

**Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Et mobilt Europa — En dagsorden for en socialt retfærdig omstilling til ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet for alle**

(COM(2017) 283 final)

(2018/C 081/27)

Ordfører **Ulrich SAMM**

Medordfører **Brian CURTIS**

Anmodning om udtalelse	Kommissionen, 5.7.2017
Retsgrundlag	Artikel 304 i EUF-traktaten
Kompetence	Transport, Energi, Infrastruktur og Informationsfundet
Vedtaget i sektionen	2.10.2017
Vedtaget på plenarforsamlingen	18.10.2017
Plenarforsamling nr.	529
Resultat af afstemningen	111/0/0
(for/imod/hverken for eller imod)	

## 1. Konklusioner og anbefalinger

1.1. Dagsordenen for mobilitet, som præsenteres i Kommissionens meddelelse »Et mobilt Europa« (COM(2017) 283 final) (meddelelsen), afspejler Europas ambition om, inden 2025, at gøre hurtige fremskridt i retning af at indføre et rent, konkurrencedygtigt og forbundet mobilitetssystem, der omfatter alle transportformer og dækker hele Unionen. Fokus for denne meddelelse ligger på vejtransporten i Europa, som er baseret på en industri, der er førende i verden inden for fremstilling og levering af tjenesteydelser. Produktionsdelen af denne sektor beskæftiger 11 % af alle arbejdstagere i fremstillingsindustrien i hele EU og står for 7 % af EU's BNP.

1.2. Meddelelsen fremhæver forbindelsen til de overordnede prioriteter for energiunionen, det digitale indre marked og investeringsplanen for Europa. Mere specifikt søger den at komme med løsninger på nogle af de udestående transportproblemer i forbindelse med det indre marked, samtidig med at den bevarer et afbalanceret syn på menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder og miljøspørgsmål.

1.3. Et velfungerende **fælles europæisk transportområde** står og falder med en hensigtsmæssig lovgivningsmæssig ramme. Det er EØSU's opfattelse, at de foreslåede lovgivningsændringer vedrørende adgang til erhvervet, markedsadgang — herunder cabotagekørsel — og arbejdsvilkår, herunder køre- og hviletider, samt særlige regler om udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport, i vidt omfang ikke er i stand til at afhjælpe de problemer, det er meningen, de skal løse. De specifikke forslag på disse områder behandles mere detaljeret i andre af EØSU's udtalelser. EØSU understreger, at et formålstjenligt regelsæt har afgørende betydning for at sikre, at det indre marked fungerer optimalt, og derfor haster det med at finde tilstrækkelige og velfungerende løsninger. I den forbindelse påpeger EØSU, at udvalget forventer, at det kommende forslag om kombineret transport også vil gribe ind over for problemer med markedsadgang.

1.4. Landtransportteknologi vil sandsynligvis blive revolutioneret af **digitalisering** og automatisering. Disse teknologier giver en bred vifte af nye muligheder for forbrugere og virksomheder, der vil have bedre kvalitet, komfort, fleksibilitet, overkommelige priser og sikkerhed i forbindelse med de tjenester, de anvender, og alle typer udstyr. EØSU konstaterer, at denne nye teknologi har kapaciteten til at effektivisere transportmarkedet, men også til at tilvejebringe analysedata, som kan bidrage til kontrol med og håndhævelse af eksisterende lovgivning og beskyttelse af menneskerettigheder og sociale rettigheder.

1.5. Automatisk kørsel har potentialet til at blive en afgørende faktor, som ud over at udvide både mulighederne for nye tjenester og forretningsmulighederne kan forbedre køretøjernes primære sikkerhed markant og nedbringe antallet af dødsulykker betydeligt. EØSU opfordrer Kommissionen til at arbejde videre med projektet **nul trafikdræbte i 2050**, da dets mål er yderst vigtige for vores samfund og alle borgere.

