



Bryssel den 31.5.2017
COM(2017) 283 final

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET,
RÅDET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN SAMT
REGIONKOMMITTÉN**

EUROPA PÅ VÄG

**En agenda för en socialt rättvis övergång till ren, konkurrenskraftig och uppkopplad
rörlighet för alla**

{SWD(2017) 177 final}

1. MOT HÅLLBAR RÖRLIGHET

Det finns en lång och stolt historia av transport i Europa. Europa har varit tongivande i världen i fråga om ny teknik och innovationer. Europeiska flyg, tåg och bilar är synonymt med kvalitet i världsklass.

Vår ambition är att Europa ska fortsätta att spela den rollen i framtiden och bli ledande inom ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet. Vi vill enkelt uttryckt se till att de bästa utsläppsnåla, uppkopplade och automatiserade rörlighetslösningarna, fordonen och utrustningen kommer att utvecklas, erbjudas och tillverkas i Europa och att den allra modernaste infrastrukturen finns på plats för att stödja detta.

Den här ambitionen behövs eftersom **rörlighetssektorn spelar en avgörande roll i EU:s ekonomi och samhälle**. Sektorn är i sig en stor arbetsgivare och utgör en central drivkraft för den globala konkurrenskraften i ekonomin i stort. Den fria rörligheten för personer och varor på EU:s inre marknad och de ekonomiska, sociala och kulturella fördelarna med ett Europa utan gränser bygger på att det finns tillgång till enkel rörlighet och ett tillgängligt transportnätverk inom ett gemensamt europeiskt transportområde. Ett modernt rörlighetssystem är också en förutsättning för en lyckad övergång till en koldioxidsnål ekonomi i Europa och för att vända utvecklingen med stigande utsläpp av växthusgaser och avgaser från transporter trots det ökade behovet av rörlighet.

Djupgående förändringar av hur vi nyttjar rörligheten är på väg. Den traditionella rörligheten håller på att omvandlas genom delade rörlighetstjänster och enklare byten mellan olika transportsätt. Ny teknik och samhällsliga behov fortsätter att driva på förändringar. Digitalisering, automatisering och alternativa energikällor utmanar de traditionella förhållandena och skapar nya möjligheter kopplade till resurseffektivitet, delningsekonomin och den cirkulära ekonomin. Men sådana förändringar kan också vara omstörtande. Samtidigt som de skapar nya arbetstillfällen kan de göra att andra försvinner. Det innebär att det behövs ny kompetens och goda arbetsförhållanden, och att det krävs planering, anpassning och investeringar.

EU måste anta en ledande roll i att forma dessa förändringar på global nivå. Det innebär att man måste övergå från dagens fragmenterade transportnätverk till morgondagens integrerade och hållbara rörlighetssystem. Kommissionen har fastställt en agenda för att **ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet** ska bli verklighet för alla. Vår åtgärd syftar till att stärka konkurrenskraften hos den europeiska rörlighetssektorn för att stimulera arbetstillfällen, tillväxt och investeringar samtidigt som man tar itu med den brådskande sociala dimensionen av rörligheten och säkerställer hög säkerhet och trygghet för resenärerna. Den kommer att utgöra ett viktigt bidrag till kommissionens ambition att skapa ett Europa som skyddar, stärker och försvarar och att nå EU:s energi- och klimatmål för 2030. Den kommer att förbättra folkhälsan och livskvaliteten för alla EU-invånare. Detta kräver ett **omfattande och integrerat tillvägagångssätt** där alla aktörer samarbetar på de olika nivåerna – EU:s institutioner, medlemsstater, städer och andra lokala myndigheter, näringslivet, arbetsmarknadens parter samt alla berörda parter. Europaparlamentets förslag till en resolution om vägtransporter i EU bekräftar att vi kommer med förslagen vid rätt tidpunkt och att vi har samma vision¹.

¹ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=MOTION&reference=B8-2017-0290&format=XML&language=SV>

Vi börjar inte från noll. EU har redan fått viktiga byggstenar på plats. Vi har stakat ut vägen för att skapa ett gemensamt europeiskt transportområde, och man har identifierat vilka hinder som finns för säkra, ändamålsenliga och överkomliga rörlighetstjänster över land-, sjö- och luftgränserna i hela EU. Många åtgärder håller redan på att vidtas inom luftfarts- och järnvägssektorerna². Dessutom stöder EU:s strategiska projekt för den transeuropeiska transportinfrastrukturen och EU:s forskningsprogram, särskilt Horisont 2020, utbyggnaden av infrastruktur och innovation inom transportsektorn.

Det här meddelandet fokuserar på det viktiga bidrag som måste komma från **vägtransportsektorn**. Det åtföljs av en rad förslag som inriktar sig på den sektorn, och som bland annat ska stödja utbyggnaden av infrastruktur för vägavgifter, alternativa bränslen och uppkoppling, bättre information till konsumenterna, en starkare inre marknad och förbättrade arbetsvillkor inom sektorn för godstransporter på väg samt av åtgärder som ska lägga grunden för samverkande, uppkopplad och automatiserad rörlighet³. Dessa förslag kommer att kompletteras av andra förslag under de kommande tolv månaderna, bland annat om utsläppsnormer för bilar, lätta lastbilar och tunga fordon efter 2020.

Betydelsen av rörligheten i allmänhet och vägtransporter i synnerhet återspeglas i många andra av EU:s politiska ramar, vilka har en påtaglig påverkan på sektorn. Framgången för Junckerkommissionens prioriteringar av **energiunionen**, den **digitala gemensamma marknaden** och **agendan för sysselsättning, tillväxt och investeringar** bidrar alla till transport- och rörlighetssektorn. I **strategin för energiunionen** från februari 2015⁴ identifierades övergången till en energieffektiv och koldioxidsnål transportsektor som ett av de viktigaste områdena för åtgärder, och paketet om ren energi för alla i EU från november 2016⁵ innehåller åtgärder för att påskynda införandet av koldioxidsnåla bränslen för transporter och stödja elektromobilitet. De åtgärder som redan beskrevs i meddelandet *En europeisk strategi för utsläppsnål rörlighet* som antogs i juli 2016 håller nu på att genomföras⁶. Investeringar i infrastruktur i enlighet med **investeringsplanen för Europa**⁷ innebär ett kraftfullt bidrag till Europas framtida rena, konkurrenskraftiga och uppkopplade rörlighet. Såsom anges i den **europeiska pelaren för sociala rättigheter**⁸ är ett mer socialt och rättvist EU en nyckelprioritering för den här kommissionen. Dessa mål ska också gälla rörlighetssektorn och ska stödja en rättvis och välfungerande arbetsmarknad.

² COM(2015) 598.

³ Se också halvtidsöversynen av genomförandet av strategin för den digitala gemensamma marknaden, COM(2017) 228.

