

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén – Resultat för utsläppssnål rörlighet – Ett EU som skyddar vår planet, sätter konsumenterna i centrum och försvarar sina företag och sina arbetstagare

[COM(2017) 675 final]

(2018/C 262/13)

Föredragande: **Ulrich SAMM**

Remiss	Europeiska kommissionen, 18.1.2018
Rättslig grund	Artikel 304 i fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt
Ansvarig facksektion	Transporter, energi, infrastruktur och informationssamhäl-let
Antagande av facksektionen	5.4.2018
Antagande vid plenarsessionen	19.4.2018
Plenarsession nr	534
Resultat av omröstningen (för/emot/nedlagda röster)	201/0/3

1. Slutsatser och rekommendationer

1.1 Fokus i detta meddelande om vägtransporter ligger på en industri som är **världsledande** på tillverkning och tillhandahållande av tjänster. Denna starka ställning måste bibehållas och användas för att påskynda, omvandla och befästa omställningen till ren energi i EU:s ekonomi, med det viktiga målet att också uppnå en **ledande ställning inom ny teknik** på världsmarknaden.

1.2 EESK välkomnar det allmänna **teknikneutrala** tillvägagångssättet som är öppet för ny utveckling. EESK vill dock påpeka att initiativen inte följer detta tillvägagångssätt fullt ut. Det är långt ifrån säkert att vår framtida rörlighet kommer att vara helt eldriven, och annan framdrivningsteknik, t.ex. väte eller helt fossilfria flytande bränslen såsom HVO100, erbjuder också stora möjligheter för ren rörlighet. EESK beklagar att detta inte erkänns tillräckligt.

1.3 EESK välkomnar de initiativ som syftar till att återupprätta **konsumenternas förtroende** för bilindustrin och regelsystemet genom realistiska utsläppsstandarder och nya provningsförfaranden. Det är absolut nödvändigt att branschen själv är samvetsgrann och tar sitt ansvar på detta område.

1.4 Kommittén noterar att det för närvarande tillverkas ungefär fjorton miljoner nya bilar varje år, vilket ersätter endast omkring 5 % av de totalt 253 miljoner bilarna i EU. Med denna **ersättningstakt** kommer utsläppen att minska, men inte tillräckligt. EESK skulle välkomna alla initiativ som skulle kunna påskynda ersättningstakten för den befintliga bilparken i Europa, vilket skulle bidra till att minska utsläppen snabbare. Kommissionen bör dock göras uppmärksam på behovet av att motverka att fordon dras tillbaka från vissa europeiska marknader på bekostnad av andra, där användningen av dessa fordon fortsätter (se punkt 4.7).

1.5 Vi måste vara medvetna om att uppbyggnaden av en betydande andel fordon med låga utsläpp kräver en **övergångsperiod**, vars längd beror på den utveckling som bilindustrin genomgår, hur snabbt kunderna accepterar den nya tekniken, de relaterade kostnaderna samt andra faktorer såsom laddningsinfrastruktur. EESK påpekar att övergångsperioden inte ger skäl till att låta dieslbilar överskrida utsläppsgränserna och att frågan om möjligheterna för eftermodifiering av dieslbilar och relaterade skyldigheter för att täcka kostnaderna måste lösas snabbt.

1.6 EESK uppmanar kommissionen att göra en bättre och tydligare åtskillnad mellan **klimatskydd** och förbättrad **lokal luftkvalitet**. Detta är viktigt i syfte att vinna folkets förtroende för offentliga och privata investeringar. Vissa typer av bränslen kan bidra till att förbättra luftkvaliteten i städerna men är inte gynnsamma för klimatet, t.ex. när elen eller vätet för elfordon kommer från kolkraftverk. Å andra sidan kan fordon med låga utsläpp som använder naturgas (detta betyder främst metan från alla slags källor, såväl under jord, organiska material eller syntetiska kemiska processer eller en blandning av dessa) från biometan bidra till lokala luftföroreningar trots att de är klimatvänliga.

1.7 EESK uppmanar kommissionen att i större mån underlätta konsumenternas tillgång till överkomliga nya och renare typer av rörlighet och se till att fördelarna med dessa nya rörlighetsformer är allmänt tillgängliga och rättvist fördelade över hela EU. Vissa av de föreslagna **finansieringsinstrumenten** kan vara till hjälp för att åtgärda detta problem, men kommittén anser inte att de är tillräckliga.