1.6. EØSU støtter fuldt ud Kommissionens forslag om at afhjælpe den ringe interoperabilitet mellem de forskellige eksisterende elektroniske **vejafgiftssystemer** i medlemsstaterne og indføre en fælles ramme for interoperabilitet. EØSU mener også, at et fleksibelt, fair, gennemskeligt, ikke-diskriminerende vejafgiftssystem, som opfylder principperne om »brugeren betaler« og »forureneren betaler«, vil have en positiv effekt, hvis indtægterne herfra øremærkes. En fuld øremærkning af indtægterne vil kunne bringe mere end en halv million nye beskæftigelsesmuligheder til Europa.

1.7. EØSU bemærker, at der er en indbyrdes modstrid mellem den forventede **nedbringelse af emissioner** (13 %) fra vejtransportsektoren i forbindelse med denne pakke og den nødvendige reduktion på 18-19 %, som transportsektoren er nødt til at bidrage med, hvis EU skal nå sine klima- og energimål for 2030. Denne kløft kan kun lukkes, hvis medlemsstaterne gør en ihærdig indsats for at stimulere indførelsen af »rene« vejtransportinitiativer.

1.8. EØSU ønsker at understrege, at produktionen af ren elektricitet er en afgørende forudsætning for en vellykket indførelse af **elkøretøjer** på massemarkedet. Imidlertid kan elkøretøjer bidrage til at mindske luftforureningen på lokalt plan, uanset hvilken kilde elektriciteten stammer fra, hvorimod EU's globale mål for reduktion af udledningen af drivhusgasser kun kan opfyldes gennem en politik for ren elproduktion.

1.9. I den seneste tid er forbrugernes tillid til bilindustrien og til lovgivningssystemet blevet sat på en alvorlig prøve. Genopbygning af tilliden ved hjælp af realistiske **standarder for emissioner** og fyldestgørende prøvningsprocedurer har afgørende betydning, og udvalget beklager, at den uafhængige tilsynsmyndighed for emissionsprøvning af køretøjer, som Kommissionen har foreslået oprettet, blev droppet tidlige i 2017 efter modstand fra en række medlemsstater.

1.10. Det er nødvendigt at fastlægge klare og udfordrende europæiske mål for køretøjer, der kører på ren energi, med henblik på at stimulere fremstillingssektoren, når det gælder **forskning**, markedsføring og produktion. De tekniske begrænsninger, som stadig er til hinder for en hurtigere indførelse af alternative fremdriftssystemer, kan kun overvindes ved hjælp af et robust forskningsprogram (i det næste rammeprogram), der spænder over hele spektret fra grundforskning til innovation og markedsintroduktion.

1.11. Udvalget så gerne en større erkendelse af, at det er vigtigt at støtte en trafikoverflytning med flere incitamerter, som tilskynder til offentlig transport og flytter godstransport fra vej til jernbane. Den overordnede strategi kan bidrage til at dekarbonisere vejtransporten, men vil ikke nødvendigvis løse problemerne med trængsel og forurening. Det gælder ikke mindst fordi efterspørgslen efter vejtransport ventes fortsat at stige.

## 2. Indledning

2.1. Meddelelsen er den første afgørende fase i mobilitetspakken, og yderligere forslag følger senere på året. Den sætter de specifikke forslag, som behandles i separate udtalelser fra udvalget, ind i en politisk kontekst, fastlægger støtteforanstaltninger — såsom vejafgifter (inklusive den påkrævede infrastruktur), alternative brændstoffer og konnektivitet, bedre information til forbrugerne, styrkelse af det indre marked og bedre arbejdsvilkår for vejgodstransportsektoren — og den fremlægger forslag til foranstaltninger, der skal danne grundlag for en samarbejdsbaseret, sammenbundet og automatiseret mobilitet. I praksis omhandler Kommissionens forslag først og fremmest vejtransportsektoren.

2.2. Meddelelsen fremhæver også forbindelsen til de overordnede prioriteter for energiunionen (energieffektivitet og afkarbonisering af transportsektoren, herunder udbredelse af kulstoffattige brændstoffer og fremme af elektromobilitet), det digitale indre marked, dagsordenen for beskæftigelse, vækst og investeringer og investeringsplanen for Europa, der skal støtte gennemførelsen, samt målene om at opnå større retfærdighed og styrke den sociale dimension som fastsat i den europæiske søjle for sociale rettigheder. Den søger at løse nogle af de udestående transportproblemer i forbindelse med det indre marked, samtidig med at den bevarer et afbalanceret syn på menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder og miljøspørgsmål — selv om der dog består en række spændinger.