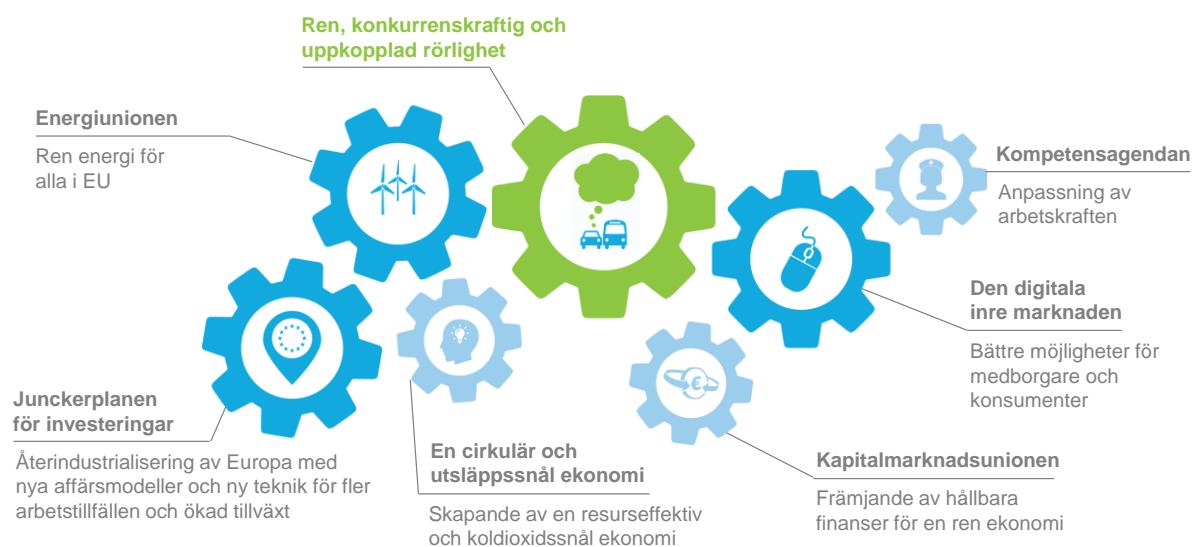
⁴ COM(2015) 80.

⁵ Enligt de föreslagna ändringarna av direktivet om förnybar energi, COM(2016) 767, och direktivet om byggnaders energiprestanda, COM(2016) 765.

⁶ COM(2016) 501.

⁷ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_sv

⁸ COM(2017) 250.



2. VIKTIGA TRENDER OCH UTMANINGAR

Att säkerställa hållbarheten i takt med växande behov

Transporterna i Europa förväntas öka. Från 2010 till 2050 beräknar man att passagerartransporterna kommer att öka med omkring 42 %. Godstransporterna förväntas öka med 60 %⁹. Detta gör det än mer utmanande att uppnå ett hållbart rörlighetssystem.

Rörlighetssektorn är nu den största ekonomiska sektorn i världen. I EU finns mer än 11 miljoner anställda inom transport- och magasineringsssektorn, vilket motsvarar över 5 % av den totala sysselsättningen¹⁰ och nästan 5 % av EU:s BNP¹¹. Sektorn står för omkring 20 % av EU:s export till dess främsta handelspartner. Vägtransporter är det främsta transportsättet som används i EU. Det står för nästan hälften av alla godstransporter (nästan tre fjärdedelar på land) och är det allra vanligaste för persontransporter¹². Man beräknar att vägtransportföretag i EU sysselsätter omkring 5 miljoner personer direkt, fördelat på ca 915 000 företag, varav de flesta är små eller medelstora¹³.

Trängsel som orsakas av vägtransporter leder till en avsevärt minskad effektivitet som beräknas uppgå till 1 % av EU:s BNP (100 miljarder euro) och fortsätter att stiga¹⁴. Vägtransporter är också en stor bidragande orsak till luftföroreningar, vilka utgör ett allvarligt hot mot folkhälsan. De som får dras med konsekvenserna är transportanvändarna och särskilt invånarna i Europas städer, där luften ofta inte uppfyller EU:s luftkvalitetsnormer¹⁵. Följderna är allvarliga; nästan tre gånger så många personer drabbas av för tidig död i EU på grund av

⁹ Källa: Konsekvensbedömning som åtföljer förslaget till ett direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer. Alla hänvisningar till uppgifter finns i SWD(2017) 177 som åtföljer detta meddelande.

¹⁰ Eurostats arbetskraftsundersökning, uppgifter från 2016, för Nace H: Transport och magasinering.

¹¹ Eurostat, Nationalräkenskaperna, uppgifter från 2014, för Nace H: Transport och magasinering.

¹² *EU Transport in Figures 2016*: https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en

¹³ Beräkningar baserade på uppgifter från Eurostat, statistik över företagsstrukturer, 2014, för Nace H.

¹⁴ *Study on urban mobility – Assessing and improving the accessibility of urban areas*, Europeiska kommissionen, 2017.

¹⁵ EU-lagstiftningen om luftkvalitet och renare luft i Europa (direktiv 2008/50/EG) anger gränsvärden för luftkvaliteten som inte överskridas någonstans i EU, och ålägger medlemsstaterna att begränsa människors exponering för skadliga luftföroreningar. I dag överskrids dessa gränsvärden i 23 av 28 medlemsstater och i över 130 städer i Europa.

transportrelaterade föroreningar¹⁶ som de som dör i trafikolyckor¹⁷, och miljoner människor lider av kroniska luftvägssjukdomar och hjärt- och kärlsjukdomar.

Dessutom är transportsektorn en stor bidragande orsak till Europas utsläpp av växthusgaser, näst efter energisektorn. Enbart vägtransporterna står för nästan en femtedel av EU:s utsläpp. Därför är rörlighetssektorn särskilt viktig i EU:s strävan att upprätthålla målet med en koldioxidsnål ekonomi. När transportverksamheten ökar måste växthusgasutsläppen minska. Det här är avgörande för att EU:s energi- och klimatmål för 2030 ska kunna nås. Kommissionen har även tillkännagivit ambitionen att EU ska minska växthusgasutsläppen från transportsektorn med minst 60 % till 2050¹⁸. Resultaten har hittills varit dåliga och ansträngningarna för att vända utvecklingen måste öka. Detta gäller särskilt för vägtransporterna, där en övergång till utsläppsfria fordon behövs.

Hållbar rörlighet innebär också bättre hushållning med knappa resurser. Den cirkulära ekonomin kommer att bli viktigare i fråga om att återanvända sällsynta material och begränsa kostnaderna för råvaror. Batteriåtervinning skulle exempelvis kunna utgöra grunden för nya affärsmodeller inom den europeiska fordonsindustrin.

Ändring av konsumenternas vanor och efterfrågemönster

Privatpersoners krav på rörlighet växer och inställningen till rörlighet förändras. Rörlighet ses alltmer som en tjänst och konsumenterna vill ha bättre kvalitet, bekvämlighet, flexibilitet och överkomligare priser. De vill ha möjligheten att växla sömlöst mellan olika transportsätt och ha enkel tillgång till reseinformation. Särskilt bland de yngre generationerna har rörlighetstjänster för att hyra och dela blivit allt populärare, och att äga ett privat fordon har blivit allt mindre eftertraktat.

EU:s invånare lägger i snitt nästan 10 timmar per vecka på nyttjande av transportmedel, reser i snitt 34,7 km per dag, och 13 % av deras totala konsumtion är transportrelaterade.¹⁹

De dagliga trafikstockningarna, Parisavtalet om klimatförändringar, krisen om utsläpp från dieslbilar, den allmänna debatten om utsläppens påverkan samt politiska åtgärder, som att införa förbudszoner för fordon i syfte att minska bilanvändningen i tätorter, har alla bidragit till att göra konsumenterna betydligt mer medvetna om den inverkan privata transporter har på luftkvaliteten, klimatförändringarna och hälsan. Dagens befolkning vill ha valmöjligheter som när det gäller rörlighet både förbättrar rörligheten och bidrar till att motverka klimatförändringarna och luftföroreningarna. Den åldrande och alltmer stadslevande befolkningen ställer Europa inför utmaningar när det gäller rörlighet, inte bara i städerna, utan också i fråga om social inkludering och uppkoppling på landsbygden.

Sysselsättning och konkurrenskraft

Den europeiska rörlighetssektorn måste förbli en av de bästa i världen. Med tanke på hur viktig den är för arbetstillfällena, tillväxten och den ökande globala konkurrensen, måste EU:s transportsektor ligga i framkant när det gäller att ta till sig innovationer och införa ny teknik.

