전략은 교통의 결합만으로 시장실패를 극복하고자 하며, 환경 과세를 통해 세입재활용(revenue recycling)에 의한 자본확충을 시도하지 않고 있다.
- 유럽연합 내에서 교통의 외부비용은 모든 교통정책에서 사회적 한계비용 가격정책의 장려를 통해 교통을 사용하는 사람들에게 의해 커버되어야 한다. 2021년의 [Fit for 55] 패키지와 [Eurovignette Directive] 개정판이 교통의 외부효과를 내재화시키기 위해 모든 교통수단에 걸쳐 사용자 지급(user pays) 원칙과 오염유발자 지급 (polluter pays) 원칙을 적용하기 위한 중기정책을 가이드 하는데 핵심이 될 것이다. 전략은 그린 과세(green taxation, 외부비용의 내재화와 오염을 유발하는 교통수단에 대한 세금감면 종료)를 통해, 모든 회원국 내의 모든 교통수단에 대해 공정한 경쟁공간을 만드는 것을 돕기 위한 스마트 정책 제안을 시도해야 한다.
- 철도는 이미 외부비용이 낮고 남아있는 외부적인 논쟁거리는 현재 해소되고 있다. 화차 개조와 같은 기술이 이미 존재하고 있으며 목표가 설정되어 있다.(상호호환성 기술기준 – 소음, TSI Noise, Technical Specification for Interoperability – Noise) 현재 유럽에서는 조용한 화차가 도입되고 있다.
- 거의 모든 자동차, 밴, 버스 뿐 아니라 새로운 중량자동차도 2050년까지 배출가스 제로가 될 것이다. 전략은 배출가스 제로를 위한 도로용 자동차 엔진의 발전이 수질 및 토지오염과 같은 환경적 문제를 해결할 수 없다는 사실을 정확하게 선언해야 한다. 축전지를 이용하여 도로를 운행하는 중 차량은 타이어로 인해 소음과 미세 플라스틱을 배출하며, 전환교통이 실현되지 않으면 생물다양성과 유럽 시민들의 건강과 행복에 부정적인 영향을 미치게 될 사고와 도로에서의 충돌 그리고 교통 혼잡은 계속될 것이다. 동시에, 순환경제로의 전환을 위해서는 새로운 혁신적인 솔루션과 비즈니스 모델이 필요할 것이다.

- 단기적으로, 전략에서 제안한 목표를 달성하기 위해서는 인터모달 프레임워크 환경 조성이 요구된다. 화물과 여객교통 시장에 공정한 경쟁조건이 구축되지 않는 한, 철도는 보상을 받아야 할 것이다. 유럽 연합 집행위원회는 공정한 경쟁조건을 조성하고 관련된 발전을 이루기 위해서 회원국과 유럽연합 환경국(European Environment Agency) 그리고 유럽연합 통계청(Eurostat)과 협력해야 한다. 투명성과 데이터 품질 그리고 목표와의 일치성을 보장하기 위해, 교통수단별 환경적 영향과 발전을 평가하는 기준 매트릭스와 기술이 매년 업데이트되어야 한다. 또한 이 데이터베이스를 이용하여, 정부기관은 철도를 위한 보상을 계산할 수 있게 도움을 받을 것이다. 철도 인프라시설 관리자들의 선로사용료 감소를 보상해주는 보상금, 계속 변경되는 표준과 요구조건과 관련된 비용의 보상이나 기술혁신에 보조금을 제공하는 형태의 지원이 가능할 것이다.
- 유럽철도 인프라기업연합(CER)은 배출가스 제로 모빌리티로의 이전을 밀고 나가기 위해 올바른 인센티브를 제공하는 유럽연합집행위원회의 이니셔티브를 환영한다. 교통수단 사용자들이 더욱 지속가능한 선택을 할 수 있게 만드는 재무적인 인센티브가 다른 규정적인 조치들(이산화탄소 기준, 탄소세, 세금 및 인프라시설 요금제 등)을 보완할 수 있도록 반드시 강화되어야 한다. 화주와 여행객들이 저탄소 모빌리티를 정확하게 이해하고 선택할 수 있도록, 유럽연합 집행위원회는 탄소발자국을 포함한 교통의 환경마크제도(Transport environmental ecolabelling)를 개발해야 한다. 유럽철도는 이미 교통서비스용 환경마크제도 도입을 위해 작업을 시작했으며 유럽연합 집행위원회 이니셔티브에 기여할 것이다.