2.3. Dagsordenen for mobilitet afspejler Europas ambition om, inden 2025, at gøre hurtige fremskridt i retning af at indføre et rent, konkurrencedygtigt og forbundet mobilitetssystem, der omfatter alle transportformer, som dækker hele Unionen og forbedrer dens forbindelser til nabolandene og resten af verden. Hvorvidt dette yderst ambitiøse mål kan blive opfyldt, afhænger af en industri, der er førende i verden inden for fremstilling og levering af tjenesteydelser, og kræver, at der er en stærk og effektiv politisk vilje til stede i medlemsstaterne.

2.4. Man må huske på, at EU-landene indkasserer over 500 mia. EUR i skatteindtægter fra vejtransportsektoren. Produktionsdelen af denne sektor beskæftiger 11 % af alle arbejdstagere i fremstillingsindustrien i hele EU og står for 7 % af EU's BNP og et handelsoverskud på 90 mia. EUR. Der er faktisk tale om en så stærk og vigtig sektor, at fremskridtene inden for mange områder af EU-reguleringen og for så vidt angår forbedringer har været lang tid undervejs, netop fordi flere medlemsstater regner sektoren for at være af national strategisk betydning. Ændringer, der menes at berøre de nationale systemer og prioriteter, f.eks. markedsåbning og vejafgifter, er ofte længe om at blive vedtaget og gennemført.

2.5. EU starter ikke fra nul. Gennemførelsen af det indre marked og målene for bæredygtig udvikling har givet gode resultater. EØSU har allerede tidligere fremlagt sine synspunkter i en række udtalelser, bl.a. de udtalelser der behandler det fælles europæiske transportområde<sup>(1)</sup> som værende det centrale område på det frie indre marked, multimodale rejser<sup>(2)</sup> og det indre marked for international vejgodstransport<sup>(3)</sup>. Den bæredygtige udvikling af EU's transportpolitik<sup>(4)</sup> spiller en stor rolle, navnlig afkarboniseringen af transportsektoren<sup>(5)</sup> og konsekvenserne af konklusionerne fra COP21 for den fælles transportpolitik<sup>(6)</sup>. EØSU har også udtalt sig om betydningen af digitaliseringen og robotiseringen af transportområdet for EU's politikudformning<sup>(7)</sup> samt udsigterne til kooperative intelligente transportsystemer<sup>(8)</sup>, som vil komme til at spille en stadig større rolle i EU's transportpolitik.

2.6. Der er dog stadig en hel del at tage fat på. Dagsordenen for mobilitet skal bane vejen for et europæisk transportsystem, der kan tackle de største udfordringer som følge af digitaliseringen og miljøpåvirkningen.

### 3. Digitalisering

3.1. Digitalisering og automatisering baseret på hurtige og pålidelige internetforbindelser giver en bred vifte af nye muligheder for forbrugere og virksomheder, der vil have bedre kvalitet, komfort, fleksibilitet, overkommelige priser og sikkerhed i forbindelse med de tjenester, de anvender, og alle typer udstyr. De byder også på nye effektive teknikker til analyse, kontrol og håndhævelse af eksisterende lovgivning og beskyttelse af menneskerettigheder og sociale rettigheder. Digitalisering vil sandsynligvis revolutionere især landtransportteknologi. Et af hovedformålene bør være at harmonisere systemerne eller finde tekniske løsninger, som gør det muligt for systemerne at operere på tværs af grænser, hvilket er nødvendigt for et velfungerende indre marked. Et eksempel herpå er den forestående indførelse af intelligente fartskrivere. Der er imidlertid en tidsramme på 15 år for den foreslåede eftermontering på eksisterende køretøjer. Denne tidsfrist bør reduceres væsentligt.