¹⁶ <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2016>

¹⁷ http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities_en

¹⁸ COM(2016) 501.

¹⁹ Boston Consulting Group/IPSOS, *Observatoire Européen des Mobilités, Première édition, Les attentes des Européens en matière de mobilité*, april 2017: <http://www.ipsos.fr/decrypter-societe/2017-04-26-lundi-au-vendredi-europeens-passent-en-moyenne-9h35-se-deplacer>

Vid den här förändringsprocessen måste man ta full hänsyn till de arbetsförhållanden och sociala utmaningar som finns inom sektorn.

Utfasning av fossila bränslen, användning av utsläppssnål teknik, exempelvis elektriska drivlinor för fordon, och utbyggnad av samverkande, uppkopplade och högautomatiserade rörlighetslösningar är några av de mest brådskande utmaningarna och viktiga möjligheterna för vår framtida rörlighet. Detta gäller även för kommande rörlighetskoncept såsom bildelning och nya lösningar för optimerad logistik.

Den europeiska fordonssektorn kommer att genomgå strukturförändringar, vilket kan omforma dess värdekedja, investeringsprioriteringar och teknikval avsevärt och få betydelse för dess globala konkurrensställning. Detta kommer att påverka olika aktörer i värdekedjan, från råvaruleverantörer, tillverkare och leverantörer av fordon till återförsäljare och eftermarknadstjänster samt alla de som tillhandahåller rörlighetstjänster.

EU:s fordonssektor sysselsätter 8 miljoner människor och står för 4 % av EU:s bruttofördlingsvärde, vilket ger ett handelsöverskott på 120 miljarder euro²⁰. EU är bland världens största tillverkare av motorfordon och sektorn är den största privata investeraren inom forskning och utveckling, vilket tydligt visar dess globala ledarställning inom teknik. Även om slutmonteringen allt oftare äger rum i närheten av marknader utanför EU kvarstår delar i värdekedjan med högt värde, exempelvis forskning och utveckling, design och marknadsföring, i stort sett i Europa.

Förändrade kompetenskrav

För att kunna driva den tekniska innovationen och dra nytta av fördelarna måste arbetskraften i EU:s rörlighetssektor ha rätt kompetens. Detta är redan i dag en enorm utmaning för industrin. Rena, uppkopplade och automatiserade fordon påverkar arbetstakten i tillverkningen och kräver ny kompetens, exempelvis vid montering av elmotorer eller tillverkning av batterier, dator- eller avläsningsutrustning, och även om tillväxten inom ingenjörsvetenskaperna förväntas fortsätta att öka kräver dessa processer alltmer sofistikerad it-kompetens. Å andra sidan kan automatiserad körning få en betydande inverkan på arbetskraften och kräva omskolning på medellång eller lång sikt, exempelvis för lastbilschaufförer. Den här trenden måste tas med i beräkningen och åtföljas av en starkare social dialog och stödmekanismer för att hjälpa människor att utnyttja de nya möjligheterna på bästa sätt.

Trafiksäkerhet

Även om det de senaste årtiondena har gjorts stora framsteg med att göra EU till världens trafiksäkraste transportområde orsakar det höga antalet dödsfall och allvarliga skador fortfarande stort lidande och oacceptabla ekonomiska kostnader, vilka uppskattas till 100 miljarder euro per år. År 2016 miste 25 500 personer livet på vägarna i EU och ytterligare 135 000 personer skadades allvarligt²¹.

En revolution för den digitala rörligheten

EU:s rörlighetssektor måste ta vara på möjligheterna som skapas av den digitala tekniken. Uppkoppling och sociala media förändrar den traditionella bilden av rörlighet. Nya

²⁰ Europeiska kommissionen, generaldirektoratet för inre marknaden, industri, entreprenörskap samt små och medelstora företag, *Automotive Industry*. Se: https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive_en

²¹ http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities_en

affärsmodeller framträder och ger upphov till innovativa rörlighetstjänster, exempelvis nya onlineplattformar för godstransporter, samåkning och bil- eller cykeldelning samt smartphoneappar som tillhandahåller analyser och information om trafikförhållanden i realtid²².

Själva fordonen förvandlas också tack vare digital teknik. De blir allt smartare i takt med att nya uppkopplade och samverkande tjänster samt högre nivåer av automatisering införs i fordonen. Man investerar nu stort i utvecklingen av förarlösa fordon. Automatiserade fordon kommer att kräva säkra datautbyten mellan fordon samt mellan fordon och väginfrastruktur, vilket i sin tur kommer att kräva att det finns tillräcklig och robust nätverkskapacitet för att flera miljoner fordon ska kunna samverka samtidigt.

Behov av investeringar i infrastruktur

Sedan den globala ekonomiska krisen har investeringsnivåerna när det gäller infrastrukturen i EU varit låga, bland annat på transport- och energiområdet samt det digitala området. Detta har bromsat upp moderniseringen av EU:s rörlighetssystem. Kollektiva och samordnade insatser på EU-nivå, vilka nyligen har stärkts av investeringsplanen för Europa²³, måste vända denna nedåtgående trend.

Internationella valutafonden uppskattar att en ökning med 1 % av utgifterna för konventionell infrastruktur leder till en ökning av BNP med 1,5 procentenheter²⁴.

Helt automatiserad körning kommer att kräva ny telekommunikations- och satellitinfrastruktur samt nya tjänster för positionering och kommunikation mellan fordon. Femte generationens mobilkommunikation (5G)²⁵ och Galileo-tjänster ger goda möjligheter att uppfylla dessa behov. Självkörande och rena fordon kommer att kräva att det görs integrerad infrastrukturplanering och investeringar för att utrusta vägarna med nödvändig infrastruktur för telekommunikation och laddning, t.ex. för elbilar, och för att tillhandahålla högkvalitativa vägdata, t.ex. för högdefinierade digitala kartor, samt helt interoperabel fordonsutrustning.

Man har uppskattat att det behövs 740 miljarder euro för att slutföra stamnätskorridorerna i det transeuropeiska transportnätet²⁶ till 2030. Detta kommer att skapa ett sant gemensamt europeiskt transportområde som stöder EU:s inre marknad och utfasningen av fossila bränslen och som drar största möjliga nytta av digitaliseringen. Den totala investeringen för EU:s transportinfrastruktur (som binder samman det omfattande transeuropeiska transportnätet (TEN-T) med stadstrafiken) uppskattas till 130 miljarder euro per år, vilket i stort sett överensstämmer med tidigare nivåer på omkring 1 % av BNP²⁷. Stora ytterligare investeringar kommer att krävas för att avhjälpa de nuvarande brister inom infrastrukturunderhållet som finns i de flesta av EU:s medlemsstater. Att få fram dessa enorma investeringar på transportområdet kommer att kräva en stor samordnad insats från både privat och offentlig sektor.

²² COM(2016) 356 och COM(2016) 288.

²³ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_sv

²⁴ IMF World Economic Outlook, oktober 2014.

²⁵ COM(2016) 588.

²⁶ De europeiska samordnarnas arbetsplaner för stamnätskorridoren: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors_en

²⁷ Källa: OECD – ITF (2016).

3. RÖRLIGHET I EUROPA 2025

Europas ambition måste vara att göra snabba framsteg för att få ett rent, konkurrenskraftigt och uppkopplat rörlighetssystem som integrerar alla transportsätt på plats till 2025. Det måste sträcka sig över hela EU och ansluta till grannländerna och världen. Det måste ge alla möjlighet att resa bekvämt inom och mellan städer och landsbygd, samtidigt som de är uppkopplade. Det måste också bygga på en industri som är världsledande inom tillverkning och tillhandahållande av tjänster.