1.8 EESK välkomnar den viktiga roll som kommissionen spelar för att bilda en alleuropeisk allians av industrier i syfte att upprätta en fullständig värdekedja för utveckling och tillverkning av avancerade **batterier** i EU. Att en större andel av tillverkningen i värdekedjan sker inom EU är avgörande för vår sysselsättning, och en garanti för att de tillverkade batterierna är miljövänliga kan bäst uppnås om man följer EU:s miljöstandarder och miljöregler, till exempel enligt metoden med den cirkulära ekonomin.

2. Inledning

2.1 EU har åtagit sig att verka för ett **koldioxidsnålt energisystem** som beskrivs i **paketet om ren energi**, vars mål är att påskynda, omvandla och befästa omställningen till ren energi i EU:s ekonomi, i enlighet med åtagandena från COP21, samtidigt som de viktiga målen om ekonomisk tillväxt och skapande av arbetstillfällen bibehålls.

2.2 EU har redan gjort en hel del. **Utsläppen av växthusgaser** minskade med 23 % mellan 1990 och 2016 samtidigt som ekonomin växte med 53 % under samma period. Dessa framgångar har uppnåtts inom många sektorer, men inte inom **transportsektorn**, en sektor som står för omkring 24 % av Europas utsläpp av växthusgaser (uppgifter från 2015) och där utsläppen till och med har ökat till följd av den fortsatta ekonomiska återhämtningen i Europa. Den **europiska strategin för utsläppsnål rörlighet** ⁽¹⁾ kommer att ta itu med detta problem.

2.3 EESK noterar att EU redan har gjort betydande förbättringar i riktning mot ren rörlighet: 2009 fastställdes de genomsnittliga värdena för **koldioxidutsläpp** för nya personbilar och lätta nyttofordon till 130 g koldioxid/km år 2015 och 95 g koldioxid/km år 2020, vilket är avgörande för att uppnå EU:s klimatmål. Efter att **europisk standard** infördes 1992 har lagstiftarna sänkt gränsvärdena för kväveoxider för personbilar från Euro 1 till Euro 6 med 97 % och för partiklar med 98 %, vilket är en avsevärd förbättring med avseende på lokala luftföroreningar i städerna.

2.4 Dessa åtgärder för vägtransporter är dock inte tillräckliga när det gäller åtagandena från COP21 och det mest brådskande behovet av ren luft i städerna. Även om de genomsnittliga utsläppen per bil och km håller på att minska gör de totala utsläppen från vägtransporter det inte, eftersom den totala trafiken har ökat och fordonsparken i EU inte byts ut tillräckligt snabbt.

2.5 Kommissionen har därför svarat med initiativet **"Europa på väg"**, som består av ett antal lagstiftningsinitiativ som ingår i tre paket. Det **första paketet**, som lades fram 2017, återspeglar Europas ambition att göra snabba framsteg för att upprätta ett system för ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet senast 2025, som skulle integrera alla transportsätt och täcka hela unionen. Detta har välkomnats av EESK ⁽²⁾ ⁽³⁾ som en avgörande faktor för ett välfungerande **gemensamt europeiskt transportområde** med ett lämpligt regelverk.

⁽¹⁾ COM(2016) 501 final.

⁽²⁾ EUT C 246, 28.7.2017, s. 64.

⁽³⁾ EUT C 81, 2.3.2018, s. 195.

2.6 Meddelandet ⁽⁴⁾ om det **andra paketet** om "Europa på väg"-strategin, som behandlas i detta yttrande, fokuserar mer på instrument för att minska utsläppen från vägtransporter, t.ex. direktivet om rena fordon ⁽⁵⁾, nya koldioxidnormer för fordon ⁽⁶⁾, en handlingsplan för den transeuropeiska utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen ⁽⁷⁾, översynen av direktivet om kombinerad transport ⁽⁸⁾, förordningen om persontransport med buss ⁽⁹⁾ och ett batteriinitiativ. De särskilda förslagen behandlas mer i detalj i separata yttranden från kommittén. Det **tredje paketet**, som kommer att fokusera mer på säkerhetsfrågor, kommer att läggas fram under första halvåret 2018.