3.2. EU-strategien for en **samarbejdsbaseret, sammenbundet og automatiseret mobilitet** (C-ITS) og dens gennemførelse udgør de første skridt hen imod automatiserede køretøjer (se også TEN/621). **Konnektiviteten** indbyrdes mellem køretøjer og mellem køretøjer og fast infrastruktur er et nøgleelement, der er nødvendigt for at udnytte digital teknologi fuldt ud. EØSU glæder sig derfor over de strategiske mål for 2025, som for nylig blev fremlagt i en meddelelse om det »europæiske gigabitsamfund«<sup>(9)</sup>. Denne meddelelse fastlagde en tidsplan for udviklingen af en europæisk bredbåndsinfrastruktur med høj kapacitet, der giver uafbrudt 5G-dækning med internetkonnektivitet med høj kapacitet langs alle større jordbaserede transportveje.

3.3. Digitaliseringen vil også være central for udviklingen af nye markedsmodeller, herunder forskellige typer af platforme og **deleøkonomiske** koncepter, som har potentiale til at forbedre ressourceeffektiviteten, men som også kan forventes at rejse en række juridiske, sociale og forbrugerrelaterede spørgsmål, f.eks. om internetplatformes rolle og status og forandringer på arbejdsmarkedet.

3.4. Potentialet for **automatiserede køretøjer**, herunder førerløse biler, bliver primært set som en mulighed for nye forretningsmodeller. Spørgsmål om ansvarsplacering er imidlertid også vigtige, og det er nødvendigt på en harmoniseret måde at få klarhed over disse i EU. En anden følge af automatiserede eller halvautomatiserede køretøjer er, at de vil kunne forbedre den primære sikkerhed i landkøretøjer betydeligt. Antallet af trafikdræbte er faldet med en faktor på fire siden

<sup>(1)</sup> EUT C 291 af 4.9.2015, s. 14.

<sup>(2)</sup> EUT C 12 af 15.1.2015, s. 81.

<sup>(3)</sup> EUT C 13 af 15.1.2016, s. 176.

<sup>(4)</sup> EUT C 248 af 25.8.2011, s. 31.

<sup>(5)</sup> EUT C 173 af 31.5.2017, s. 55.

<sup>(6)</sup> EUT C 303 af 19.8.2016, s. 10.

<sup>(7)</sup> EUT C 345 af 13.10.2017, s. 52.

<sup>(8)</sup> EUT C 288 af 31.8.2017, s. 85.

<sup>(9)</sup> EUT C 125 af 21.4.2017, s. 51.

1970'erne, hovedsageligt takket været indførelsen af passive sikkerhedsforanstaltninger i biler. Ikke desto mindre var der beklageligvis stadig 25 500 personer, som mistede livet på EU's veje i 2016. Ved at udvikle og indføre avancerede sikkerhedsforanstaltninger (halvautomatiserede køretøjer og internetforbundne biler) bør det nu være muligt at reducere antallet af trafikdræbte markant eller endda helt at undgå trafikdrab, som det er målet for sikkerhedsprojektet »nul trafikdræbte«. Dette projekt, som startede i Sverige tilbage i 1997, blev senere taget op af EU, men nåede aldrig de forventede resultater. Automatisk kørsel har potentialet til blive en afgørende faktor. EØSU opfordrer Kommissionen til at arbejde videre med projektet nul trafikdræbte i 2050, da målet er yderst vigtigt for vores samfund og for alle borgere.

#### 4. Det fælles europæiske transportområde

4.1. EØSU glæder sig over, at Kommissionen har taget initiativ til at afklare den lovgivningsmæssige ramme for vejtransportmarkedet og sikre bedre håndhævelse samt at forbedre arbejdsforholdene og bekæmpe social dumping for derved at sikre et velfungerende indre marked i sektoren. De foreslåede ændringer omhandler adgang til erhvervet, markedsadgang — herunder cabotagekørsel — og arbejdsvilkår, herunder køre- og hviletider, samt særlige regler om udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport.