Den här ambitionen kräver att det finns en **integrerad strategi** på europeisk, nationell, regional och lokal nivå som omfattar många olika politikområden. På EU-nivå krävs det att det finns ett antal riktade gemensamma **regler och standarder**, tillsammans med en lång rad **stödåtgärder**²⁸. Dessa är bland annat infrastrukturinvesteringar, forsknings- och innovationsprojekt, gränsöverskridande försök med interoperabel utbyggnad samt plattformar för samarbete mellan berörda parter.

Alla dessa åtgärder som förstärker varandra har slagits samman till en enda framtidsinriktad agenda för rörlighet. Agendan fokuserar på områden där EU kan ha en stor påverkan genom att tillhandahålla **ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet åt alla**. Den fokuserar särskilt på det viktiga bidrag som vägtransportsektorn kan tillföra denna vision för rörlighet i Europa 2025.

3.1 Påskyndad övergång till ren och hållbar rörlighet

EU måste påskynda Europas övergång till utsläppsfri rörlighet. Det är på grund av detta som EU behöver ett omfattande regelverk som omfattar åtgärder för ren teknik genom förbättrade utsläppsnormer samt införande av bränslen med lågt kolinnehåll²⁹, samtidigt man säkerställer höga nivåer av säkerhet och trygghet. Ett tidigt införande av intelligenta vägavgifter, bättre information till konsumenterna och stöd för åtgärder från nationella och lokala myndigheter ger dessutom stora fördelar i fråga om konkurrenskraft, miljöskydd och folkhälsa.

Att främja hållbar rörlighet genom förbättrade utsläppsnormer

Som svar på den senaste krisen kring utsläpp från bilar, och den stora allmänna oron den har skapat, har kommissionen vidtagit snabba och omfattande åtgärder för att säkerställa effektiv kontroll och insyn för konsumenterna. Ett förslag till en ny robust **EU-ram för tygodkännande**³⁰ har lagts fram och är en av flera EU-åtgärder som ska vinna tillbaka konsumenternas förtroende för fordonsindustrin och återuppbygga tilliten till regelverket. Vi behöver nu en snabb överenskommelse med Europaparlamentet och rådet för att kunna få denna ambitiösa och välbehövliga lagstiftning på plats. Dessutom har nya

²⁸ En mer detaljerad framställning finns i SWD(2017) 177 som åtföljer detta meddelande.

²⁹ COM(2016) 767.

³⁰ COM(2016) 031.

provningsförfaranden införts för att mäta utsläppen från bilar under verklig körning och i laboratoriemiljö, och dessa kommer att gälla nya typer av fordon från september 2017.

Den globala innovationen och konkurrensen ökar, och fordonssektorn står inför en genomgripande omvandlingsprocess. Europa måste staka ut vägen, vilket kommer att säkerställa att Europas fordonsvärdekedja även fortsättningsvis kommer att inneha den världsledande ställning som den har i dag.

EU-omfattande normer för koldioxidutsläpp är en stark drivkraft för innovation och effektivitet, och de kommer att bidra till att stärka konkurrenskraften och bana väg för utsläppsfria och utsläppsnåla fordon på ett teknikneutralt sätt. Kommissionen har påbörjat arbetet med att se över **koldioxidnormerna för tiden efter 2020/2021 för bilar och lätta lastbilar**. Några alternativ som håller på att undersökas är specifika mål för utsläppsfria och utsläppsnåla fordon. EU-normerna för **tunga fordon** håller också på att ses över av kommissionen. Dessa förslag planeras också till slutet av detta år, respektive första halvåret 2018. De kommer att baseras på moderniserade provningsförfaranden som ger en sannare bild av utsläppen vid verklig körning.

Innan de nya gränsvärdena för koldioxidutsläpp från tunga fordon tas fram kommer kommissionen att lägga fram ett robust certifieringsförfarande för fastställande av koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning, tillsammans med ett system för övervakning och rapportering av sådana certifierade uppgifter. Dessa åtgärder kommer att öka insynen för konsumenterna och underlätta differentieringen av avgifter för väganvändare.

Utsläpp från tunga fordon, såsom lastbilar, bussar och långtradare, står i nuläget för omkring en fjärdedel av koldioxidutsläppen från vägtransporter och detta beräknas öka med upp till 10 % mellan 2010 och 2030. Trots detta behöver de inte följa några normer för bränsleeffektivitet i EU, till skillnad från andra platser i världen³¹.

Kommissionen undersöker också hur man snabbt och på bästa sätt kan utnyttja befintliga regler i **lagstiftningen om vikter och dimensioner** för tunga fordon för att förbättra bränsleeffektiviteten och minska koldioxidutsläppen i förhållande till aerodynamiken³².

Att stödja övergången mot en koldioxidsnål ekonomi är en prioritering i EU:s sammanhållningspolitik. Detta innebär bland annat att man tillhandahåller ett stöd på omkring 39 miljarder euro för övergången till en energieffektiv och koldioxidfri transportsektor, av vilka 12 miljarder euro har avsatts till koldioxidsnål, multimodal och hållbar rörlighet i städerna.

Att hjälpa konsumenterna att göra välgrundade val

Det är viktigt att ge konsumenterna översiktlig och korrekt information om fordonens utsläppsprestanda. Den nya ramen om utsläppsnormer kommer att tillhandahålla verktyg för att genomföra åtgärder såsom förbättrad information till konsumenterna på områden som omfattas av **fordonsmärkning**³³ och ger medlemsstaterna bättre möjligheter att skräddarsy sina skatteåtgärder, och lokala myndigheter möjlighet att använda dem i program som främjar ren rörlighet. Detta års ansökningsomgång för Life³⁴ stöder också projekt för att stärka konsumenternas ställning så att de kan spara pengar genom att få rätt information om

³¹ Källa: *EU Reference Scenario 2016: Energy, Transport and GHG Emissions – Trends to 2050*.

³² Direktiv (EU) 2015/719.

³³ C(2017) 3525.

³⁴ <http://ec.europa.eu/environment/life/funding/life2017/index.htm>

bränsleförbrukning under verkliga förhållanden och göra välgrundade val av bilar med låga utsläpp.

Redan i dag har många **städer** i Europa beslutat att bemöta utmaningarna från **klimatförändringarna, trängsel och luftföroreningar** på ett samordnat sätt. De har åtagit sig att investera i ren kollektivtrafik och främjar också aktiva och hållbara transportsätt, med stöd av **multimodala reseinformationstjänster** som kan erbjuda en rad olika rörlighetsalternativ, bland annat program för cykel- och bildelning. Vissa städer håller på att införa eller överväger att införa begränsningar av var fordon får köra, i ett försök att minska de höga nivåerna av luftföroreningar som orsakas av vägtransporter. Kommissionen övervakar dessa initiativ i nära dialog med städerna och medlemsstaterna³⁵, särskilt för att se till att alla förare har tillgång till relevant **information**. Ytterligare åtgärder skulle kunna omfatta **vägledning för städer om begränsningar av fordonstrafik i tätorter**, men ett effektivt genomförande av EU:s specifikationer för intelligenta transporttjänster³⁶ kommer särskilt att leda till att myndigheterna gör korrekt reseinformation tillgänglig för användarna i realtid.

Intelligenta vägavgifter

Intäkter som kommer in från väganvändare kan utgöra ett viktigt bidrag till att finansiera infrastrukturen, och justeringar som baseras på användning och utsläpp kan bidra till att påskynda innovationen, t.ex. inom ren teknik. Ett växande antal medlemsstater i EU håller på att införa olika former av **vägavgifter**.