5. 스마트하고 복원력있는 인프라시설과 철도차량

- 전략의 목표는 인프라시설, 철도차량, 디지털화 및 인적자원에 대한 적절한 투자와 조화를 이루어야 한다. 도로 인프라시설이 유럽연합 정책의 시금석으로 남아있는 조건이라면, 철도 인프라시설은 공정한 경쟁 환경을 유지하고 있다. 전략은 2030년까지 핵심 네트워크를 고속으로 연결(2050년까지 포괄적 네트워크 구축)하는 것을 포함하여 지속가능하고 스마트한 교통을 갖춘 운영적 멀티모달성을 가진 유럽횡단 교통 네트워크(TEN-T, Trans-European Transport Network) 구축 목표를 재차 강조하고 있다.
- 유럽철도 인프라기업연합(CER)은 핵심 영역 내에서 물리적이고 디지털적인 인프라시설로 인프라시설을 광범위하게 정의하기를 제안한다. 모든 유럽 전체에 걸쳐 새로운 인프라시설뿐 아니라 업그레이드와 유지보수도 고품질 철도서비스를 운영하기 위해 필요할 것이다. 이것에는 유럽의 수도와 주요도시를 연결하고 도시 노우드와 공항을 연결하며 상호 호환되는 고속의 네트워크를 창조하기 위한 멀티모달 구성요소가 반드시 포함되어야 한다. 이러한 점에서, 철도산업에는 안정적이고 장기적인 재무적 프레임워크가 핵심적인 사항이다.
- 또한, 혼잡이 가중되고 있는 철도 네트워크를 극복하는데 있어서 투자 요구조건이 핵심적일 것이다. 철도시장 모니터링(Rail Market Monitoring) 데이터에 의하면, 혼잡으로 영향을 받고 있는 전체 노선 연장이 2015년과 비교하여 2018년에는 두 배가 되었다.
- 전략에 의하면, 철도가 도로보다 자동화가 더 용이하다. 자동화가 유럽철도교통 관리시스템(ERTMS)의 도입과 결합되는 시점이, 수송용량을(가장 혼잡한 인프라시설에서조차 30% 정도임) 더 잘 관리할 수 있도록 돕고 더욱 효율적인 운전(직접적인 배출가스 제로 모빌리티를 양성하는 것과 비교하여 철도가 가진 추가적인 경쟁력 있는 장점이다.)을 통해 에너지와 비용절감을 도울 것이다. 또한, 이것은 철도가 가진 가장 완벽한 안전성을 개선하게 될 것이다. 유럽철도교통 관리시스템(ERTMS) 도입을

서두르는 것에 대한 중요성이 높아지고 있는데, 이것에는 자금이 필요하다. 철도분야는 비즈니스 케이스를 가진 프로젝트에 대해 실증화 시험을 진행하기 때문에, 이를 통해 파일럿 프로젝트의 혜택을 볼 수 있다. 이 활동은 유럽철도교통 관리시스템(ERTMS) 도입과 관련된 시장의 부흥을 가속화시킬 것이다. 차상 및 지상의 ‘유럽철도 제어시스템’(ETCS, European Rail Control System)을 포함한 이러한 파일럿 프로젝트 개발을 위해 ‘유럽 연결 프로젝트’(CEF, Connecting Europe Facility) 예산을 이용할 수 있어야 할 것이다. 1세대 ‘유럽철도 제어시스템’(ETCS) 차상 유닛(OBUs, on board units)의 도입과 예를 들어, ‘GSM 기반 열차 제어용 국제무선통신 표준’(GSMR, Global System for Mobile Communications-Railway)에서 ‘미래 철도 모바일 통신시스템’(FRMCS, Future Railway Mobile Communication System)과 같은 표준에서 충전사양을 만족시키기 위한 기존 차상 유닛(OBUs)의 개조는 상당한 재무적인 도전이 필요한 것들이다.

- 철도차량 특히, 장거리와 단거리에서 비행기의 대안으로 고속으로 연결이 가능한 철도차량에 대한 재무적인 투자에 대한 중요성이 더 강조되어야 한다. 화물차량과 관련하여, 전략은 디지털 자동연결기(DAC, digital automatic couplers)의 역할에 대해 많이 고려하지 않고 있다. 디지털 자동연결기(DAC)로의 이동을 평가하는 것은 중요한 문제인데, 그것은 도전적인 과제이기도 하지만 미래의 철도 화물을 위해서는 매우 중요한 것이다. 추가로, 전략은 철도화물의 근간이자 유니모달(unimodal) 도로 화물의 지속가능한 대안으로서 일반화물 철도교통이 얼마나 잘 이용될 수 있는지에 대해 많이 고려하지 않고 있다.
- 유럽철도인프라기업연합(CER)은 미래의 교통은 전기화 되어야 한다는 유럽연합집행위원회의 의견에 동의한다. 철도에 있어, 전략이 가진 모든 정책 시나리오는 그 주요 옵션으로 전기화를 두고 있다. 기본 시나리오에 의하면, 2050년까지 여객철도에 사용되는 철도차량의 약 89%가 그리고 화물용 철도차량은 약 79%까지 전철화될 것으로 예상된다. 유럽철도는 2050년까지 유럽연합의 디젤 구동 시스템을 점차적으로 퇴출시킬 예정이다.
- 경제적으로 전철화의 타당성이 부족한 철도노선의 경우, 철도장치용 그린 추진시스템이 고려될 필요가 있다. 철도 운영기업은 연료 대신에 그린 수소를 생산할 때 적정가격으로 이용할 수 있는 상업적 이용가능성 제공이 필요하다. 축전기 구동의 열차의 경우, 이러한 새로운 솔루션을 선택할 초기부터 지속가능성 측면(순환성과 재활용성)을 규명하는 것이 매우 중요할 것이다. 여객철도와 화물철도 모두 2050년 이전에 완전한 탈탄소화를 이루기 위해서는 그들의 톨 키트에 수소와 다른 대체연료를 도입하는 것이 필요할 것이다.
- 철도의 탈탄소화 목표 달성 지원을 위해, 유럽철도는 유럽연합집행위원회가 ‘대체연료 인프라시설 도입에 관한 규정’(AFID, Directive 2014/04/EU on the deployment of alternative fuels infrastructure)을 개정할 때 철도분야를 포함시키기를 요청한다. 철도의 탈탄소화 노력은 에너지 시스템 통합과 수소를 위한 유럽연합의 전략 내에 반드시 포함되어야 한다. 수소 시나리오는 철도노선의 전철화를 위한 교통 분석과 비용편익 분석의 대안으로 도입되어야 한다.

6. 펀딩 필요조건

- 전략은 안정적이고 장기적인 재무적 프레임워크에 의해 보완될 경우에만 결과를 도출할 수 있다. 전환교통을 활성화시키기 위한 투자 우선순위 측면에서 유럽연합과 회원국 사이의 시너지 효과가 검토되어야 한다. 인프라시설(예를 들어, 국경 인프라시설 병목), 철도차량 그리고 전체 교통시스템의 디지털화를 개선하기 위한 스마트 투자가 목표가 되어야 한다. 그러므로 전략은 유럽연합의 모빌리티 시스템을 미래 세대에 맞추어 준비하고 더 좋은 모빌리티로 복귀하기 위해 모든 가능성과 재무적 리

소스를 검토해야 한다. 그 안에서 철도 프로젝트는 우수사례로 평가될 자격이 있다.

- 2021~2030 기간 동안의 추가 투자에 대한 유럽연합 집행위원회의 이전 평가에 의하면, 교통분야는 이전 10년에 비해 연간 약 1,300억 유로 정도이다. 이와 별개로, 철도차량에의 투자는 연간 약 160억 유로로 예상된다. 추가로, 2030년까지 핵심적인 유럽횡단 교통 네트워크(TEN-T, Trans-European Transport Network)의 철도 구성요소 완공을 위해 연간 약 200억 유로가 필요할 것이다.
- 철도가 지속가능하고 복원력 있는 모빌리티를 달성하는데 근간의 역할을 진행하기 위해서는, 기존의 재무적인 톨과 인센티브를 이용하여 인프라시설 프로젝트 완료를 가속화하는 것이 필수적이다. 유럽 횡단 교통 네트워크(TEN-T)와 철도 인프라시설, 유럽철도교통 관리시스템(ERTMS)의 지속적인 도입, 철도화물을 위한 디지털 자동연결기(DAC)의 보급, 동질적인 전철화, 상호호환가능하고 에너지 효율적인 철도차량 파이낸싱, 5G의 도입 그리고 주요 도심을 연결하는 유럽의 고속철도 네트워크 운행주기를 높이는 것으로의 공공투자가 여객철도와 화물철도의 목표 달성을 위해 필수적이다. 철도분야는 향후 10년 동안 매년 적어도 500억 유로가 필요하다.
- 철도 프로젝트에 대한 유럽연합의 지원은 [유럽 연결 프로젝트](CEF, Connecting Europe Facility), [Cohesion Fund] 그리고 [European Regional Development Fund]와 함께 계속되어야 한다. 또한, 철도는 [NextGenerationEU] 경제부흥 계획과 유럽연합 그린 본드(EU Green Bond) 시장에 더 잘 접근하기 위한 당연한 종착지로 고려되어야 한다. COVID-19가 미치는 경제적인 영향과 관련하여, 단기적으로 철도는 [Temporary State Aid Framework]나 철도분야에 전용으로 적용되는 제도에 의해 반드시 보호되어야 한다. 다른 어느 것보다, 가까운 미래에 유럽연합 보조금 규칙(EU state aid rules)이 100%까지 높은 지원율로 제공되어야 한다. 모든 교통수단에 대해 외부비용의 내재화를 완료하고 탄소중립적인 모빌리티로의 전환의 경우에만 수입을 잘 사용하는 공정하고 투명한 가격정책 위에 신속한 진행이 이루어져야 한다.

<원문제목> CER Comments to the EU Mobility Strategy

<원문출처> <https://www.cer.be>