EØSU mener dog, at de foreslåede ændringer af lovgivningen, på trods af ambitionen om at gøre reglerne lette at håndhæve og sikre retfærdig konkurrence, i vidt omfang ikke er i stand til at afhjælpe de problemer, det er meningen, de skal løse. Det gælder også de problemer, der er opstået ved gennemførelsen af de nuværende rammebestemmelser. EØSU noterer sig, at initiativet har affødt divergerende synspunkter blandt medlemsstaterne, arbejdsmarkedets parter og operatørerne. Udvalget fastholder, at den eneste bæredygtige vej frem er gennem klare regler, der er lette at håndhæve, og som garanterer retssikkerheden med hensyn til markedsadgang og tilstrækkelig beskyttelse af sociale rettigheder. EØSU understreger også behovet for at anvende moderne IT (fartskrivere osv.) og effektiv infrastruktur (sikre parkeringspladser) til at lette gennemførelsen og håndhævelsen. Et overraskende træk ved meddelelsen er, at kombineret transport ikke behandles som et problem relateret til markedsadgang, men kun som et spørgsmål om at optimere bæredygtigheden. (Detaljer om EØSU's holdninger til disse forslag kan findes i de udtalelser, udvalget har fremsat om de forskellige emner).

4.2. EØSU glæder sig over hensigten om at ændre direktivet om anvendelse af **udlejningskøretøjer uden fører** til godstransport ad landevej, men udtrykker et vist forbehold over for mulige følgevirkninger. Disse falder ind under to kategorier, hvoraf den første vedrører den mulige vækst i antallet af skuffeselskaber, mens den anden vedrører muligheden for, at en erhvervsdrivende udfører ulovlig cabotagekørsel uden at blive opdaget.

4.3. EØSU mener, at gennemførelsen af et fleksibelt, fair, gennemskueligt, ikke-diskriminerende og ikke-bureaukratisk **vejafgiftssystem**, som opfylder principperne om »brugeren betaler« og »forureneren betaler«, vil have en positiv effekt, hvis indtægterne fra anvendelsen af vejinfrastruktur øremærkes, og det indre marked for transport friholdes for forskelsbehandling. En fuld øremærkning af indtægterne vil kunne bringe mere end en halv million nye beskæftigelsesmuligheder til Europa. EØSU støtter fuldt ud Kommissionens forslag om at afhjælpe den ringe interoperabilitet mellem de forskellige eksisterende elektroniske **vejafgiftssystemer** i medlemsstaterne og indføre et ensartet elektronisk vejafgiftssystem i hele EU baseret på avanceret teknologi. (Yderligere detaljer om EØSU's holdninger kan findes i de udtalelser, udvalget har fremsat om de forskellige emner).

#### 5. På vej mod et bæredygtigt transportsystem

5.1. Transportsektoren bidrager med cirka 20 % af Europas **drivhusgasemissioner**. Selvom transportaktiviteterne øges, skal drivhusgasemissionerne falde, hvis EU's energi- og klimamål for 2030 skal nås. Som følge deraf indeholdt pakken om ren energi til alle europæere fra november 2016 foranstaltninger til at fremskynde udbredelsen af kulstoffattige brændstoffer til transport og støtte til elektromobilitet, hvilket blev positivt modtaget af EØSU <sup>(10)</sup>.

5.2. Samlet set forventes den faldende tendens for transportemissioner at fortsætte under den nuværende udvikling og de vedtagne politikker, hvilket vil lede til en reduktion i emissioner på 13 % inden 2030 sammenlignet med 2005 (og på 15 % inden 2050). Dette er imidlertid ikke i overensstemmelse med den omkostningseffektive emissionsreduktion på 18-19 %, som er nødvendig for, at transportsektoren kan medvirke til at opfylde klima- og energimålene for 2030. EØSU er enig i, at det er et effektivt værktøj at sætte grænseværdier for emissioner fra nye køretøjer for at reducere emissionerne,

<sup>(10)</sup> EUT C 246 af 28.7.2017, s. 64.

men det er ikke nok til at opnå de fastsatte mål. De bør derfor suppleres med foranstaltninger, som kan forbedre energieffektiviteten yderligere og fremme alternative brændstoffer og fremdriftssystemer, herunder LNG og elektricitet, gennem køretøjsmonterede systemer eller elektrificerede veje samt **vejafgifter**.

5.3. Forventningerne til **elbiler** er høje, hvilket illustreres af en række medlemsstaters tilkendegivelser om, at de vil følge Norges (2025), Frankrigs og Storbritanniens (2040) eksempler om at forbyde alle nye biler med interne forbrændingsmotorer (benzin og diesel). Elbiler er i hastig vækst på det globale marked. Antallet af elbiler på vejene nåede i 2016 op på 2 mio. på verdensplan, men de udgør stadig kun 0,2 % af alle personbiler (IEA 2017). Den største absolutte vækst ses i Kina og er hovedsageligt en følge af problemer med luftforurening og reduktionsmål. I Europa er det nødvendigt at fastlægge klare og udfordrende mål for køretøjer, der kører på ren energi, med henblik på at stimulere fremstillingssektoren inden for forskning og produktion.

5.4. Hurtigere indførelse af elbiler er blevet hæmmet af **tekniske begrænsninger** relateret til batteriernes ydeevne. Selvom prisen på batterier falder hurtigere end forventet, er der stadig en række udestående problemer med (ind imellem modstridende) parametre, som begrænser elbilernes ydeevne: vægt, opladningskapacitet (rækkevidde), opladningshastighed og problemer med levetid og forringelse. Ikke desto mindre er elbiler ved at blive anerkendt som det største fremtidige vækstområde inden for biler og lette erhvervskøretøjer.

5.5. De tekniske begrænsninger kan kun overvindes ved hjælp af et robust **forskningsprogram**, der spænder over hele spektret fra grundforskning til innovation. Europas forskningsprogrammer, især Horisont 2020, er yderst målrettede, og der forskes aktivt inden for flere forskellige områder, f.eks. i nye typer af batterier og brændselsceller og hydrogen. Målene er lovende, men en stor del af denne forskning er stadig på et tidligt stadium. Ikke desto mindre har vi allerede nogle indledende resultater som demonstreret af Fuel Cells and Hydrogen Joint Undertaking (fællesforetagendet for brændselsceller og brint) ([www.fch.europa.eu](http://www.fch.europa.eu)).

5.6. For at overvinde usikkerheden om fremtiden for trækraftssystemer til køretøjer er Den Europæiske Union nødt til fortsat at lade transport indgå som en **målrettet prioritet** i det næste rammeprogram, som kommissionens forsknings- og -innovationsstrategier for transport og europæiske teknologiplatforme såsom Det Rådgivende Udvalg for Luftfartsforskning og -innovation i Europa danner et solidt grundlag for. Endvidere er et samarbejde, der dækker hele spektret af teknologiske modenhedsniveauer, fra grundforskning til anvendt forskning, den mest effektive måde at nå frem til en markedsintroduktion på.

5.7. EØSU vil gerne gentage<sup>(1)</sup>, at der mangler **harmonisering** mellem nationale forskningsmidler og EU-forskningsmidler. Som eksempel kan nævnes Power-to-X-konceptet. Det går ud på elektrokemisk omdannelse af damp og kuldioxid ved brug af elektricitet fremstillet af vedvarende energikilder til produktion af syntetisk brændstof. Power-to-X-konceptet modtager omfattende støtte fra et tysk finansieringsprogram<sup>(2)</sup>, og der findes ikke noget tilsvarende program på EU-niveau.

5.8. Der er i øjeblikket en stærkt stigende efterspørgsel på batterier i Europa baseret på eksisterende teknologi. Størstedelen af den globale celleproduktionskapacitet ligger fortsat i Asien og USA. EØSU deler Kommissionens bekymring for, at bilindustrien i vid udstrækning vil blive afhængig af import af battericeller, hvilket vil udsætte forsyningen for forskellige risici. Det er i de europæiske bilproducenters interesse, at der findes en lokal **europæisk batteriindustri**, som er i stand til at håndtere efterspørgslen.

5.9. Støtte til elektromobilitet er ikke begrænset til udviklingen af batterier. Alternative løsninger, særligt hvad angår tunge godskøretøjer, omfatter muligheden for **elektrificerede veje** med elektrisk fremdrift gennem luftledninger eller skinner i kørebanens overflade (elmotorvej osv.). Alternative fremdriftssystemer har det til fælles, at det er vigtigt at udvikle fælles standarder for at tillade grænseoverskridende trafik og som minimum at skabe et EU- og helst et verdensomspændende marked. Det transeuropæiske transportnet, særligt hovednetkorridorerne, kunne være et værktøj til dette.