3. Sammanfattning av meddelandet

3.1 Det andra paketet innehåller flera rättsliga initiativ för att fastställa tydliga, realistiska och genomförbara regler för att bidra till att säkerställa lika konkurrensvillkor mellan aktörer inom branschen verksamma i Europa. Konsumenterna kommer att uppmuntras att gå över till rena fordon och andra rena rörlighetsalternativ genom att man förbättrar infrastrukturen för alternativa bränslen och tillhandahållandet av interoperabla tjänster över gränserna.

3.2 En ny **förordning om koldioxidutsläpp** för personbilar och lätta nyttofordon föreslås för perioden efter 2020. Enligt denna ska tillverkare av personbilar och lätta nyttofordon minska koldioxidutsläppen från den nya fordonsparken i EU med 15 % fram till 2025 och 30 % fram till 2030. Dessa relativa minskningsmål kommer att ersättas av absoluta gränsvärden för koldioxidutsläpp så snart data från det nya globalt harmoniserade provningsförfarandet för lätta fordon (WLTP) blir tillgängliga (väntas inte före 2020).

3.3 Införandet av WLTP som en robust och mer realistisk **testram för typgodkännande** av bilar kommer att vara avgörande för att övervinna den allvarliga krisen när det gäller konsumenternas tillit och för att återupprätta förtroendet. Provningsav utsläpp vid verklig körning (RDE) kommer också att införas och ska utföras på väg i stället för i en provningsanläggning.

3.4 Kommissionen föreslår en handlingsplan för att öka investeringarna i **infrastruktur för alternativa bränslen** och utveckla ett nätverk av snabba och driftskompatibla laddnings- och tankstationer i hela EU. Flera finansieringsinstrument är inblandade, såsom resursen för rena transporter, Fonden för ett sammanlänkat Europa, Europeiska fonden för strategiska investeringar och Europeiska regionala utvecklingsfonden.

3.5 **Direktivet om kombinerade transporter** revideras för att främja kombinerad användning av olika sätt att transportera gods (t.ex. lastbilar och tåg).

3.6 **Direktivet om persontransport med buss** kommer att stimulera utvecklingen av nationella bussförbindelser och bussförbindelser på långa sträckor i EU, tillhandahålla ett större urval transportalternativ för alla medborgare och erbjuda alternativ till privata bilar.

3.7 **Direktivet om rena fordon** kommer att främja rena rörlighetssätt i offentliga upphandlingar som ett sätt att stimulera efterfrågan inom bilindustrin.

3.8 Ett **batteriinitiativ** hjälper en allians av europeiska industrier att bli mer oberoende och öka andelen i värdekedjan för produktion av elfordon. Kommissionen kommer också att tilldela 200 miljoner euro direkt till forskning och innovation rörande batterier under Horisont 2020 (arbetsprogrammet 2018–2020), utöver de 150 miljoner euro som redan tilldelats.

⁽⁴⁾ COM(2017) 675 final

⁽⁵⁾ TEN/652 – Rena och energieffektiva fordon, föredragande: Samm (se s. 58 i detta nummer av EUT).

⁽⁶⁾ INT/835 – Koldioxidutsläpp från personbilar och nyttofordon, föredragande: Dirk Bergrath (ännu ej offentliggjort i EUT).

⁽⁷⁾ TEN/654 – Handlingsplan för infrastruktur för alternativa bränslen (meddelande), föredragande: Boland (se s. 69 i detta nummer av EUT).

⁽⁸⁾ TEN/651 – Kombinerad transport av gods, föredragande: Back (se s. 52 i detta nummer av EUT).

⁽⁹⁾ TEN/650 – Tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss, föredragande: Hencks (se s. 47 i detta nummer av EUT).

4. Allmänna kommentarer

4.1 Fokus i detta meddelande om vägtransporter ligger på en industri som är **världsledande** på tillverkning och tillhandahållande av tjänster. Produktionsdelen av denna sektor sysselsätter 11 % av alla arbetstagare i tillverkningsindustrin i EU och står för 7 % av EU:s BNP. Denna starka ställning måste bibehållas och användas för att påskynda, omvandla och befästa omställningen till ren energi i EU:s ekonomi, med det viktiga målet att också uppnå en **ledande ställning inom ny teknik** på världsmarknaden.