Kommissionen anser att vägavgifter som bygger på avstånd (till skillnad från tid) ger en rättvisare bild av användningen, utsläppen och föroreningarna och den föreslår därför **justeringar av regelverket för vägavgifter** för att åtgärda detta³⁷. Dessa justeringar kommer att göra att långtradare och lätta fordon såsom bilar också omfattas, stödja övergången till att principen om att användaren och förorenaren betalar tillämpas för alla fordon och modernisera metoderna för att ta ut vägavgifter. Genom att inbegripa externa kostnader för luftföroreningar i vägavgifter, differentierade avgifter enligt utsläppsprestanda och gynnsammare villkor för utsläppsfria fordon, kommer man att uppmuntra och belöna dem som investerar i renare fordon.

Trängsel i tätorter kan också hanteras genom intelligenta vägavgifter, och kommissionen föreslår en uppdatering av reglerna för att införa trängselavgifter som gäller alla fordon. I nästa steg ska vinjetter gradvis fasas ut till förmån för system som bygger på användning, vilket kommer att börja med att gälla tunga godsfordon 2023.

Offentliga upphandlingar som marknadsdrivkraft för rena transporter

För att ytterligare främja användningen av **offentliga upphandlingar** för att ge incitament till att skapa marknader för innovativa och utsläppsnåla produkter planerar kommissionen att se över EU-lagstiftningen om rena fordon i slutet av 2017³⁸. Eftersom en stor del av de offentliga upphandlingarna utförs av kommunala och lokala myndigheter finns det särskild potential att

³⁵ Kommissionen kommer att lansera det europeiska forumet för ren luft i november 2017, med särskilt fokus på städer och konkreta exempel på framgångsrik utveckling och utbyggnad av rena och effektiva rörlighetssystem.

³⁶ Direktiv 2010/40/EU.

³⁷ COM(2017) 275 och COM(2017) 276.

³⁸ Direktiv 2009/33/EG.

använda utsläppsnåla alternativ i kollektivtrafiken, till exempel när det gäller bussar. Medfinansiering från EU finns tillgänglig, t.ex. från Europeiska regionala utvecklingsfonden³⁹.

Renare och smartare rörlighet i städerna

Kommissionen inledde ett samarbete kring rörlighet i städer mellan EU, nationella myndigheter, lokala myndigheter och andra berörda parter i januari 2017 inom ramen för **EU-agensplanen för städer**⁴⁰ med målet att bidra till utvecklingen av hållbar och effektiv rörlighet i städer. Fokus kommer att ligga på kollektivtrafik, mjuk rörlighet och tillgänglighet (för att tillgodose behoven hos personer med funktionsnedsättning, äldre och små barn), på effektiva transporter med god lokal och regional uppkoppling samt på hur rörlighet i städer kan utnyttjas för att höja luftkvaliteten i europeiska städer⁴¹. Målet är att förbereda en handlingsplan som ska genomföras 2018 där man drar nytta av de erfarenheter som samlats från åtskilliga Civitas-projekt och de planer för hållbar rörlighet i städer som hittills lagts fram⁴².

3.2 Att säkerställa en rättvis och konkurrenskraftig inre marknad för vägtransporter

EU måste säkerställa att den inre marknaden för vägtransporter blir rättvis och konkurrenskraftig med tanke på sektorns betydelse för EU:s ekonomi och samhälle. Industrin i EU måste bygga vidare på sin starka konkurrenskraft när det gäller tillverkning och tjänster på transportområdet. Det är också viktigt att ta hänsyn till den sociala dimensionen.

Lika villkor för godstransporter

Kommissionen ska därför se över **EU:s regler för tillgången till marknaden för godstransporter** och för **hyrda fordon**⁴³ med målet att säkerställa lika villkor för transportföretag, minska antalet tomkörningar, förtydliga reglerna för att bemöta fragmenteringen på marknaden och åstadkomma bättre tillämpning av reglerna. Genom att undanröja onödiga och betungande administrativa krav (t.ex. förhandsanmälan av antalet cabotagebestämmelser⁴⁴) och tillvägagångssätt kan man ytterligare minska kostnaderna och förbättra marknadsvillkoren.

Man beräknar att kommissionens förslag skulle ge företagen besparingar på 3–5 miljarder euro i EU under åren 2020–2035⁴⁵.

Kommissionen håller också på att se över EU:s regler för **bussar** i syfte att säkerställa att lika villkor gäller för alla företag och för att ge konsumenterna bättre resealternativ⁴⁶.

³⁹ SWD(2017) 177.

⁴⁰ <https://ec.europa.eu/futurium/en/node/1829>

⁴¹ Särskilt partnerskapen för rörlighet i städer och luftkvalitet kommer att leda till konkreta lösningar som bygger på bästa praxis i Europa.

⁴² <http://civitas.eu/>

Se även SWD(2017) 177.

⁴³ COM(2017) 281 och COM(2017) 282.

⁴⁴ Definieras vanligtvis som transport av varor eller passagerare mellan två platser i samma land av ett transportföretag från ett annat land.

⁴⁵ SWD(2017) 194 och SWD(2017) 195.

⁴⁶ Förordning (EG) 1073/2009.

Förbättring av den sociala ramen och anställningsvillkoren

Kommissionen ska dessutom anta ett antal åtgärder för att förbättra tillämpningen av **sociallagstiftningen för vägtransportsektorn** för att säkerställa att den inre marknaden fungerar på ett effektivt sätt och för att förbättra de i nuläget otillfredsställande sociala villkoren för förare som arbetar inom internationell transport⁴⁷. Åtgärder för tillgång till marknaden måste gå hand i hand med åtgärder för att säkerställa rättssäkerheten och effektivare tillämpning av sociala regler. Dessa åtgärder kommer att ta itu med problemet med brevlådeföretag och komplexa affärsmodeller med bristande insyn, förhindra olagligt cabotage och bekämpa otillåtna anställningsmetoder. Målet är att tillhandahålla ett starkt socialt skydd för alla arbetstagare inom transportsektorn i EU, samtidigt som man undviker fragmentering och undanröjer den administrativa bördan för företag. Genom att effektivisera de administrativa förfarandena (t.ex. genom att använda elektroniska dokument och utföra kontroller med hjälp av färdskrivaruppgifter) kommer dessa åtgärder också ge bättre garantier för lika villkor, sömlösa tjänster överallt i Europa samt minskade kostnader och körtider.

Kommissionen föreslår att man förtydligar tillämpningen av EU:s regler för **utstationering av arbetstagare**⁴⁸ till vägtransportsektorn, såsom beskrivs i lagstiftningen. Kommissionen föreslår att all cabotagetransport ska ske i enlighet med lokala regler om ersättning. Detta kommer också att ge proportionell och verkningsfull tillämpning av lagstiftning om minimilön för internationella tjänster och införa ett förbättrat system för tillämpning av lagstiftningen. Kommissionen föreslår också åtgärder för att säkerställa att förarna kan åka hem med jämna mellanrum och att de alltid får lämpligt boende för veckovilan. Kommissionen kommer att rådgöra med arbetsmarknadens parter om förslag till förtydliganden och flexibilitet i beräkningen av genomsnittlig arbetstid⁴⁹. Resultatet kommer att bli mer socialt rättvisa och högre långsiktig konkurrenskraft för den europeiska godstransportindustrin.

Bättre efterlevnad och tillämpning genom smart digital teknik

Digital fordonsutrustning såsom den **digitala färdskrivaren** som används av vägtransportföretagen kan skydda de anställdas arbetsvillkor, förenkla kontrollerna av att EU-lagstiftningen efterlevs och användas för att tillämpa differentierade vägavgiftssystem, vilket kan främja utvecklingen av nya rörlighetstjänster. Kommissionen föreslår åtgärder som främjar sådana digitala lösningar, både för interoperabla vägtullar (ett **uropeiskt elektroniskt tullsystem**⁵⁰) och för att kontrollera att sociala regler tillämpas samt för att förenkla administrativa formaliteter för företagen (snabbare införande av **digitala färdskrivare**⁵¹, mer systematisk användning av e-dokument, informationsutbyten mellan nationella tillsynsmyndigheter genom utökade och sammanlänkade eller gemensamma databaser, vilket leder till lösningar med gemensamma kontaktpunkter). Dessa åtgärder kommer också att se till att dessa tekniker antas på rätt sätt så att man drar full nytta av de nya intelligenta transportsystemen.

Stöd av förändrade kompetenskrav

⁴⁷ COM(2017) 278.

⁴⁸ Direktiv 96/71/EG (den föreslagna översynen diskuteras för närvarande i Europaparlamentet och rådet).

⁴⁹ C(2017) 3815.

⁵⁰ COM(2017) 280.

⁵¹ COM(2016) 381.

Kommissionen stöder branschspecifika partnerskap, särskilt inom fordonssektorn genom **strategin för branschsamverkan kring kompetens** i den **nya kompetensagendan för Europa**⁵². Detta främjar samarbetet mellan arbetsgivare, fackföreningar och utbildningsinstitutioner så att de kan se och hantera kompetensglapp, utveckla kompetensstrategier samt uppdatera kursplaner och utbildningsmoduler. För att stödja arbetet med sådana branschspecifika partnerskap gick kommissionen ut med en inbjudan om att lämna förslag inom ramen för Erasmus+-programmet i januari 2017.

Trafiksäkerhet

Det krävs åtgärder från alla aktörer för att minska lidandet och de ekonomiska kostnaderna från dödsfall och skador i trafiken, vilka fortfarande är oacceptabelt höga. Regelverket, tekniken och infrastrukturen har alla en roll att spela, och denna nya samverkan mellan infrastruktur och fordon kan också höja trafiksäkerheten och bidra till ambitionen i nollvisionen 2050.

Uppkopplad och automatiserad körning⁵³ och avancerade förarstödsystem kan höja säkerheten genom att kompensera för mänskliga misstag och ouppmärksamhet, vilket är orsaken till många trafikolyckor. I slutet av 2017 kommer kommissionen att slutföra en översyn av de allmänna säkerhetskrav för bilar, lastbilar och bussar som definieras enligt ramen för typgodkännande, i syfte att uppdatera dem i linje med de senaste tekniska framstegen⁵⁴.

Kommissionen ser också över EU-lagstiftningen om **väg- och tunnelsäkerhet** som gäller längs det transeuropeiska transportnätet för att avgöra huruvida säkerheten måste höjas⁵⁵.

3.3 Att utnyttja fördelarna med digitalisering, automatisering och intelligenta rörlighetstjänster

EU måste utnyttja de möjligheter som digitaliseringen och automatiseringen erbjuder för att kunna bygga ett effektivt och sammanlänkat rörlighetssystem som ger användarna säkra, tilltalande, intelligenta, sömlösa och alltmer automatiserade rörlighetslösningar. Digitaliseringen hjälper transport- och logistikföretag att bli mer effektiva genom att förbättra trafikflödet och optimera utnyttjandet av infrastrukturen, minska den administrativa bördan på företagen samt ge möjlighet till bättre kombinationer av kollektivtrafik och privat transport. Den bidrar också till utfasningen av fossila bränslen inom transportsektorn genom att underlätta övergången till renare transportsätt och främja ett högre antal passagerare per fordon.

Samverkande, uppkopplad och automatiserad rörlighet

Kommissionen stöder det samordnade **införandet av delvis automatiserade och uppkopplade fordon för massmarknaden 2020** genom att främja en rad politiska och lagstiftande åtgärder, offentliga stödåtgärder samt plattformar för berörda parter i samarbete

⁵² COM(2016) 381.

⁵³ SWD(2017) 177.

⁵⁴ Förordning (EG) 661/2009. På internationell nivå kommer antagandet av FN:s enhetliga tekniska föreskrifter om säkerhet hos elfordon, som planeras till november 2017, att främja ett enhetligt regelverk i länder som Kina, Japan, Korea och Förenta staterna.

⁵⁵ Direktiv 2004/54/EG.

med medlemsstaterna och industrin. Ett samordnat tillvägagångssätt när det gäller spektrumförvaltning och utbyggnaden av **5G-tekniken** kommer att vara avgörande för att stödja dessa nya tjänster⁵⁶.

Utmaningarna är fortfarande stora när det gäller högre grader av automatisering och för nästa generations kommunikationsteknik. Storskalig provning på öppna vägar krävs för att göra framsteg inom tekniken, främja samarbete mellan de olika aktörerna och underlätta mottagandet bland allmänheten. Sådana prov är redan möjliga i flera medlemsstater och stöds av riktade ansökningsomgångar inom Horisont 2020. I avsiktsförklaringen om uppkopplad och automatiserad körning som undertecknades den 23 mars 2017 åtog sig 27 EU-länder, Norge och Schweiz att öka samarbetet kring gränsöverskridande sträckor, resvägar eller korridorer där det kan genomföras forskning, provning och storskaliga demonstrationer om trafiksäkerhet, datatillgång, kvalitet och ansvarsskyldighet.

Som **högnivågruppen Gear 2030**⁵⁷ konstaterar i sina första rekommendationer för automatiserade fordon som förväntas komma 2020⁵⁸ är det redan möjligt att införa dessa fordon på EU-marknaden i enlighet med den nuvarande EU-ramen för typgodkännande genom en tillfällig bedömning av fordonssäkerheten. Slutrapporten från Gear 2030 (som offentliggörs i november 2017) kommer att innehålla långsiktiga rekommendationer om högre grader av automatisering för fordon som förväntas komma 2030. Samtidigt utförs det viktiga arbetet på internationell nivå av FN:s ekonomiska kommission för Europa, med deltagande av EU:s medlemsstater och kommissionen.

L3PILOT⁵⁹ är ett viktigt pilotprojekt inom ramen för Horisont 2020 som kommer att inledas sommaren 2017. Det kommer att fokusera på storskaliga försök med en lång rad automatiserade körfunktioner i personbilar.

Som en del av arbetsflödet i dataekonomin inom ramen för **strategin för den digitala inre marknaden** arbetar kommissionen med viktiga frågor såsom ansvarsskyldighet, datadelning och regler för ägarskap, vilket är mycket relevant när det gäller utvecklingen av automatiserad körning⁶⁰.

Ett ökat antal samverkande, uppkopplade och automatiserade fordon innebär att det också behövs samverkande intelligenta transportsystem så att fordonen kan kommunicera direkt med varandra, med trafikljus och infrastruktur längs vägarna samt med andra transportanvändare. Kommissionen har redan lagt fram en strategi som ska främja en samordnad och harmoniserad utbyggnad av **samverkande intelligenta transportsystem** i Europa från 2019⁶¹. De föreslagna åtgärderna är avsedda att undvika fragmentering på den inre marknaden och ska hantera de mest angelägna frågorna, såsom it-säkerhet och uppgiftsskydd, vilket är avgörande för effektiv drift och allmänhetens acceptans. Dessutom kommer åtskilliga genomförandeåtgärder att antas av kommissionen 2017 för att säkerställa tjänsternas interoperabilitet och kontinuitet.

⁵⁶ COM(2016) 588.

⁵⁷ Gear 2030 är en högnivågrupp inom kommissionen som fått i uppdrag att ta fram rekommendationer om det framtida regelverket för fordonssektorn. [Kommissionens beslut C\(2015\) 6943](#) av den 19 oktober 2015.

⁵⁸ <https://circabc.europa.eu/w/browse/6b12fa47-6d95-498d-b68d-d29581b32179>

⁵⁹ SWD(2017) 177.

⁶⁰ COM(2017) 228. Se även SWD(2017) 177.

⁶¹ COM(2016) 766.

Medlemsstaterna samarbetar kring en gemensam utbyggnad av samverkande intelligenta transportsystem inom ramen för **plattformen C-Roads**⁶². Med plattformen kommer man att säkerställa interoperabilitet genom att man inför gemensamma tekniska specifikationer och gränsöverskridande provning.

Transeuropeiska samverkande intelligenta transportsystem och gränsöverskridande försök med uppkopplad och automatiserad körning: Kommissionen kommer att stärka stödet för storskaliga gränsöverskridande projekt och försök med uppkopplad och automatiserad körning samt utbyggnaden av samverkande intelligenta transportsystem från 2019. Detta kommer att bygga på plattformen C-Roads och bidra till att genomföra överenskomna åtgärder i enlighet med avsiktsförklaringen som nämns ovan. Dessa åtgärder får kombinerat stöd från Fonden för ett sammanlänkat Europa och Horisont 2020⁶³.

Förbättrad effektivitet när det gäller transportnätverk

Uppkoppling och tillgänglighet i fråga om digital information i realtid håller på att revolutionera logistikverksamheten och sättet man planerar resor på. Det gör att man kan kombinera transportsätten för varor eller passagerare för att få den mest effektiva, prisvärda och miljövänliga resvägen.

Kommissionen vidtar åtgärder som kommer att bidra till att göra rörlighetsnätverken hållbarare och effektivare genom att skapa incitament och plattformar så att varje transportsätts styrkor och kapaciteter kan utnyttjas bättre. Kommissionen kommer att **se över lagstiftningen om kombinerad transport**⁶⁴ under hösten 2017 för att främja renare godstransporter. Genom att minska begränsningar såsom godkännandeförfaranden och erbjuda ekonomiskt stöd genom skatteincitament kan man stimulera till minskad användning av vägarna genom kombinerade transportsätt.

Kommissionen har inrättat ett **forum för digitala transporter och digital logistik**⁶⁵ som inriktar sig på digitalisering och godkännande av transportdokument och upprättande av hanteringssystem. Arbetet innefattar alla aktörer i logistikkedjan där man diskuterar tekniska lösningar och regler för tillgänglighet, utbyte, ägarskap, kvalitet och skydd gällande data samt finansiering och styrning.

Användning av uppkopplad och automatiserad teknik för spårning och planering av varor samt effektivisering av logistikcenter (för att uppnå en högre beläggingsfaktor för tunga godsfordon) skulle bidra stort till minskad bränsleförbrukning och minskade utsläpp⁶⁶.

Kommissionen antar också lagstiftning om **multimodal reseinformation**, som kommer att fastställa nödvändiga specifikationer för att man ska kunna tillhandahålla EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster som är korrekta och tillgängliga för användare över gränserna i hela transportnätverket⁶⁷.

⁶² <https://www.c-roads.eu/platform.html>

Se även SWD(2017) 177.

⁶³ SWD(2017) 177.

⁶⁴ Direktiv 92/106/EEG.

⁶⁵ C(2015) 2259.

⁶⁶ [STRIA Roadmap 7 - CAT.docx - European Commission - Europa.eu](#)

⁶⁷ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2017-1550125_en

3.4. Investeringar i modern infrastruktur för rörlighet

Alla åtgärder som lagts fram kommer att bidra till att skapa ett rent, konkurrenskraftigt och uppkopplat rörlighetssystem för företag och privatpersoner i EU 2025, men förverkligandet av denna vision hänger också till stor del på att man säkrar privata och offentliga investeringar och bygger modern och effektiv infrastruktur.

Ökade investeringar i infrastruktur för framtiden

Förutom ett fysiskt transportnätverk och infrastruktur för alternativa bränslen, kommer digital infrastruktur som är väl sammanlänkad och interoperabel över gränserna att behövas för framtidens rörlighetssystem. Utbyggnaden av sammanlänkad och gränsöverskridande infrastruktur samt harmoniserade och interoperabla digitala tjänster (5G-nät, datanätverk, samverkande intelligenta transportsystem) kommer att kräva stora investeringar.

Investeringsplanen för Europa gav upphov till 194 miljarder euro i nya investeringar i 28 medlemsstater på mindre än två år; 9 % av investeringarna täcker enbart transportsektorn, men det görs också investeringar i närliggande sektorer, såsom energisektorn, den digitala sektorn, forsknings- och innovationssektorn samt i utsläppsfria fordon⁶⁸.

Fonden för ett sammanlänkat Europa – Transport⁶⁹ har omkring 24 miljarder euro tillgängliga för perioden 2014–2020, och den stöder stora och komplexa projekt längs de huvudsakliga stamnätsskorridorerna i det transeuropeiska transportnätet. Programmet har hittills medfinansierat 452 projekt till ett totalt belopp på 19,4 miljarder euro, vilket motsvarar en investering (i kombination med annat offentligt eller privat stöd) på sammanlagt 37,7 miljarder euro. Fonden för ett sammanlänkat Europa inledde en ansökningsomgång om blandad finansiering i februari 2017 som ska stimulera 1 miljard euro i bidrag genom en kombination av olika finansiella instrument med stöd från offentliga finansinstitut, den privata sektorn samt, för första gången, Europeiska fonden för strategiska investeringar⁷⁰.

Det kommer att bli viktigt att ytterligare **maximera synergieffekterna mellan infrastruktur för transport, energi och telekommunikation** genom att undersöka potentialen för att kombinera stöd från de motsvarande programmen för det transeuropeiska vägnätet inom ramen för **Fonden för ett sammanlänkat Europa**. Detta kan bidra till övergripande mål såsom utfasningen av fossila bränslen inom transport- och energisektorn, diversifiering och smarta elnät. En första ansökningsomgång för bidrag som ska kombinera de olika sektorerna offentliggjordes i slutet av 2016 och sammanförde transport- och energidelarna i Fonden för ett sammanlänkat Europa med sammanlagt 40 miljoner euro i tillgängliga medel.

För perioden 2014–2020 har 70 miljarder euro avsatts i **Sammanhållningsfonden** och **Europeiska regionala utvecklingsfonden** till medfinansiering för investeringar på området rörlighet och transport⁷¹. Särskilt i mindre utvecklade medlemsstater och regioner stöder sammanhållningspolitiken investeringar i transportinfrastruktur (mestadels järnvägar och vägar) för att åtgärda felande länkar och avlägsna flaskhalsar i systemet. Sammanhållningspolitiken hjälper alla medlemsstater att göra transporter smartare, renare och säkrare genom att stödja investeringar inom områden som hållbar rörlighet i städer,

⁶⁸ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_sv

Se även SWD(2017) 177 för konkreta exempel.

⁶⁹ SWD(2017) 177.

⁷⁰ SWD(2017) 177.

⁷¹ http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/how/strategic-report/esif_annual_summary_2016_en.pdf

trafiksäkerhet, multimodal transport, intelligenta transportsystem, rena bränslen och fordon samt cykling och gång.

Städer utgör områden där det krävs specifika investeringsbehov för rörligheten. Kommissionen och Europeiska investeringsbanken undersöker på vilka sätt man kan fastställa en specifik ram för stöd när det gäller regleringsfrågor och finansiering för städer, med hjälp av erfarenheter från investeringsplanen för Europa. Målet är att stärka samarbetet mellan städer, vilket skulle ge möjlighet att sammanföra och utöka projekten så att de blir lönsammare och mer attraktiva för privata investerare⁷².

Utbyggnad av innovativa rörlighetslösningar kommer också att kräva ytterligare **investeringar i forskning och innovation**. Europa har världens största multinationella forskningsprogram, Horisont 2020. Stödet för framtidens rörlighet kommer att vara framträdande i de kommande ansökningarna inom ramen för Horisont 2020-programmet⁷³ och dess offentlig–privata partnerskap, det europeiska initiativet för gröna bilar⁷⁴ och det gemensamma företaget för bränsleceller och vätgas⁷⁵. Det behövs mer samordning av transportforskningen och innovationsinitiativen på nationell och europeisk nivå mellan medlemsstater och berörda parter⁷⁶ och detta bör också underlätta vid styrningen av genomförandet och övervakningen av framstegen tillsammans med befintliga mekanismer⁷⁷.

Påskyndad utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen

Marknadsutvecklingen för alternativbränslefordon är i stor utsträckning beroende av att det finns **infrastruktur för alternativa bränslen**⁷⁸, t.ex. anläggningar för laddning och underhåll. Att resa genom Europa med elbil borde vara okomplicerat; att ladda med el måste bli lika enkelt som att tanka⁷⁹.

Fram till 2020 kommer 1 200 tankställen för alternativa bränslen, särskilt laddstationer för elfordon, att tilldelas bidrag ur **Fonden för ett sammanlänkat Europa**⁸⁰. Uppskattningsvis 6 miljoner laddstationer (2,8 miljoner platser med förinstallerad kabeldraging och 3 miljoner faktiska laddstationer) skulle kunna byggas i bostadshus och andra byggnader om Europaparlamentet och rådet snabbt antog kommissionens förslag om en översyn av direktivet om byggnaders energiprestanda, vilket för närvarande är föremål för förhandlingar⁸¹.

Utbyggnaden av ett nätverk med en jämn täckning av laddstationer i EU:s hela vägnät, tillsammans med exempelvis utveckling av teknik och enheter för energilagring, t.ex. batterier, utgör ytterligare en viktig förutsättning för utsläppsfri rörlighet.

I enlighet med **direktivet om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen** håller medlemsstaterna nu på att utveckla sina nationella politiska ramar med planer för marknadsutvecklingen av alternativbränslefordon och utbyggnaden av relevant infrastruktur.

⁷² Gemensamma kontaktpunkter för städer: <https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/cities>

⁷³ SWD(2017) 223 och SWD(2017) 177.

⁷⁴ <http://www.egvi.eu/>

⁷⁵ <http://www.fch.europa.eu/>

⁷⁶ SWD(2017) 223.

⁷⁷ Som initiativet för att påskynda innovationen för ren energi, COM(2016) 763 final, och den integrerade strategiska planen för energiteknik, C(2015) 6317.

⁷⁸ SWD(2017) 177.

⁷⁹ Jean-Claude Junckers tal till Europaparlamentet den 26 november 2014.

⁸⁰ SWD(2017) 177.

⁸¹ COM(2016) 765.

Medlemsstater som inte redan har gjort det ska skicka in sina planer till kommissionen så snart som möjligt. Kommissionen kommer att offentliggöra sin **bedömning av dessa nationella politiska ramar i november 2017**. Med grund i den bedömningen, särskilt när det gäller den viktiga aspekten med utbyggnaden av infrastruktur i stamnätskorridorerna och i tätorter, kommer kommissionen att fastställa de viktigaste frågorna och föreslå en handlingsplan för att hantera marknadsmisslyckanden med hjälp av åtgärder på EU-nivå där alla berörda parter ingår.

En grundläggande laddningsinfrastruktur i EU 2025: Kommissionen kommer att behandla frågan om finansiering av investeringar när det gäller en **handlingsplan för infrastruktur för alternativa bränslen** för att stödja utbyggnaden av en grundläggande laddningsinfrastruktur i EU för att ge det transeuropeiska vägnätets stamnätskorridor full täckning med laddstationer 2025⁸².

Batterier som viktig möjliggörande teknik

Kommissionen har på ett tidigt stadium stött utvecklingen av batterier⁸³ som en viktig möjliggörande teknik för elektromobilitet och för att nå målen i energiunionen. Initiativen har inriktat sig på att bidra till förbättrad batteriprestanda (vikt, storlek, räckvidd, livslängd, möjlighet till återvinning) och minskade batterikostnader genom forskning och utveckling. Forskningsstödet inriktades på olika faser i batteriets värdekedja, från batterimaterial (nya eller förbättrade kemiska metoder) till tillverkning av battericeller (nya tekniker och maskiner för tillverkning), batteripaket och batterihanteringssystem (t.ex. kraftelektronik, uppkoppling mot elbilar och elnätet). Kommissionen har också finansierat införandet av produkter före utsläppande på marknaden och produktionslinjer på försök. Även om den europeiska industrin är konkurrenskraftig inom flera segment i värdekedjan, har den ännu inte lyckats utveckla en komplett värdekedja för batterier. Battericeller importeras exempelvis fortfarande främst från tredjeländer, eftersom det för närvarande inte finns någon massproduktion av battericeller i EU. Med tanke på det växande strategiska intresset i batterier planerar kommissionen att stödja branschledda initiativ till en fullständig värdekedja för batterier i EU som kan användas för rörlighetstillämpningar eller andra tillämpningar, såsom energilagring. Lagring, där bland annat batterier ingår, är en av de fyra prioriteringarna som fastställts i meddelandet om att påskynda innovationen för ren energi⁸⁴. För att driva på innovationen och konkurrenskraften är det nu viktigt att påskynda det arbete som hittills har gjorts med hjälp av medlemsstaterna, industrin och forskningscentrum. Detta bör ske efter behov, efter noggranna undersökningar av marknadsvillkoren, för att fastställa och optimera de potentiella åtgärderna på EU-nivå och global nivå.

Utökad produktion av battericeller och batteripaket: Kommissionen kommer att intensifiera sitt samarbete med berörda parter (bland annat arbetet i enlighet med den strategiska planen för energiteknik⁸⁵) för att stödja ett branschlett initiativ och utveckla stödåtgärder för forskning, utveckling och tillverkning av nästa generations battericeller och batteripaket i EU. Kommissionen kommer att stödja ett integrerat europeiskt ekosystem för batterier till stöd för elektromobilitet och energilagring för att bemöta problemet med knappa

⁸² SWD(2017) 177.

⁸³ SWD(2017) 177.

⁸⁴ COM(2016) 763.

⁸⁵ C(2015) 6317.

resurser och batteriåtervinning, vilket kommer att underlätta för nya affärsmodeller inom fordonsindustrin i linje med den cirkulära ekonomin.

4. SLUTSATSER

Rörligheten förändras i snabb takt. Vi befinner oss i startgruperna för ett tidevarv med uppkopplade och automatiserade fordon, delad rörlighet, nollutsläpp och enkla byten mellan olika transportsätt, och det är dags att lägga grunden för framtidens rörlighet i Europa. Europa måste övergå från dagens fragmenterade transportnätverk till morgondagens integrerade och hållbara rörlighetssystem som är uppkopplade till elnätet och det digitala nätet. Privatpersoner och företag ska erbjudas trygga, smarta och sömlösa rörlighetslösningar i Europa, och den europeiska infrastrukturen måste vara en av de mest avancerade bland de större globala ekonomierna.

I och med detta meddelande lägger kommissionen fram en agenda för framtidens rörlighet i EU samt för arbetstillfällen, tillväxt och en socialt rättvis omställning. Det omfattande paketet med lagstiftning och stödåtgärder kan göra ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet för alla till verklighet och ge Europa möjligheten att ta ledarrollen när det gäller att forma framtidens rörlighet.