

**Det Europæiske Regionsudvalgs udtalelse — En europæisk strategi for lavemissionsmobilitet**

(2017/C 342/09)

**Ordfører:** József RIBÁNYI (HU/EPP), næstformand for amtsrådet i Tolna**POLITISKE ANBEFALINGER**

DET EUROPÆISKE REGIONSUDVALG (RU)

1. Det Europæiske Regionsudvalg glæder sig over, at den nuværende strategi er en tværfaglig, bredspektret tilgang, der omfatter sociologiske og økonomiske aspekter, innovationer inden for energi, infrastruktur og digitale sektorer, industriel konkurrenceevne og udvikling af færdigheder;
2. er enig i strategiens målsætninger, som allerede blev anført i hvidbogen fra 2011<sup>(1)</sup>, nemlig at reducere drivhusgasemissionerne fra transport med mindst 60 % i forhold til 1990;
3. foreslår imidlertid, at strategien i overensstemmelse med hvidbogen fra 2011 tager hensyn til de fremskridt, der er gjort siden 2011 med hensyn til at forbedre transportsystemets effektivitet og EU's aktuelle 2030-ramme for klima- og energipolitikken samt de forpligtelser, som EU har indgået i forbindelse med Parisaftalen fra 2015.

OPTIMERING AF TRANSPORTSYSTEMET OG FORBEDRING AF DETS EFFEKTIVITET

**Digitale mobilitetsløsninger**

4. Det Europæiske Regionsudvalg understreger, at ved at udnytte det potentiale, der ligger i digitale teknologier, vil det være muligt at optimere transporten og oprette et multimodalt, transeuropæisk transportnet (TEN-T). Forudsætningerne herfor er intelligente transportsystemer (ITS) og infrastrukturer. Det er desuden vigtigt at tage hensyn til økosystemerne, som afhænger af de særlige lokale miljøforhold, og sikre, at de lokale og regionale myndigheder inddrages i gennemførelsesfasen;
5. fremhæver, at de europæiske byer og regioner ved at spille en aktiv rolle for at skabe intelligent telekommunikations- og transportinfrastruktur kan sikre en effektiv anvendelse af forbundne og automatiserede køretøjer langs korridorerne i TEN-T-nettet, som krydser grænserne og medlemsstaternes områder i byområder i forbindelse med gennemførelsen af planerne for bæredygtig bytrafik og regionernes overordnede planer for bæredygtig transport;
6. anerkender, at IT-løsninger former transportsektorens forretningsmodeller og -mønstre. De lokale og regionale myndigheder bør anvende brugervenlige, inklusive IT-løsninger med henblik på at udbrede intelligente transportsystemer i forbindelse med deres udvikling af »intelligent mobilitet i byer og opland«;
7. henleder opmærksomheden på behovet for forenklede databaser og sammenkobling mellem dem ved at foreslå udarbejdelse af europæiske standarder, der kan fremme interoperabilitet af data og tekniske løsninger på alle niveauer. Sådanne data bør leveres og sikres af de respektive regionale transportmyndigheder i et enkelt datakompressionssystem.

**Fair og effektiv prissætning på transportområdet**

8. Det Europæiske Regionsudvalg mener, at de lokale og regionale myndigheder selv har væsentlige retlige og finansielle beføjelser (f.eks. parkeringspladser, busbaner, indkøbsfordele, »grønne« nummerplader og nedsættelser af vejafgifter), som kan påvirke forbrugernes præferencer og valg og derved fremme brugen af køretøjer, der anvender alternative brændstoffer. Udvalget henleder Kommissionens opmærksomhed på, at disse værktøjer begrænses af betingelserne for anvendelse af de

<sup>(1)</sup> Hvidbog — En køreplan for et fælles europæisk transportområde — mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem. Bruxelles, den 28. marts 2011, KOM(2011) 144 endelig.

europæiske struktur- og investeringsfonde, da det ifølge disse ikke er tilladt at yde tilskud til fornyelse af køretøjer eller private flåder af køretøjer, hvilket gør, at disse fornyelser udsættes, og at man mister muligheder for at gøre transporten mere effektiv og konkurrencedygtig og for at forbedre luftkvaliteten i byerne gennem en energi- og miljømæssig forbedring, f.eks. når det gælder taxakørsel og transport det sidste stykke ud til bestemmelsesstedet;

9. understreger, at oplysninger om transport fra forskellige mobilitetsrelaterede kilder bør harmoniseres med henblik på prisfastsættelse. Der er stadig hindringer for øget anvendelse af integrerede billetsystemer, idet de forskellige former for offentlig transport adskiller sig fra hinanden med hensyn til rentabilitet. Udgifterne til indførelse af integrerede takster kan sænke den samlede økonomiske gevinst ved en given transportform eller føre til samlede økonomiske tab;

10. henleder opmærksomheden på, at de oplysninger, som passagererne i multimodal transport råder over, er helt utilstrækkelige til trods for de betydelige bestræbelser og de mange ressourcer, der mobiliseres til støtte for offentlig og multimodal transport. Situationen er endnu værre med hensyn til billetudstedelse. Dette skyldes ikke, at det er teknisk umuligt at give brugerne detaljerede og brugervenlige oplysninger om multimodal transport og multimodale tjenester samt oplysninger om billetudstedelse. Situationen skyldes, at de offentlige transportudbydere ikke leverer disse oplysninger og tjenester. Derfor bør EU via lovgivning gøre det obligatorisk at offentliggøre køreplaner og andre rejseinformationer og gøre dem fuldt tilgængelige for alle EU-borgere i en form, der gør det muligt for alle at bruge dem på den mest enkle og effektive måde. I den forbindelse henviser Det Europæiske Regionsudvalg til sin udtalelse om »Multimodal rejseinformation, rejseplanlægning og billetudstedelse«, Cdr 4895/2014;

11. påpeger, at alle transportformer bør bidrage til de eksterne omkostninger, de forårsager, efter princippet om, at forurenere betaler, og at dette bør ske med et bidrag, der er proportionalt med deres bidrag til forureningen;

12. påpeger, at såvel elnet, oplagring af og handel med elektricitet, forvaltning af den offentlige infrastruktur samt bestemmelser om transport og beskatning af køretøjer trænger til at blive moderniseret for at være korrekt udstyret til nye og innovative transportformer, herunder batteridrevne køretøjer eller brintdrevne brændselscellekøretøjer. I denne forbindelse anbefales også interoperable og lette betalingsløsninger for opladning af sådanne elektriske køretøjer;

13. henleder opmærksomheden på, at systemet med afgiftsfritagelse for flybrændstof og internationale flybilletter udgør en klar markedsforvridding i transportsektoren. Udvalget opfordrer EU's medlemsstater til at drøfte det eksisterende internationale system for beskatning af brændstof med Organisationen for International Civil Luftfart for at sikre overensstemmelse med de internationale klimaforpligtelser, uden at dette må svække anerkendelsen af randregionernes særlige karakteristika og interesser.

### **Fremme af multimodaliteten**

14. Det Europæiske Regionsudvalg opfordrer, i forbindelse med planerne for bæredygtig bytrafik, til multimodalitet og koordineret brug af lav- eller nulemissionstransport i bytrafik og regional nærtrafik og logistik, jernbanetransport, transport til søs og transport ad de indre vandveje. Navnlige skiftet fra vejtransport til andre lavemissionsformer vil have et betragteligt potentiale for så vidt angår nedbringelse af emissionerne. Under alle omstændigheder bør løsninger, der involverer trafikoverflytning til lavemissionsmobilitet, prioriteres højt, for eksempel ved at revurdere de eksisterende skjulte eller åbne subsidier til vejtransport;

15. opfordrer til en ny tilgang til nærskibsfart ved at øge anvendelsen af økologiske bonusordninger og overveje motorveje til søs som infrastrukturer, der bør omfattes af en tilpasset tilgang i forbindelse med kontrol med statsstøtte. En sådan tilgang er især vigtig for områder, som stadig er afsidesliggende i forhold til de europæiske transportkorridorer;

16. mener, at opmærksomheden i denne forbindelse bør rettes specifikt mod bytrafikknudepunkterne og de logistiske platforme i den betydning, der er fastlagt inden for rammerne af TEN-T (hovednet og samlet net) og i forordningen om Connecting Europe-faciliteten fra 2013, fordi de spiller en grundlæggende rolle for bæredygtig og intermodal mobilitet i medlemsstaterne, deres regioner og EU som helhed. Foreslår derfor, at denne problematik tages op i de forskellige europæiske fora om multimodale korridorer, som navnlig behandler spørgsmålet om trafikknudepunkter;

17. er enig i, at EU bør spille en aktiv rolle inden for rammerne af Organisationen for International Civil Luftfart og Den Internationale Søfartsorganisation for at reducere emissionerne fra sø- og lufttransport. Udvikling og udbredelse af nye teknologier med lavere emissioner bør fremmes.

## ØGET BRUG AF ALTERNATIV ENERGI MED LAVE EMISSIONER TIL TRANSPORT

**En effektiv ramme for alternativ energi med lave emissioner**

18. Det Europæiske Regionsudvalg opfordrer til indførelsen af alternative energikilder inden for transport og derved til at bane vejen for nulmissionstransport ved at støtte udviklingen af energisektoren;

19. understreger, at medlemsstater, regioner og kommuner tilskyndes til at investere i alternativ energi til transport gennem tilskud, der ikke skal betales tilbage under samhørighedspolitikken, med respekt for princippet om teknologisk neutralitet som fastsat i direktiv 2014/94/EU om infrastruktur for alternative brændstoffer;

20. er fortalende for en bredere anvendelse af avancerede vedvarende biobrændstoffer, der fremstilles på miljøvenlig vis, og hvis mængde af CO<sub>2</sub>-emissioner er lavere end de traditionelle fossile brændstoffers, for at dekarbonisere transportsektoren. I denne forbindelse bør biobrændstoffer fremstillet af nonfood-materiale (syntetiske) eller foderbaserede biobrændstoffer prioriteres. De forventede positive virkninger er ud over skabelse af ekstra økonomisk merværdi beskæftigelsesmuligheder og jobskabelse i landdistrikterne og i mindre udviklede områder. Da avancerede biobrændstoffer på nuværende tidspunkt ikke opfattes som konkurrencedygtige energikilder uden støtte, bør der ydes tilskud til deres produktion, så de kan konkurrere med fossile brændstoffer og fødevarerbaserede biobrændstoffer;

21. minder om, at der i direktivet om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer<sup>(2)</sup> allerede er fastsat obligatoriske krav vedrørende anvendelsen af elektricitet, naturgas og brint til køretøjer;

22. understreger, at de alternative energikilder, biomethan og biobrændstoffer, der findes i øjeblikket, delvist vil erstatte konventionelle diesel- og benzindrevne køretøjer. Dette øger energisikkerheden, idet efterspørgslen efter konventionelle brændstoffer reduceres;

23. opfordrer til en bredt accepteret definition af biobrændstoffer og til vedtagelse i denne forbindelse af et sæt kriterier for bæredygtighed og CO<sub>2</sub>-besparelse, som kan støtte retssikkerheden, retshåndhævelsen og den investeringsmæssige beslutningstagning i forbindelse med produktion og anvendelse af biobrændstoffer;

24. gør opmærksom på, at det er vigtigt at tage hensyn til særlige nationale, regionale og lokale forhold og de forskellige råstoffer, der er til rådighed lokalt og regionalt. Den samlede energibalance (inklusive brændstofproduktion) bør tages i betragtning ved lovgivningen om brug af alternative brændstoffer fra vedvarende energikilder;

25. understreger, at ud fra et regionalt og lokalt synspunkt bør den ideelle alternative lavemissionsenergi produceres lokalt og også opbevares og anvendes/forbruges lokalt. Produktionen af lavemissionsenergi og lagringen af denne energi til lokalt forbrug er desto vigtigere, når det drejer sig om isolerede områder såsom øerne og regionerne i den yderste periferi, så deres afhængighed af omverdenen mindskes.

**Udbygning af infrastruktur for alternative brændstoffer**

26. Det Europæiske Regionsudvalg understreger, at mobilitet med lave eller ingen emissioner forventes at revolutionere transportsektoren for så vidt angår netværk, køretøjer og brændstoffer. Billige, tilgængelige energikilder og brændstoffer er en forudsætning herfor. Udover el- og brintdrevne motorer, som giver mulighed for nul forurening, har avancerede biobrændstoffer, der ikke konkurrerer med fødevarerproduktionen, og som fremstilles på miljøvenlig vis, en vigtig rolle at spille i opfyldelsen af emissionsreduktionsmålene. Derfor bør der hovedsageligt, men ikke udelukkende fokuseres på udvikling af økonomisk overkommelig opladningsinfrastruktur for elektriske og brintdrevne brændselscellekøretøjer i betragtning af, at denne form for gas kan bruges som brændstof og oplagres. Dog bør der gennem finansielle incitamenter ydes støtte til lavemissionsteknologier såsom avancerede biobrændstoffer;

27. anbefaler, at der fastsættes bindende datoer for alle den offentlige forvaltnings niveauer, hvorefter deres offentlige indkøb af nye køretøjer til deres vognpark og koncessioner af offentlige transportydelse udelukkende skal bestå af køretøjer, der kører på alternativ energi;

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer.

28. påpeger, at der er behov for en strategi til fremme af brugen af LNG i forbindelse med søtransport og handel ved at øge støtten til tilpasning af havnenes infrastruktur og ved at udvikle en generel tilgang til innovation og finansiering af skibes udstyr, så de kan anvende LNG og methanol, der er produceret i forbindelse med behandling af affald;

29. er enig i behovet for etablering af el-infrastruktur på havnekajer for at reducere CO<sub>2</sub>-emissionerne fra skibe, der holder motorerne i gang efter at have lagt til kaj, hvilket er årsagen til en stor del af forureningen i havnebyer;

30. bemærker, at elektrisk transport og infrastruktur til opladning af elektriske batteridrevne køretøjer eller brintdrevne brændselscellekøretøjer vil kunne anvendes meget hurtigt i byer og bymæssige områder, når de lokale myndigheder anser det for at være passende. Den elektriske transportinfrastruktur bør opføres langs de strategiske ruter, der forbinder regionerne i Europa, idet elektrisk mobilitet (elektromobilitet) på tværs af grænserne kan overvinde fragmentering af det indre marked. Ligeledes er de fleste af de europæiske øer som følge af deres størrelse allerede et egnet område for anvendelse af elektrisk mobilitet, og derfor kan en passende udbredelse af opladningsinfrastruktur bidrage til, at elektrisk mobilitet hurtigt vinder fodfæste i disse områder;

31. understreger, at lokalt produceret og oplagret elektrisk energi kan udgøre en stabil og billig brændstofkilde til at fremskynde omstillingen til lavemissionselektromobilitet. En gradvis udbygning af en sådan mobilitet kan opveje den konkurrencemæssige ulempe i forhold til konventionelle brændstoffer. Decentral lagring af elektricitet, der integreres i nettet, kan give yderligere fordele for elsystemet ved f.eks. at rette op på misforholdet mellem energiforsyning fra vedvarende energikilder og efterspørgslen efter energi i perioder med høj og lav efterspørgsel eller bidrage til at regulere frekvensen. Det er derfor også nødvendigt at fremme forbrugernes aktive deltagelse i forvaltningen af elforsyningen, f.eks. ved hjælp af aggregatorer der styrer forbrugernes elforbrug, og fjerne de eksisterende reguleringsmæssige hindringer.

#### **Interoperabilitet og standardisering for elektrisk mobilitet**

32. Det Europæiske Regionsudvalg er enig med Kommissionen i, at der bør indføres fælles tekniske og teknologiske standarder under hensyntagen til behovene i de forskellige medlemsstater og regioner. Standardisering vil fremme interoperabilitet mellem lokale transportsystemer inden for samme region og mellem forskellige regioner;

33. bemærker med bekymring, at udviklingen af nationale gennemførelsesplaner for lanceringen af alternativ brændstofinfrastruktur i de fleste medlemsstater finder sted uden aktiv medvirken af de kompetente regionale og lokale myndigheder på trods af, at der i forbindelse med disse planer tydeligvis er behov for forvaltning på flere myndighedsniveauer. Udvalget er også bekymret over, at planerne for fremme af elektromobilitet nyder utilstrækkelig politisk støtte og råder over for få budgetmidler;

34. påpeger, at ladestationer til el-køretøjer bør standardiseres, og opfordrer Kommissionen til at støtte etableringen af ladestationer ved at udvikle standarder, der muliggør integration af tankstationer i eksisterende bygninger og faciliteter, i overensstemmelse med den gældende lovgivning i de enkelte lande.

#### **PÅ VEJ MOD EMISSIONSFRI KØRETØJER**

#### **Forbedring af køretøjsprøvning for at genvinde forbrugernes tillid**

35. Det Europæiske Regionsudvalg glæder sig over de seneste foranstaltninger til måling og kontrol af emissioner af forurenende stoffer fra køretøjer med henblik på at sikre, at miljøpræstationer for køretøjer er gennemsigtige og pålidelige. Dette vil bidrage til at indføre grænser for luftforurenende emissioner og øge forbrugernes tillid. Emissionsgrænseværdier for personbiler og lette erhvervskøretøjer skal være egnede til at sikre opfyldelsen af de indgåede aftaler og mål vedrørende forurenende emissioner og menneskers sundhed;

36. går ind for udarbejdelse af nye retningslinjer for mærkning af køretøjer, da dette vil bidrage til at undgå vildledning af forbrugerne. Regler om måling af værdier på grundlag af den nye verdensomspændende testprocedure for lette køretøjer (WLTP) og den gamle procedure (New European Driving Cycle — NEDC) bør præciseres og offentliggøres. En ændring af ikke blot retningslinjerne, men også direktivet om mærkning <sup>(3)</sup> bør overvejes. Samtidig bør direktivet om fremme af renere

<sup>(3)</sup> Rapport fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet om revision af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/30/EU af 19. maj 2010 om angivelse af energirelaterede produkters energi- og ressourceforbrug ved hjælp af mærkning og standardiserede produktoplysninger. Bruxelles, den 15. juli 2015, COM(2011) 345 final.

og mere energieffektive køretøjer <sup>(4)</sup> til vejtransport gennemrevideres for at holde trit med den seneste tekniske udvikling i bilindustrien.

### Strategi for personbiler og varevogne for perioden efter 2020

37. Det Europæiske Regionsudvalg understreger, at der bør træffes tidsbegrænsede foranstaltninger med kvantitative parametre for at sikre, at omstillingen til elektromobilitet finder sted.

### Strategi for lastvogne og busser for perioden efter 2020

38. Det Europæiske Regionsudvalg mener, at offentlig transport fortsat bør vinde ind på personbiler, og foreslår derfor, at omstillingen til elektromobilitet og anvendelse af andre brændstoffer, som EU opfatter som alternativer til oliebaseerede energiformer, fremskyndes ved at prioritere produktion og anvendelse af elektriske busser og sporvogne, herunder busser, der kører på brintbrændselsceller, samt anvendelse af naturgas i busser, og således nedbringe kuldioxidemissionerne fra busser. Hvad angår transport af varer over store afstande foreslår udvalget, at man fremskynder lastvognsparkens omstilling fra diesel til naturgas, som er det eneste brændstof, der er i stand til at erstatte diesel, og som har emissioner af forurenende stoffer, der er næsten lig nul, samt et mindre kulstofindhold end diesel;

39. glæder sig over EU's indsats for at fremme initiativet »Ren Bus« i EU med henblik på at støtte en bedre informationsudveksling og øge markedets størrelse ved at tilvejebringe en platform for byer, regioner, aktører og fabrikanter. Initiativet styrker de europæiske busfabrikanter tillid til den fremtidige efterspørgsel efter rene busser, der bruger alternative brændstoffer, gør bedre brug af offentlige udbud og er mere effektiv med hensyn til at finde frem til finansieringsløsninger for større udbud, f.eks. gennem Den Europæiske Investeringsbank;

40. anser det for nødvendigt, at EU sætter sin støtte op, opnår større synergi mellem de økonomiske ressourcer fra den Europæiske Fond for Strategiske Investeringer (EFSI), Connecting Europe-faciliteten og ESI-fondene og anvender tilskud. Dette vil fremme en hurtig udskiftning af den bestående flåde af forurenende offentlige transportmidler og sikre den bedst mulige anvendelse af alle disponible EU-midler.

### Lufttransport og skinnekøretøjer

41. Det Europæiske Regionsudvalg understreger fordelene ved transport med skinnekøretøjer, der anvender vedvarende elektrisk energi eller alternative brændstoffer, som er økonomisk bæredygtige;

42. påpeger, at det er nødvendigt at gennemføre den påkrævede infrastruktur på både lokalt og regionalt niveau i regioner, hvor jernbanerne er mindre udviklede, således at det bliver muligt at anvende jernbanetransport på samme betingelser som i de øvrige medlemsstater med henblik på at sikre gennemførelsen af det fælles europæiske jernbaneområde.

ET GUNSTIGT MILJØ FOR LAVEMISSIONSMOBILITET

### Energiunionen: forbindelse mellem transport- og energisystemerne

43. Det Europæiske Regionsudvalg glæder sig over, at strategien anses for at være et positivt element i klima- og energirammen for 2030, som blev vedtaget af Rådet den 23.-24. oktober 2014 <sup>(5)</sup>, og i forbindelse med Parisaftalen, der blev vedtaget den 12. december 2015 på den 21. partskonference under FN's rammekonvention om klimaændringer <sup>(6)</sup>, idet den forbinder to store aktører i EU, nemlig transport på efterspørgselsiden og nøgleaktører fra energiproduktions- og transmissionsområdet på leverandørsiden;

<sup>(4)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/33/EF af 23. april 2009 om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport. Direktiv 2009/33/EF.

<sup>(5)</sup> Konklusioner fra Det Europæiske Råds møde (23.-24. oktober 2014). Bruxelles, den 24. oktober 2014, EUCO 169/14.

<sup>(6)</sup> COP21-aftalen i Paris, den 30. november-11. december 2015.

44. mener, at pakken om Ren energi for alle europæere<sup>(7)</sup> skal ses i lyset af EU's indsats for at vise vejen til mere intelligent og renere energi for alle, støtte økonomisk vækst, investeringer og teknologisk lederskab, skabe nye arbejdspladser og forbedre borgernes velfærd i EU's regioner og byer.

### **Forskning, innovation og konkurrenceevne**

45. Det Europæiske Regionsudvalg mener, at elektromobilitet er en af drivkræfterne for innovation og teknologisk udvikling, der indeholder umiddelbare fordele og spiller en central rolle med hensyn til at mindske miljøpåvirkningen;

46. mener, at omstillingen til lavemissionstransport primært kan opnås gennem regional- og samhørighedspolitikken. Ved at investere i forskning og innovation kan regioner og kommuner støtte vedvarende lavemissionsenergier, intelligente net og bæredygtig bytransport;

47. støtter udnyttelsen af resultaterne af Horisont 2020 — rammeprogram for forskning og innovation — for mere innovative lavemissionsmobilitetsløsninger, herunder tjenester/investeringer;

48. tilskynder til udvikling af innovative teknologier til LNG-tankene i skibe og busser til passagertransport for at optimere effektiviteten af lagringen af disse alternative brændstoffer og opfordrer til finansiering af demonstrationer på fragt- og passagerfartøjer og busser til langdistancetransport med henblik herpå;

49. tilskynder endvidere til udvikling af innovative teknologier, der giver mulighed for at anvende biobrændsel, såsom methanol, produceret ved behandling af affald, også til motorer i fragt- og passagerfartøjer, og anmoder derfor om finansiering heraf;

50. anmoder endvidere om finansiel støtte til etablering af el-infrastruktur på havnekajer og frem for alt om indførelse af en bindende lovramme, som gælder i alle EU's havne.

### **Digitale teknologier: intelligente transportsystemer (ITS), forbundne køretøjer og selvkørende køretøjer**

51. Det Europæiske Regionsudvalg bemærker, at IT-løsninger fremmer mobilitet, der bygger på en kombineret brug af alle former for person- og godstransport (f.eks. integrerede billet- og betalingsystemer, intermodale fragtdokumenter, elektronisk ruteplanlægning, realtidsoplysninger til passagerer osv.);

52. bemærker, at fremkomsten af forbundne og automatiserede (selvkørende) køretøjer, der gør brug af digital teknologi, kan tilbyde mange muligheder for at imødegå de negative virkninger af transport og for at tilbyde offentlig transport i tyndt befolkede områder. Udvalget opfordrer indtrængende til gennemførelse af foranstaltninger om forbundne og automatiserede løsninger i henhold til Amsterdamerklæringen<sup>(8)</sup> og hilser i den forbindelse velkommen, at EU den 30. november 2016 vedtog sin strategi for samarbejdende intelligente transportsystemer<sup>(9)</sup>. I den forbindelse efterlyser udvalget en mere sammenhængende vision for bæredygtig og innovativ udvikling af transportområdet og en bedre koordinering af Kommissionens forskellige nært beslægtede arbejdsområder samt formidlingen heraf;

53. understreger, at de europæiske regioner ønsker at være involveret i etableringen af intelligent telekommunikations- og transportinfrastruktur. Dermed kan forbundne og automatiserede køretøjer anvendes effektivt og uden hindringer langs korridorer i TEN-T samt i byområder og landdistrikter;

54. fremhæver, at nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet bør gøre det muligt for de lokale og regionale myndigheder at beslutte, om og hvordan de vil implementere ITS og rene køretøjer som anført i EU's handlingsplan for bytrafikken, for at reducere deres transportrelaterede emissioner og trængselsproblemer og fremme den sociale inklusion.

<sup>(7)</sup> Ren energi til alle europæere — nu skal Europas vækstpotentiale udnyttes. Pressemeldelse fra Kommissionens database. [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-16-4009\\_da.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-4009_da.htm).

<sup>(8)</sup> Amsterdamerklæringen — samarbejde på området for sammenkoblet og automatiseret kørsel, den 14.-15. april 2016.

<sup>(9)</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — En europæisk strategi for samarbejdende intelligente transportsystemer — en milepæl hen imod samarbejdende, opkoblet og automatiseret mobilitet. Bruxelles, 30.11.2016, COM(2016) 766 final.



## Færdigheder

55. Det Europæiske Regionsudvalg erkender, at omstillingen til lavemissionsmobilitet skaber betydelige udfordringer for arbejdsmarkedet, og at det derfor er en prioritet at sikre, at arbejdstagerne omskoles til nye job. På trods af den høje arbejdsløshed er der mangel på personale inden for mange vigtige områder i transportsektoren som følge af manglende digitale færdigheder;

56. beklager, at den idé, der blev fremført i den foregående meddelelse fra 2009 om mobilitet i byer, hvorefter de lokale myndigheder skulle udarbejde planer for bæredygtig bytrafik, ikke er medtaget i denne meddelelse. Udvalget peger derfor på nødvendigheden af, at det i forbindelse med såvel denne strategi som de tiltag, der skal gennemføre den, præciseres, at en integreret byplanlægning har afgørende betydning for udviklingen af bæredygtig mobilitet, bl.a. gennem udarbejdelse og iværksættelse af planer for bæredygtig bytrafik;

57. understreger betydningen af tosporede uddannelsessystemer og foreslår en intensiv udveksling af erfaringer mellem EU's regioner om god praksis inden for lavemissionsmobilitet i erhvervsuddannelsessystemer og erhvervslivet.

## Investeringer

58. Det Europæiske Regionsudvalg glæder sig over, at innovation og udvikling af infrastruktur er kernen i Den Europæiske Fond for Strategiske Investeringers (EFSI) målsætninger om at tilskynde til kombinerede (offentlig-private) investeringer i transport og infrastruktur. EFSI kan i kombination med ikke-tilbagebetalingspligtige tilskud fra de europæiske struktur- og investeringsfonde medvirke til mere intensiv inddragelse af de lokale og regionale niveauer i sådanne projekter, hvad enten de er i mindre eller større målestok;

59. foreslår at øge mængden og andelen af midler til lavemissionstransport i Horisont 2020 og Connecting Europe-faciliteten (CEF) i forbindelse med planlægningen af den næste flerårige finansielle ramme. CEF bør fremmes yderligere, idet den har en væsentlig løftestangseffekt. Hver euro, der anvendes til CEF-tilskud, genererer 3-3,5 EUR i investeringer i lavemissionstransport;

60. påpeger, at forvaltninger og offentlig-private partnerskaber baseret på udvikling i byer og regioner kan skabe den nødvendige løftestangseffekt for effektiv finansiering og drift af mobilitetsløsninger med lave emissioner. Udvalget foreslår endvidere, at man bør prioritere anvendelsen af EFSI og ESI-fondene til lokale, innovative og kulstoffattige løsninger. Ikke-tilbagebetalingspligtige tilskud bør stilles til rådighed for ovennævnte formål i den strategiske referenceramme for perioden efter 2020;

61. fremhæver, at lokale og regionale myndigheder spiller en central rolle for fremme af lokal energiproduktion samt i forbindelse med integrerede og intelligente energinet. ESI-fondene bør fremme de nødvendige investeringer via ikke-tilbagebetalingspligtige tilskud, især i de mindre udviklede og mest tilbagestående regioner i EU;

62. bemærker, at investeringsplanen for Europa også omfatter offentlig finansiering af projekter om lavemissionstransport og intelligente net mellem begyndelsen af 2015 og slutningen af 2017.

## Handling fra byernes side

63. Det Europæiske Regionsudvalg foreslår, at byplanlægning i europæiske byer og for områderne imellem byerne, i forbindelse med planerne for bæredygtig bytrafik, bør omfatte udpegning af områder for lavemissionstransport og -mobilitet. Aktiv transport (cykling og gang) og offentlig transport samt delebiler og samkørsel skal foretrækkes ved byplanlægning. Udvalget opfordrer derfor til en fremadrettet EU-investeringspolitik for transport, som bør forbedre folkesundheden, og som under fuld hensyntagen til Parisaftalen ved COP21 investerer mindst 10 % af EU's transportfinansiering i cykling i regioner, hvor de topografiske forhold tillader dette;

64. foreslår, at man på forhånd undersøger den mobilitet, som byplanlægningen og den fysiske planlægning i storbyområderne leder frem til. Det er nødvendigt at øge fortætningen i byer og storbyområder, dels for at mindske behovet for motoriseret transport ved at placere tjenesterne tættere på borgerne, dels for at muliggøre forbedringer af den kollektive trafik ved at øge dens sociale og økonomiske effektivitet og anvendelsen af den;

65. understreger, at fysisk planlægning er et meget vigtigt element i lavemissionsmobilitet. Bebyggelsesstruktur og udformning af bymiljøet skaber de topografiske betingelser for, at lavemissionsmobiliteten kan udvikles på lang sigt. anbefaler, at lokale og regionale myndigheder, som i henhold til medlemsstatens lovgivning eller grundlov har kompetencer inden for fysisk planlægning, i deres funktionelle planlægning på regionalt, overkommunalt eller storbyplan også tager denne type foranstaltninger med i betragtning;

66. anerkender, at cykling i overensstemmelse med RU's udtalelse om »En EU-køreplan for cykling«<sup>(10)</sup> bør styrkes som transportform ved at tillægge den EU-finansiering, der er gjort tilgængelig for cykeltransportprojekter, større betydning og gentager sin opfordring til at indarbejde en EU-køreplan for cykling i Kommissionens arbejdsprogram for 2018. Som aktive fortalere for cykling og i denne forbindelse også for grønne indkøb kan kommunerne fremme deres egen rolle i bekæmpelsen af klimaændringer ved at deltage i initiativer som f.eks. Europas miljøhovedstad og »Science meets Regions«. Der kan fremsættes forslag med henblik på at integrere specifikke, væsentlige dele af cykelruter i TEN-T-nettet;

67. understreger, at i henhold til direktivet om bygningers energimæssige ydeevne<sup>(11)</sup> bør nye bygninger i EU omfatte ladestandere til elektriske køretøjer (helst med oplagringsfacilitet). Tilsvarende bør sanering af boligblokke omfatte sådanne bygningsmæssige foranstaltninger<sup>(12)</sup>;

68. bemærker, at installation af intelligente opladningssystemer i bygninger kunne bidrage til at sikre, at elnettene forbliver fleksible, dvs. at den energi, som lagres i batterier til elektriske køretøjer, kan overføres til nettet. Der er brug for en holistisk tilgang, der f.eks. behandler elektriske køretøjer som integrerede dele af bygningsmassen;

69. fremhæver, at byer og byområder er nøgleaktører inden for transport i storbyområder og bemærker, at problemerne med mobiliteten i byerne ikke kan løses med en sektorbaseret tilgang alene. Udvalget minder derfor om den reelle merværdi for de lokale og regionale myndigheder ved udarbejdelsen af deres bæredygtige planer for bytrafik<sup>(13)</sup> samtidig med deres handlingsplaner for bæredygtig energi, så der kan tages hensyn til forbindelsen mellem transportpolitikens bydimension og det bredere koncept fysisk planlægning, der omfatter en opgørelse over det reelle og det ideelle lokale energimix. Disse lokale foranstaltninger kan ledsages af faglig vejledning og bistand fra »borgmesteraftalen« med henblik på at skabe mere inklusiv lokal transport med mindre luft- og støjforurening;

70. anbefaler ligeledes, at regioner, som har lov- eller grundlovsfæstede kompetencer inden for fysisk planlægning, i deres planlægning af bæredygtig mobilitet i og mellem byerne også tager denne type foranstaltninger med i betragtning;

71. foreslår, at der oprettes tematiske europæiske bynetværk til fremme af lavemissionsmobilitet. Sådanne net vil gøre det muligt i højere grad at inddrage lokale virksomheder og den brede offentlighed i gennemførelsen af tiltag vedrørende lavemissionsmobilitet, f.eks. ved at tilbyde fælles mobilitetstjenester. Ved at anvende moderne IT-løsninger kan disse bynetværk også mobilisere relevante målgrupper med henblik på en større udbredelse af lavemissionsmobilitet.

Bruxelles, den 13. juli 2017.

Markku MARKKULA

*Formand for  
Det Europæiske Regionsudvalg*

<sup>(10)</sup> En EU-køreplan for cykling, Det Europæiske Regionsudvalg, Vedtaget den 12. oktober 2016.

<sup>(11)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/31/EU af 19. maj 2010 om bygningers energimæssige ydeevne.

<sup>(12)</sup> Udtalelse under udarbejdelse ENVE-VI/019 om »Energieffektivitet og bygninger« (Michiel Rijsberman ALDE/NL).

<sup>(13)</sup> RU's udtalelse om planer for bæredygtig bytrafik, COTER-V-048 om Bytrafikpakken.