4.2 EESK välkomnar det allmänna **teknikneutrala** tillvägagångssättet, som är öppet för ny utveckling, något som vi kan förvänta oss med tanke på de pågående kraftfulla EU-stödda FoU-insatserna. EESK vill dock påpeka att initiativen inte följer detta tillvägagångssätt fullt ut. Beroende på de tekniska framstegen är det långt ifrån säkert att vår framtida rörlighet kommer att vara helt eldriven. Annan framdrivningsteknik ger också stora möjligheter för ren rörlighet. Med tanke på den snabba utvecklingen inom modern transportteknik under de kommande åren rekommenderar EESK därför ett **flexibla tillvägagångssätt** snarare än till exempel fasta utsläppsgränsvärden eller upphandlingsmål. Exempelvis en halvtidsöversyn av utsläppsgränsvärdena och minimimålen förefaller vara det minsta man kan göra för att möjliggöra anpassning i ett senare skede.

4.3 EESK välkomnar initiativ som syftar till att återupprätta **konsumenternas förtroende** för bilindustrin och regelsystemet. Att återskapa förtroendet med hjälp av realistiska utsläppsnormer och nya provningsförfaranden är av avgörande betydelse. EESK noterar att mer realistiska utsläppsvärden kommer att bero inte bara på bilens teknik utan i stor utsträckning också på förarens beteende och väder- och vägförhållandena. Konsumenterna kommer följaktligen att få en tämligen stor variation av uppgifter för en enda typ av bil.

4.4 Varje år tillverkas ungefär fjorton miljoner nya bilar, vilket ersätter endast omkring 5 % av de totalt 253 miljoner bilarna i EU. Även med denna **ersättningstakt** – och baserat på befintliga utsläppsnormer – kommer koldioxidutsläppen att minska med mer än 30 % fram till 2030 jämfört med 2005 (rapport från VDA). EESK skulle välkomna alla initiativ som skulle kunna påskynda ersättningstakten och på så sätt också ytterligare minska utsläppen. Framför allt för länder med en mindre utvecklad tradition på fordonsindustrins område skapar behovet av nya produktionslösningar möjligheter till innovation och en potential för ökad konkurrenskraft i utvecklingen mot utsläppsnål rörlighet.

4.5 EESK vill påpeka att kommissionen, utöver sitt fokus på ny teknik såsom elbilar, också bör beakta den stora potentialen för förbättringar av den **befintliga fordonsparken**. Till exempel är en minskning av koldioxidutsläppen med 1 g med hjälp av tillsättning av fossilfria bränslen för hela fordonsparken precis lika effektivt som en förbättring med 20 g för den nya fordonsparken (rapport från VDA).

4.6 Vi måste vara medvetna om att uppbyggnaden av en betydande andel fordon med låga utsläpp kräver en **övergångsperiod**, vars längd är oförutsägbar. Den beror på utvecklingen inom bilindustrin, hur snabbt kunderna accepterar den nya tekniken och de relaterade kostnaderna, samt andra faktorer såsom laddningsinfrastruktur, bränslepriser eller offentlig upphandling.

Denna övergångsperiod får inte ses som att det ges fritt spelrum att fortsätta att överskrida gränsvärdena för dieseldrivna bilar och undvika att eftermontera dem med ett SCR-system för att uppfylla normen Euro 6. Kommissionen bör se till att medlemsstaternas nationella lagstiftare tar upp eftermontering enligt Euro 6 så snabbt som möjligt och att ansvaret för kostnader klargörs.

4.7 EESK uppmanar bilindustrin att utnyttja övergångsperioden på ett sådant sätt att **sammanhållningen** i EU förbättras genom att man gör rätt val när det gäller lokaliseringen av industriområden och att möjligheterna för rena fordon är desamma i alla medlemsstater. Det skulle vara oacceptabelt om till exempel äldre dieslbilar skulle vara förbjudna i vissa medlemsstater och sedan säljas till medlemsstater med svagare ekonomi. Dessutom spelar utvecklingen utanför EU en viktig roll, eftersom den europeiska bilindustrin i stor utsträckning arbetar för **världsmarknaden**. Det är av yttersta vikt att EU:s politik stöder internationella avtal som är rättvisa för den europeiska bilindustrin jämfört med dess konkurrenter i Förenta staterna eller Asien.