<sup>(1)</sup> EUT C 34 af 2.2.2017, s. 66.

<sup>(2)</sup> <https://www.kopernikus-projekte.de/projekte/power-to-x>.

5.10. De **indre forbrændingsmotorer**, som udgør kernen i vores mobilitet på vejene, møder i stigende grad modstand. Der har været et væsentligt tab af tillid til virksomheder og kontrolsystemer, hvad angår emissioner fra køretøjer, særligt efter at tilstedeværelsen af ulovlige manipulationsanordninger er blevet afsløret. Disse forstyrrer eller deaktiverer emissionskontroller under faktiske kørselsforhold. Selv uden ulovligt snyd er det dog velkendt, at køretøjer, som består formelle emissionskontroller, normalt producerer meget højere niveauer af forurening under faktiske kørselsforhold. At denne uoverensstemmelse er blevet større i de seneste årtier er hovedårsagen til de nuværende problemer. Der er et presserende behov for at genetablere forbrugernes tillid til bilindustrien og genopbygge tilliden til kontrolsystemerne ved hjælp af realistiske emissionsstandarder og fyldestgørende prøvningsprocedurer. Udvalget beklager, at den uafhængige tilsynsmyndighed for emissionsprøvning af køretøjer, som Kommissionen har foreslået oprettet, blev droppet tidligere i 2017 efter modstand fra en række medlemsstater.

5.11. Ikke desto mindre bør debatten om forbrændingsmotorer kontra eldrift gå videre end emissionsstandarder. Vi har navnlig brug for at skelne mellem effekterne af **global** opvarmning og effekterne af **lokal** luftforurening. Elbiler uden lokale emissioner er førstevalget, når det gælder om at mindske den lokale luftforurening. Overordnet set er elbiler imidlertid normalt ikke emissionsfrie. Emissionsniveauet afhænger af, hvilken metode der bruges til at producere elektriciteten til opladning af batterierne, samt af batteriernes fremstillingsproces. Eftersom andelen af kulstoffri elektricitetsproduktion varierer meget mellem medlemsstaterne imellem, afhænger elbilernes succes med at bidrage til at opfylde EU's klimamål selvsagt af, i hvilket land elbilen er i drift. EU's støtte til **elektromobilitet** er nødt til at tage hensyn til, at dette problem er tæt forbundet med området for elektricitetsproduktion som drøftet inden for rammerne af den **europæiske energiunion**.

5.12. Forbrændingsmotorer er i øjeblikket overlegne på længere distancer og til kørsel med tunge køretøjer. Med hensyn til hvor hurtigt eldrift kan indhente forbrændingsmotorerne, er det tilrådeligt at forberede sig på en **lang overgangstid**, hvor begge trækraftssystemer eksisterer side om side. Hybridbiler, som kan skifte mellem forbrænding på langdistancekørsel og eldrift i byerne, kan eksempelvis udgøre en løsning, som den europæiske bilindustri er velforberedt på. Til visse anvendelsesformål (som f.eks. godstransport over lange distancer) er batteridrevne elkøretøjer uegnede. Der findes en lang række alternative teknologier, der kan anvendes, f.eks. hydrogenbrændstofceller og elektrificerede motorveje. Europa er nødt til at investere i udviklingen heraf for at opbygge en industriel førerposition inden for grøn transport.

5.13. EØSU støtter udviklingen af erhvervsuddannelser i logistik i alle medlemsstater med henblik på at tilvejebringe de nye færdigheder, der er brug for til støtte for initiativerne i denne pakke.

5.14. Det er værd at bemærke, at store byer i hele EU på eget initiativ har iværksat en lang række initiativer, der skal løse problemerne med trængsel og forurening. EØSU opfordrer Kommissionen til at udvide sit eksisterende samarbejde med kommunale myndigheder vedrørende bedste praksis og informationsformidling.

Bruxelles, den 18. oktober 2017.

Georges DASSIS  
Formand  
for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg