

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om Inverkan på den europeiska transportpolitiken av slutsatserna från COP 21

(yttrande på eget initiativ)

(2016/C 303/02)

Föredragande: Raymond HENCKS

Den 21 januari 2016 beslutade Europeiska ekonomiska och sociala kommittén att i enlighet med artikel 29.2 i arbetsordningen utarbeta ett yttrande på eget initiativ om

Inverkan på den europeiska transportpolitiken av slutsatserna från COP 21

(yttrande på eget initiativ).

Facksektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället, som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 3 maj 2016.

Vid sin 517:e plenarsession den 25 och 26 maj 2016 (sammanträdet den 26 maj 2016) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 188 röster för, 2 röster emot och 4 nedlagda röster.

1. Slutsatser och rekommendationer

1.1 EESK välkomnar antagandet av Parisavtalet vid den 21:a partskonferensen (COP 21) för FN:s ramkonvention om klimatförändringar samt EU:s och dess medlemsstaters planerade nationellt fastställda bidrag (PNFB), med ett åtagande om att minska de inhemska växthusgasutsläppen med minst 40 % senast 2030 och med 80–95 % senast 2050 jämfört med 1990 års utsläppsnivå.

1.2 Kommittén ser också positivt på att detta mål ska uppnås gemensamt och genom delat ansvar mellan EU och medlemsstaterna och att nya PNFB ska tillkännages vart femte år.

1.3 När det gäller transporter förblir målet om att minska växthusgasutsläppen med 60 % jämfört med 1990 års utsläppsnivå mycket ambitiöst och kräver betydande insatser. Beslutet om fördelningen av insatserna för den innevarande perioden fram till 2020 (beslut 406/2009) och det framtida beslutet för perioden 2020–2030 ger visserligen medlemsstaterna full frihet att välja de ekonomiska sektorer som måste minska sina växthusgasutsläpp, men kommissionen föreslår, om ytterligare insatser skulle behövas, att man ska utnyttja internationella utsläppsrätter och undvika ytterligare åtaganden för sektorer som inte omfattas av utsläppshandelssystemet (COM(2015) 81), och anser när det gäller transporter att "större nedskärningar är möjliga inom andra sektorer av samhällsekonomin" (COM(2011) 144). Målet om en minskning av växthusgasutsläppen från transporter med 60 % kan därför fortfarande betraktas som giltigt och förenligt med EU:s allmänna mål inom ramen för COP 21, förutsatt att de tillhörande åtgärderna och initiativen genomförs skyndsamt, med den beslutsamhet som krävs och så snart som möjligt.

1.4 Detta innebär dock inte att unionen och medlemsstaterna inte behöver ompröva de olika åtgärder och initiativ som genomförs eller planeras i vitboken om transporter (COM(2011) 144 final) och färdplanen för en strategisk ram för en stabil energiunion (COM(2015) 80 final) med hänsyn till deras effektivitet och genomförbarhet och i synnerhet med hänsyn till målet om att minska koldioxidutsläppen inom transportsektorn, och ändra dem och/eller lägga till nya i samband med den översyn av vitboken om transporter som aviserats för 2016, dock utan att negativt påverka EU:s konkurrenskraft. Några av dem kommer att vara av lagstiftningskaraktär, men huvuddelen måste bygga på frivilliga nationella bidrag med sikte på att ändra beteenden och vanor, vilket är nödvändigt för framgång.

1.5 EESK vill också fästa uppmärksamheten på betydelsen av de planerade insatserna inom Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) för att upprätta ett globalt utsläppshandelssystem för luftfarten och inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) för att övervaka utsläppen från sjöfarten, och efterlyser ambitiösa resultat i samband med de pågående förhandlingarna med dessa organisationer.

1.6 Kommittén betonar att man måste tillämpa principen om att förorenaren betalar med flexibilitet, i synnerhet i avlägset belägna landsbygds-, bergs- och oömråden, för att undvika effekter som står i omvänd proportion till kostnaderna och för att bevara dess användbarhet som ett sätt att påverka valen beträffande organisationen av transporter och samtidigt undanröja illojal konkurrens mellan de olika transportsätten. EESK rekommenderar att man undersöker möjligheterna till en övergripande organisation av transporter på landsbygden i syfte att uppfylla kraven i COP 21-avtalet och tillgodose utsatta personers behov.

1.7 I alla händelser kommer tillämpningen av principen om att förorenaren betalar inte att räcka för att säkerställa en övergång till ett koldioxidsnålt samhälle. Kompletterande åtgärder, såsom ökad energieffektivitet, elektromobilitet, samåkning och sammodalitet, utveckling av alternativa energikällor, utarbetande av miljö kvalitetsstandarder samt framför allt främjande av kollektivtrafik, är än viktigare.

1.8 När det gäller bioenergi behövs fortlöpande insatser för att uppnå större minskningar av växthusgasutsläppen och förebygga förändringar i markanvändningen. Därför bör utnyttjandet för energiändamål av rest- och biprodukter samt avfall för att producera drivmedel främjas ytterligare. Det finns fortfarande viss potential inom godstransporter på väg, luftfart och sjöfart. Biodrivmedel är dock ingen fristående lösning och undanröjer inte behovet av att utveckla och främja lösningar för att ersätta förbränningsmotorn med elektromobilitet och/eller vätgasteknik eller teknik som bygger på andra alternativa och hållbara energikällor.

Slutligen handlar det inte om att hämma rörligheten i sig, utan om att minska de individuella motoriserade transporter så snart ett bärkraftigt alternativ finns och att främja kollektivtrafiken i det allmänna miljöintresset för att undvika att städerna kvävs i trafik.

1.9 Desinvestering i förorenande verksamhet bör inte vara en fråga bara för regeringarna och kan inte uppnås utan medvetenhet i och mobilisering av hela transportkedjan (tillverkare, transportörer och användare) genom lagstiftningsåtgärder eller positiva eller negativa incitament. Kapacitetsutbyggnad, tekniskt stöd och underlättad tillgång till finansiering på lokal och nationell nivå är av avgörande betydelse för övergången till ett koldioxidsnålt transportsystem. Europeiska unionens investeringsprogram ska, samtidigt som de integrerar alla transportsätt, prioritera de mest klimatteffektiva projekten med hjälp av bedömningskriterier som är i linje med slutsatserna från COP 21.

1.10 Civilsamhällesorganisationernas och de ekonomiska och sociala aktörernas starka engagemang inom ramen för COP 21 måste fortsätta för att förstärka en medborgarrörelse för klimaträttvisa och desinvestering i förorenande verksamhet.

1.11 Följaktligen rekommenderar EESK en deltagandebaserad dialog med det civila samhället i enlighet med sitt förberedande yttrande av den 11 juli 2012 om "Vitbok om transporter: För ett större deltagande och engagemang från det civila samhällets sida" (CESE 1598/2012).

2. De viktigaste besluten från COP 21 – Parisavtalet

2.1 Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar (som 2015 års COP 21 hänför sig till) begränsades till att vilja stabilisera koncentrationerna av växthusgaser (den främsta växthusgasen inom transportsektorn är koldioxid (CO₂) som släpps ut i produktionsfasen när det gäller el och i driftsfaserna när det gäller drivmedel) i atmosfären på en nivå som förhindrar farlig antropogen interferens med klimatsystemet. Genom Parisavtalet av den 12 december 2015 åläggs däremot för första gången alla 195 parter i ovannämnda ramkonvention att påskynda minskningen av växthusgasutsläppen med sikte på det slutliga långsiktiga målet om att hålla ökningen av den globala genomsnittstemperaturen betydligt under 2 °C (till 2100) i förhållande till de förindustriella nivåerna och fortsätta insatserna för att begränsa ökningen till 1,5 °C, i kontrast till den nuvarande utvecklingen med 3 °C global uppvärmning till slutet av det tjugoförsta århundradet.

2.2 Efter ratificeringen av avtalet måste avtalsparterna åta sig och meddela de planerade nationellt fastställda bidragen (PNFB) enligt femåriga program för att uppnå det slutliga målet.

2.3 Parisavtalet ska träda i kraft år 2020, förutsatt att det har ratificerats av minst 55 stater som står för minst 55 % av de globala växthusgasutsläppen, utan att detta påverkar den starkt rekommenderade möjligheten att tillämpa avtalet innan det träder i kraft.

2.4 EU och dess medlemsstater enades den 6 mars 2015, i överensstämmelse med Europeiska rådets slutsatser av den 23–24 oktober 2014, om ett bindande mål om att minska de inhemska växthusgasutsläppen med minst 40 % senast 2030 och med 80–95 % senast 2050.

2.5 Enligt ovannämnda slutsatser ska målet uppnås gemensamt av EU och medlemsstaterna, särskilt genom minskningar med 43 % till 2030 inom de sektorer som omfattas av utsläppshandelssystemet och 30 % inom de sektorer som inte omfattas av det (jämfört med 2005) samt genom ett deltagande där en avvägning görs mellan rättvisa och solidaritet.

3. Den nuvarande situationen för EU:s transportsektor

3.1 Redan i sin vitbok om transporter från 2011 (KOM(2011) 144 slutlig) avgav kommissionen en enträgen uppmaning om behovet av att avsevärt minska växthusgasutsläppen så att klimatförändringarna ligger kvar under 2 °C, samtidigt som man framhöll att det är absolut nödvändigt att minska växthusgasutsläppen i transportsektorn med minst 60 % jämfört med 1990 års nivå och konstaterade att "större nedskärningar är möjliga inom andra sektorer av samhällsekonomin".

3.2 Transporterna står för omkring en fjärdedel av växthusgasutsläppen i EU: 12,7 % av de sammantagna utsläppen från transporter orsakas av luftfarten, 13,5 % av sjöfarten, 0,7 % av järnvägen, 1,8 % av inlandssjöfarten och 71,3 % av vägtransporterna (2008). Ett transportsätts miljöpåverkan beror dock inte enbart på de direkta utsläppen utan också på de indirekta, som framför allt orsakas av produktionen av den energi som behövs för transporterna.

3.3 I den globala transportsektorn ökar koldioxidutsläppen snabbare än i någon annan industrisektor. I EU släpper transportsektorn ut näst mest växthusgaser. Dessutom ökar utsläppen från luft- och sjöfartssektorerna snabbast, samtidigt som dessa sektorer inte omfattas av Parisavtalet.

3.4 I vitboken om transporter från 2011 konstateras att EU:s transportsystem ännu inte är hållbart och föreslås följande för att åtgärda situationen:

— Att bryta transportsystemets oljeberoende utan att göra avkall på effektiviteten eller äventyra rörligheten.

— Att använda mindre energi och förbättra fordonens energieffektivitet inom alla transportsätt.

3.5 I vitboken om transporter och i färdplanen för en strategisk ram för en stabil energiunion föreslår kommissionen flera åtgärder för att utveckla en koldioxidsnål transportsektor.

3.6 De föreslagna åtgärderna omfattar strängare normer för koldioxidutsläpp för personbilar och lätta lastbilar efter 2020, åtgärder för att förbättra drivmedlens effektivitet och minska utsläppen från tunga fordon samt förbättrad trafikstyrning. Man bör uppmuntra vägullssystem som bygger på principen om att föraren och användaren betalar samt en ökad användning av alternativa drivmedel, inklusive elektromobilitet, med särskild hänsyn tagen till behovet av att bygga lämplig infrastruktur.

4. Uppföljning av Parisavtalet

4.1 Efter ratificeringen av avtalet (senast den 21 april 2017) måste avtalsparterna åta sig och meddela de nationellt fastställda bidragen enligt femåriga program för att uppnå det slutliga målet.

4.2 Europeiska unionen kan enligt artikel 4.16 i Parisavtalet agera gemensamt med sina medlemsstater inom ramen för ett delat ansvar och måste underrätta Parisavtalets sekretariat om den utsläppsnivå som tilldelats respektive medlemsstat.

4.3 Enligt artikel 4.9 i Parisavtalet och beslut 1/CP.21 ska de bidrag som fastställts enligt en tidsplan fram till 2030 meddelas eller uppdateras senast 2020, något som ska upprepas vart femte år inom ramen för en utvecklingsstrategi för låga växthusgasutsläpp fram till 2050. De på varandra följande bidragen måste utgöra en ökning jämfört med det föregående bidraget (artikel 4.3).

4.4 EU har visserligen redan fastställt mål och bidrag för tiden fram till 2030 och 2050, men de sammantagna utsläppsnivåer (för samtliga ekonomiska sektorer) som uppskattats av COP 21 på grundval av de nationella bidragen 2030 (55 gigaton) är otillräckliga för att målet om att hålla temperaturökningen under 2 °C ska kunna uppnås, vilket gör att det är nödvändigt med ytterligare insatser för att minska utsläppen till 40 gigaton.

4.5 Beslutet om fördelningen av insatserna för den innevarande perioden fram till 2020 (beslut 406/2009/EG) och det framtida beslutet för perioden 2020–2030 ger visserligen medlemsstaterna full frihet att välja de ekonomiska sektorer som måste minska sina växthusgasutsläpp, men kommissionen föreslår i sitt meddelande "Parisprotokollet – en plan för att möta de globala klimatförändringarna efter 2020" (COM(2015) 81 final), om ytterligare insatser skulle behövas, att man ska utnyttja internationella utsläppsrätter och undvika ytterligare åtaganden för sektorer som inte omfattas av utsläppshandels-systemet. EESK har ställt sig bakom EU:s ståndpunkt (NAT-yttrandet 665/2015). Dessutom konstaterar kommissionen i vitboken om transporter att "större nedskärningar är möjliga inom andra sektorer av samhällsekonomin".

4.6 Mot bakgrund av ovanstående och med tanke på att minskningen av växthusgasutsläppen på transportområdet med 60 % redan beslutats i syfte att hålla klimatförändringarna under 2 °C, i god tid före Pariskonferensen, anser EESK att detta mål om en minskning med 60 % fortfarande är giltigt och förenligt med besluten från COP 21.

4.7 Slutligen bör det påpekas att EU:s åtagande att verka inom Icao för att stödja upprättandet av ett globalt utsläppshandelssystem för luftfarten och inom IMO beträffande sjöfartens skyldighet att redovisa växthusgasutsläppen inte ingår i PNFB. EU bör främja ambitiösa resultat i samband med de pågående förhandlingarna med Icao och IMO.

5. Strategin: vad som faktiskt måste göras

5.1 EESK noterar således en stor samstämmighet mellan EU:s PNFB och de mål som fastställts i olika meddelanden från kommissionen om klimatpolitiska åtgärder på transportområdet. Det är dock fortfarande brådskande och nödvändigt att de 40 åtgärderna och 131 initiativen i vitboken om transporter genomförs med nödvändig beslutsamhet och så snart som möjligt.

5.2 Man måste emellertid se över de åtgärder i vitboken om transporter som rör minskade växthusgasutsläpp mot bakgrund av EU:s PNFB och målen i paketet för energiunionen vid den översyn av vitboken som kommissionen har aviserat för 2016 ⁽¹⁾.

5.3 Man måste bedöma de olika initiativen i vitboken om transporter och paketet för energiunionen med hänsyn till deras effektivitet och genomförbarhet och i synnerhet med hänsyn till målet om att minska koldioxidutsläppen inom transportsektorn och ändra dem och/eller lägga till nya. Några av dem kommer att vara av lagstiftningskaraktär, men huvuddelen måste bygga på frivilliga nationella bidrag med sikte på att ändra beteenden och vanor, vilket är nödvändigt för framgång.

⁽¹⁾ EUT C 291, 4.9.2015, s. 14.

5.4 Övergången till en koldioxidsnål transportsektor medför följande utmaningar:

- Att uppnå en rättvis avvägning mellan ekonomiska och sociala hänsyn.
- Att beakta allmänintresset och miljöhänsyn.
- Att inte hämma rörligheten i sig, kraftigt minska trafiken och de individuella transportererna genom fysisk planering och ekonomisk politik i städer och stadsnära områden samt främja kollektivtrafiken.
- Att påverka beteendena, inklusive vanorna för hur man förflyttar sig, samt en effektiv logistik vid varutransporter, även i städerna, och främja samarbetsinriktade lösningar för en optimal användning av resurserna.
- Att främja sammodalitet.

Tillräckliga transportrelaterade insatser för att begränsa utsläppen på nationell, regional och lokal nivå skulle kunna få städerna på rätt spår mot en minskning av utsläppen med 50 % till 2050 jämfört med om inga nya insatser görs. Befintliga isolerade lösningar bör införlivas i en politik för strategisk rörlighetsplanering som möjliggör en bättre samordning mellan stads- och transportpolitiken. Kapacitetsuppbyggnad, tekniskt stöd och underlättad tillgång till finansiering på lokal och nationell nivå är av avgörande betydelse för att uppnå dessa mål.

5.5 Fonden för ett sammanlänkat Europa, struktur- och sammanhållningsfonderna, Europeiska fonden för strategiska investeringar och alla andra EU-program som stöder transportinvesteringar genom att finansiera projekt ska prioritera de mest klimateffektiva projekten, samtidigt som de ska integrera de olika transportsätten för att uppnå ett europeiskt transportnät. Kriterierna för bedömning av ansökningarna om finansiering ska innehålla uttryckliga hänvisningar till principer som ligger i linje med slutsatserna från COP 21.

5.6 Fördelningen av insatserna mellan medlemsstaterna och mellan de sektorer som omfattas av utsläppshandels-systemet och de som inte gör det, inklusive transportsektorn, kommer att utgöra centrala inslag i genomförandet av EU:s PNFB och måste också ligga i linje med EU:s strategiska mål. Vid fördelningen måste man ta hänsyn till Europeiska rådets slutsatser från oktober 2014 för att nå ett balanserat resultat, med beaktande av effektiviteten i förhållande till kostnaderna och konkurrenskraften. Dessa parametrar bör ha företräde vid beslutet om insatserna under perioden 2020–2030, som ska fattas 2016 (COM(2015) 80, bilaga 1), samtidigt som man beaktar EU:s fortsatta konkurrenskraft.

5.7 Vid den ovannämnda översynen av vitboken bör man också sörja för särskilda åtgärder för att stimulera en bred debatt med det civila samhället, med tanke på att en samhällelig acceptans för åtgärderna, som ibland är föga populära, är nödvändig, medan samtliga åtgärder kommer att förbli verkningslösa om inte alla de som de riktar sig till ansluter sig till processen. Civilsamhällesorganisationernas och de ekonomiska och sociala aktörernas starka engagemang inom ramen för COP 21 måste således fortsätta för att förstärka en medborgarrörelse för klimaträttvisa och desinvestering i förorenande verksamhet.

5.8 Initiativ såsom "Global Fuel Economy Initiative" (GFEI), som sammanför länder som åtagit sig att utveckla politik och lagstiftning om fordonens energieffektivitet, eller "Paris Declaration on Electro-Mobility and Climate Change & Call to Action", som bygger på åtaganden från hundratals partner om att vidta avgörande åtgärder för en hållbar elektrifiering av transporter, MobiliseYourCity, som syftar till att stödja städer samt utvecklings- och tillväxtländer i arbetet med att upprätta och genomföra planer för hållbar rörlighet i städerna och en nationell transportpolitik för städer, eller "Global Green Freight Action Plan" bör främjas och utvidgas.

5.9 Såsom EESK redan har påpekat⁽²⁾ kräver en delaktighetsbaserad styrning en bra organisatorisk och förfarandemässig struktur för att bli effektiv och uppnå de eftersträlvade målen. Att involvera berörda aktörer i en långsiktigt hållbar utveckling fungerar bäst om deltagandet organiseras i form av en kontinuerlig och integrerad process snarare än genomförs som engångsåtgärd eller tillfällig insats.

5.10 EESK har beslutat att inrätta ett europeiskt civilsamhälleligt forum för att främja hållbar utveckling, som bör skapa en strukturerad och oberoende ram för det civila samhällets deltagande i genomförandet, övervakningen och översynen av de övergripande frågorna i 2030-agendan för hållbar utveckling, i synnerhet dess mål 13 (vidta omedelbara åtgärder för att bekämpa klimatförändringarna och deras följdverkningar). För frågor som rör transportsektorn bör man utnyttja den deltagandebaserade dialog som förvaltas av EESK och som är avsedd för genomförandet av vitboken om transporter från 2011.

5.11 EESK håller också på att utarbeta ett yttrande (NAT/684) om "Att skapa en koalition mellan det civila samhället och de lokala och regionala myndigheterna för att genomföra åtagandena i Parisavtalet". Parisavtalet bör inte inrätta ännu en åtagandeplattform, utan i stället skapa en heltäckande ram för att anpassa de icke-statliga och statliga åtgärderna till varandra på lång sikt. Det civila samhällets roll i genomförandet av åtagandena är helt avgörande.

5.12 Desinvestering i förorenande verksamhet bör inte vara en fråga bara för regeringarna och kan inte uppnås utan medvetenhet i och mobilisering av hela transportkedjan (tillverkare, transportörer och användare) genom lagstiftningsåtgärder eller positiva eller negativa incitament.

5.13 Den strategi med frivilliga åtaganden som antagits av COP 21 innebär att respektive land enbart behöver göra icke-bindande åtaganden, medan införandet av en bindande utsläppsnorm säkerligen skulle vara den mest effektiva lösningen för att uppnå det önskade resultatet med Parisavtalet. Den fördelning inom EU av insatserna för 2020–2030 som nämns i punkt 5.5 kommer dock att stärka de gjorda åtagandena.

6. Förorenaren betalar-systemet

6.1 Enligt Lissabonfördraget (artikel 191.2 i EUF-fördraget) ska unionens miljöpolitik bygga på försiktighetsprincipen och på principerna att förebyggande åtgärder bör vidtas, att miljöförstöring företrädesvis bör hejdas vid källan och att förorenaren ska betala.

6.2 Syftet är att förorenarna ska betala priset för de miljökador som de orsakar. I medlemsstaterna behandlas emellertid koldioxidpriset på mycket olika sätt i klimatpolitiken, med en dominans för skatter, som dock i första hand påverkar låginkomsthushållens köpkraft och sysselsättningen.

6.3 Enligt vitboken om transporter måste avgifter och skatter omfördelas så att de i större utsträckning avspeglar principerna om att förorenaren betalar och att användaren betalar.

6.4 Den metod som kommissionen tänker sig bygger på ett förorenaren betalar-system och de möjligheter som vägavgifter erbjuder som ett sätt att finansiera byggande och underhåll av infrastruktur. Detta system syftar till att främja hållbara transportsätt genom att de externa kostnaderna internaliseras och till att trygga finansieringen.

6.5 I EU finns det emellertid ett osammanhängande lapptäcke av olika system: elektroniska vägtullar, vinjetter, trängselskatter och kilometeravgifter som beräknas med hjälp av satellit (GNSS). Dessutom tillämpas EU-bestämmelserna om beskattning av vägtransporter för tunga fordon (Eurovinjett) numera endast i fyra medlemsstater, medan andra medlemsstater inte tar ut några vägtullar alls. Denna situation ger upphov till allvarliga betänkligheter beträffande utvecklingen av den inre marknaden och för medborgarna, med negativa konsekvenser för den ekonomiska tillväxten och ökad social ojämlikhet i många medlemsstater. Dessutom kan avsaknaden av avgifter för användning av vägnätet (för att inte tala om de kostnader som följer av den negativa miljöpåverkan) påverka konkurrensvillkoren i förhållande till järnvägstransporter i den mån som det finns järnvägstrafik.

⁽²⁾ EUT C 299, 4.10.2012, s. 170.

6.6 I ett europeiskt system för vägavgifter är det emellertid viktigt att föreskriva en viss flexibilitet för att kunna ta hänsyn till situationen i avlägsna regioner samt avlägset belägna landsbygds-, bergs- och ömråden med låg befolkningstäthet och utan godtagbara alternativ till vägtransporter, vilket gör att en internalisering av de externa kostnaderna inte skulle få någon inverkan på beteendena eller organisationen av transporterna och enbart skulle undergräva deras konkurrenskraft. Den ekonomiska och sociala välfärden i landsbygdsområden är beroende av ett såväl kostnadseffektivt som miljövänligt transportsystem. För att minska transportutsläppen har vissa regeringar infört olika former av koldioxidskatt som inte har förmått begränsa utsläppen från transportsektorn, men som inneburit en avsevärd ökning av omkostnaderna för familjerna, särskilt i landsbygdsområden, avlägset belägna områden och bergsområden.

6.7 Enligt kommissionsledamoten med ansvar för transport har kommissionen för avsikt att i slutet av 2016 föreslå ett europeiskt system för lastbilar och personbilar med en enhetlig reglering av uppbörden av vägtullar i alla EU-medlemsstater, uteslutande på grundval av antalet körda kilometer.

6.8 EESK välkomnar kommissionens avsikt att på EU-nivå harmonisera ett system för vägavgifter som bygger på principen om att förorenaren betalar, men anser att inslaget av "internalisering" i avgifterna säkerligen inte kommer att räcka för att uppnå en hållbar transportpolitik som är förenlig med åtagandena inom ramen för COP 21, som förutsätter kompletterande åtgärder, såsom ökad energieffektivitet, elektromobilitet, samåkning och sammodalitet, utveckling av alternativa energikällor, utarbetande av miljökvalitetsstandarder samt framför allt främjande av kollektivtrafik.

6.9 En annan åtgärd skulle kunna vara ett koldioxidpris som bygger på ekonomiska och sociala kriterier. Ett alltför lågt oljepris, såsom är fallet i dag, skickar säkerligen ingen signal till alla aktörer inom transportsektorn att ändra sitt beteende och vidta åtgärder för att minska sin energiförbrukning. Strängare normer och standarder för drivmedel, energieffektivitet, datoriserad trafikstyrning och utveckling av alternativa drivmedel kan dock öppna möjligheter att minska utsläppen utan att negativt påverka konkurrenskraften.

7. Innovation, forskning och utveckling, alternativa drivmedel

7.1 EESK framhåller det absoluta behovet av en aktiv industripolitik och samordnad forskning och utveckling (FoU) för att främja övergången till en koldioxidsnål ekonomi. För att förena den oundvikliga ökningen av transporterna med minskade förorenande utsläpp krävs oförminskade FoU-insatser.

7.2 Enligt färdplanen för transporter kommer det att vara nödvändigt att fortsätta att utveckla biodrivmedel, särskilt för luftfart och tunga fordon, samtidigt som det påpekas att utvecklingen av biodrivmedel medför problem i fråga om livsmedelstrygghet och miljö, och det understryks att man måste ta fram mer hållbara andra och tredje generationens biodrivmedel.

7.3 När det gäller bioenergi behövs fortlöpande insatser för att uppnå större minskningar av växthusgasutsläppen och förebygga förändringar i markanvändningen. Därför bör utnyttjandet för energiändamål av rest- och biprodukter samt avfall för att producera drivmedel främjas ytterligare. Det finns fortfarande viss potential inom godstransporter på väg, luftfart och sjöfart. Biodrivmedel är dock ingen fristående lösning och undanröjer inte behovet av att utveckla och främja lösningar för att ersätta förbränningsmotorn med elektromobilitet och/eller vätgasteknik eller teknik som bygger på andra alternativa och hållbara energikällor.

7.4 Övergången till elektromobilitet måste åtföljas av en övergång till bildelning. Man måste dock även fortsättningsvis vara medveten om att även med en fullständig övergång till motorer som drivs med hållbara drivmedel kvarstår risken för att städerna kvävs i trafik så länge som kollektivtrafik och effektiva distributionssystem inte blir till regel.

Bryssel den 26 maj 2016.

Georges DASSIS
*Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande*