4.8 Frågan om vi kommer att få ett tekniskt genombrott i framtiden, t.ex. i fråga om batteriprestanda, beror på **forskning och utveckling**. Ett sådant genombrott skulle kunna inträffa inte bara när det gäller batteridrivna elfordon, utan också när det gäller bränslen som används i förbränningsmotorer eller bränsleceller. Klimatvänliga och helt fossilfria bränslen såsom HVO100 används redan i stor utsträckning i vissa länder (t.ex. Sverige), men också **nya typer av bränslen** kan bli tillgängliga, t.ex. syntetiska bränslen eller väte, som kan produceras till rimlig kostnad med den överskottsel som finns i allt större mängder till följd av den pågående utökningen av fluktuerande förnybara energikällor.

4.9 EESK uppmanar kommissionen att göra en bättre och tydligare åtskillnad mellan de olika mål som eftersträvas genom införandet av rena fordon. Det finns två mål: att skydda klimatet och att förbättra den lokala luftkvaliteten. Det är viktigt att notera att vissa typer av bränslen kan bidra till att förbättra luftkvaliteten i städer men inte är gynnsamma för klimatet, t.ex. när elen eller vätet för elfordon kommer från kolkraftverk. Å andra sidan kan fordon med låga utsläpp som använder naturgas från biometan, även om de är klimatvänliga, ändå bidra till lokala luftföroreningar. Minskningen av lokala luftföroreningar i städerna är en mycket brådskande fråga och kräver åtgärder på regional och lokal nivå, medan klimatskyddet är en global fråga där förändringar endast kan uppnås (och observeras) efter årtionden. Det är viktigt att göra en klar åtskillnad mellan dessa mål i syfte att vinna folkets förtroende för offentliga och privata investeringar.

4.10 EESK uppmanar kommissionen att i större mån underlätta konsumenternas tillgång till överkomliga nya och renare typer av rörlighet och se till att fördelarna med dessa nya rörlighetsformer är allmänt tillgängliga och rättvist fördelade över hela EU. Möjliga problem, i synnerhet extra **kostnader för konsumenterna**, är en källa till oro. Vissa av de föreslagna finansieringsinstrumenten kan vara till hjälp för att åtgärda detta problem, men kommittén anser inte att de är tillräckliga. I detta sammanhang välkomnar EESK kommissionens initiativ att förbättra konsumenternas förmåga att göra mer välvägdade val när de köper eller använder ett fordon genom att tillhandahålla större översiktlighet och erbjuda en metod för att jämföra kostnaderna.

4.11 EESK välkomnar den viktiga roll som kommissionen spelar för att bilda en alleuropeisk allians av industrier i syfte att upprätta en fullständig värdekedja för utveckling och tillverkning av avancerade **batterier** i EU. Det finns flera orsaker till detta mål: större oberoende från batteritillverkare från länder utanför EU är av strategisk betydelse; att en större andel av tillverkningen i värdekedjan sker inom EU är avgörande för vår sysselsättning; och en garanti för att de tillverkade batterierna är miljövänliga kan bäst uppnås om man följer EU:s miljöstandarder och miljöregler, till exempel enligt metoden med den cirkulära ekonomin. Storskaliga investeringar från industrins sida för detta mål är väsentligt, medan kommissionens roll är att fastställa ordentliga randvillkor, exempelvis tekniska standarder.

4.12 EESK ställer sig bakom en utsläppsbaserad definition av "rena fordon", eftersom den är enkel. Kommittén vill emellertid också understryka att denna metod inte återspeglar ett fordons **koldioxidavtryck** under hela dess livstid. För att undvika omotiverad särbehandling av vissa typer av fordon behövs fler insatser i fråga om lagstiftningen i syfte att gå utöver metoden med utsläpp från avgasrör och även ta hänsyn till tillverkningsfrågor eller tillhandahållandet av ren energi.

4.13 EESK anser att det främsta hindret för moderniseringen av **kollektivtrafiken** är bristen på finansiellt stöd. Vi uppmanar kommissionen att på nytt överväga en översyn av direktivet om offentlig upphandling med fokus på finansiering. EESK noterar att, utöver behovet av mer miljövänliga fordon inom kollektivtrafiken, är det viktigt att få fler medborgare att använda dessa transporter genom att göra dem mer attraktiva (anslutningar, komfort), snarare än att fokusera på låga biljettpriser.

Bryssel den 19 april 2018.

Luca JAHIER
Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande