

Yttrande från Europeiska regionkommittén – En europeisk strategi för utsläppsnål rörlighet

(2017/C 342/09)

Föredragande: József Ribányi (HU–EPP), vice ordförande, distriktsfullmäktige, Tolna

POLITISKA REKOMMENDATIONER

EUROPEISKA REGIONKOMMITTÉNS STÅNDPUNKT

1. Europeiska regionkommittén (ReK) välkomnar att den nuvarande strategin är en sektorsövergripande och omfattande strategi som innefattar sociologiska och ekonomiska aspekter, innovationer inom energisektorn, infrastruktursektorn och den digitala sektorn samt industriell konkurrenskraft och kompetensutveckling.
2. ReK stöder målen för strategin, som fastställdes redan i 2011 års vitbok⁽¹⁾, nämligen att minska utsläppen av växthusgaser från transportsektorn med minst 60 % jämfört med 1990 års nivå.
3. Kommittén förespråkar dock att strategin i enlighet med 2011 års vitbok bör ta hänsyn till de framsteg som gjorts sedan 2011 när det gäller att förbättra transportsystemets effektivitet samt EU:s nuvarande ram för klimat- och energipolitiken fram till 2030 och EU:s åtaganden inom ramen för Parisavtalet från 2015.

OPTIMERING AV TRANSPORTSYSTEMET OCH ÖKAD EFFEKTIVITET

Digitala lösningar för rörlighet

4. ReK betonar att man genom att utnyttja den digitala teknikens potential kommer att kunna optimera transporter och skapa ett multimodalt transeuropeiskt transportnät (TEN-T). Förutsättningarna för detta är intelligenta transportsystem och intelligent infrastruktur. Det är dessutom viktigt att ta hänsyn till ekosystemen som avspeglar de lokala miljörelaterade särdragen och att säkerställa att de lokala och regionala myndigheterna deltar i genomförandet.
5. Vi betonar att EU:s städer och regioner genom att spela en aktiv roll i samband med inrättandet av smart telekommunikations- och transportinfrastruktur kan säkra en effektiv användning av uppkopplade och automatiserade fordon längs korridorerna i TEN-T-nätet som korsar medlemsstaternas gränser och territorier, inom stadsområden inom ramen för planer för hållbar rörlighet i städer och övergripande planer för hållbar transport i regionerna.
6. Kommittén är medveten om att it-lösningar formar transportsektorns affärsmodeller och verksamhetsmönster. De lokala och regionala myndigheterna bör tillämpa it-lösningar som är enkla att använda och tillgängliga för alla för att genomföra intelligenta transportsystem i sina projekt för "städer och områden med smart rörlighet".
7. Kommittén uppmärksammar behovet av förenklade databaser och sammankoppling mellan dem genom att föreslå att man utarbetar europeiska standarder som kan underlätta interoperabilitet när det gäller data, tjänster och tekniska lösningar på alla nivåer. Dessa data bör tillhandahållas och garanteras av respektive regionala transportmyndigheter inom ramen för ett gemensamt datakomprimeringsystem.

Rättvis och effektiv prissättning på transportområdet

8. ReK anser att de lokala och regionala myndigheterna själva har betydande rättsliga och finansiella befogenheter för att påverka konsumenternas preferenser och val (t.ex. genom parkeringsplatser, bussfiler, upphandlingsförmåner, "gröna" registreringsskyltar eller sänkta vägtullar) och på så sätt uppmuntra till användning av alternativbränslefordon. Kommittén uppmärksammar kommissionen på att dessa verktyg begränsas av villkoren för användning av ESI-fonderna, eftersom det

⁽¹⁾ Vitbok – Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem. Bryssel den 28 mars 2011, COM(2011) 144 final.

inte är tillåtet att bevilja bidrag till förnyelse av privata fordonsflottor. Detta försenar i sin tur förnyelsen och leder till att man förlorar möjligheter till effektivitet och konkurrenskraft inom transportsektorn och till förbättrad luftkvalitet i städerna genom energi- och miljömässiga förbättringar, till exempel när det gäller taxitjänster eller transport den sista kilometern.

9. Vi betonar att man när det gäller prissättning måste harmonisera den information om transporter som tillhandahålls från olika mobilitetsrelaterade källor. En mer omfattande användning av integrerade biljettsystem möter fortfarande hinder, eftersom de olika typerna av kollektivtrafik skiljer sig åt i fråga om lönsamhet. Kostnaden för att införa en integrerad prissättning kan leda till att den sammanlagda ekonomiska vinsten från ett visst transportsätt minskar, eller till övergripande ekonomiska förluster.

10. Trots de stora ansträngningar som görs och de omfattande medel som satsas på att stödja kollektivtrafik och multimodala transporter, är informationen till de passagerare som utnyttjar de multimodala transporterna helt otillräcklig. I fråga om biljettförsäljningen är situationen ännu värre. Denna situation beror inte på att det inte skulle vara tekniskt möjligt att ge användarna detaljerad och användarvänlig information på området multimodala transporter och tjänster och information i fråga om biljettförsäljning, utan på att de företag som bedriver kollektivtrafiken inte vill tillhandahålla denna information eller dessa tjänster. EU bör i sin lagstiftning därför införa en skyldighet att offentliggöra tidtabeller och annan reseinformation och göra denna information fullständigt tillgänglig för alla EU-medborgare utan åtskillnad och detta i en form som gör att varje EU-medborgare så lätt och effektivt som möjligt kan använda den. Vi hänvisar i detta sammanhang till Europeiska regionkommitténs yttrande om "Informations-, planerings- och biljettförsäljningstjänster för multimodalt resande" (CdR 4895/2014).

11. Alla transportsätt bör i förhållande till sitt bidrag till föreningarna bidra till de externa kostnader som de orsakar, i enlighet med principen om att föreningen betalar.

12. Kommittén påpekar att elnät, lagring av el, handel med el samt förvaltning av offentlig infrastruktur är områden som måste moderniseras, tillsammans med transportregler och fordonsbeskattning, för att se till att man är väl rustad för nya och innovativa transportsätt, inklusive batteridrivna fordon eller vätgasbränslecellsfordon. I detta avseende rekommenderas också interoperabla och enkla betalningslösningar för laddning av dessa typer av elfordon.

13. Systemet med skattebefrielse för flygbränsle och internationella flygbiljetter innebär en klar snedvridning av marknaden inom transportsektorn. Kommittén uppmanar EU:s medlemsstater att diskutera det befintliga internationella systemet för beskattning av bränsle med Internationella civila luftfartsorganisationen i syfte att säkerställa förenligheten med de internationella klimatåtagandena, utan att det påverkar erkännandet av de yttersta randområdenas särdrag och intressen.

Främjande av multimodalitet

14. Kommittén uppmanar inom ramen för planer för hållbar rörlighet i städer multimodalitet och samordnad användning av utsläppssnåla eller utsläppsfria transporter och logistik i städerna och regionerna, samt transporter på järnväg, till sjöss och på inre vattenvägar. I synnerhet omställningen från vägtransporter till andra transportsätt med lägre utsläpp skulle ha en betydande potential i fråga om att minska utsläppen. Under alla omständigheter bör en omställning av trafiken till utsläppssnåla rörlighet ges hög prioritet, t.ex. genom att man omprövar befintliga dolda eller öppna subventioner för vägtransporter.

15. Kommittén efterlyser en ny strategi för närsjöfart genom att användningen av miljöbonussystem utvecklas och att sjömotorvägar betraktas som infrastruktur som bör omfattas av en anpassad hållning i fråga om kontrollerna av statligt stöd. Denna strategi är särskilt viktig för områden som ligger avsidet i förhållande till de europeiska transportkorridorerna.

16. I detta sammanhang bör man särskilt beakta urbana knutpunkter och logistikplattformar i den betydelse som fastställts inom ramen för TEN-T (stomnätet och det övergripande nätet) och i förordningen om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa från 2013, på grund av deras centrala roll för hållbar och intermodal rörlighet på nationell och regional nivå samt EU-nivå. Därför föreslås att man diskuterar detta tema i olika europeiska forum om multimodala korridorer som särskilt behandlar frågan om knutpunkter.

17. Kommittén är positiv till att EU spelar en aktiv roll inom ramen för Internationella civila luftfartsorganisationen och Internationella sjöfartsorganisationen för att minska utsläppen från sjö- och luftfartssektorerna. Utveckling och införande av ny utsläppsminskande teknik bör främjas.

ÖKAD ANVÄNDNING AV UTSLÄPPSSNÅL, ALTERNATIV ENERGI FÖR TRANSPORTER

Ett effektivt ramverk för utsläppssnål, alternativ energi

18. Kommittén uppmantrar införandet av alternativa energikällor inom transportsektorn, vilket banar väg för utsläppsfria transporter, genom att stödja utvecklingen av energisektorn.

19. ReK framhåller att medlemsstaterna, regionerna och kommunerna uppmantras att investera i alternativa energikällor för transportsektorn i form av icke återbetalningspliktiga bidrag inom ramen för sammanhållningspolitiken, med respekt för principen om teknikneutralitet, som fastställs i direktiv 2014/94/EU om infrastruktur för alternativa bränslen.

20. Vi förespråkar en bredare spridning av avancerade biodrivmedel från förnybara energikällor som produceras på ett miljövänligt sätt och som släpper ut mindre koldioxid än traditionella fossila bränslen, för att minska koldioxidutsläppen inom transportsektorn. I detta sammanhang bör icke livsmedelsbaserade (syntetiska) eller foderbaserade biodrivmedel prioriteras. Positiva effekter väntas i form av sysselsättningsmöjligheter och nya arbetstillfällen på landsbygden och i mindre utvecklade områden samt ett ökat ekonomiskt mervärde. Eftersom avancerade biodrivmedel inte betraktas som konkurrenskraftiga energikällor utan stöd, bör produktionen av dem subventioneras, så att de kan konkurrera med fossila bränslen eller livsmedelsbaserade biodrivmedel.

21. Obligatoriska krav när det gäller användningen av el, naturgas och väte som bränslen i fordon har redan fastställts i direktivet om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen ⁽²⁾.

22. De alternativa energikällor, biometan och biodrivmedel som finns i dag kommer delvis att ersätta konventionella diesel- och bensindrivna fordon. Detta ökar energitryggheten, eftersom efterfrågan på konventionella bränslen minskar.

23. ReK efterlyser en allmänt accepterad definition av biodrivmedel samt att man inom denna ram antar en rad kriterier för hållbarhet och minskning av koldioxidutsläppen som skulle öka rättssäkerheten och göra det lättare att tillämpa lagar och fatta investeringsbeslut i samband med produktion och användning av biodrivmedel.

24. Det är viktigt att ta hänsyn till särskilda nationella, regionala och lokala förhållanden och de olika råvaror som finns att tillgå lokalt och regionalt. Hänsyn bör tas till den totala energibalansen (inklusive bränsleproduktionen) när användningen av alternativa drivmedel från förnybara källor regleras.

25. Ur ett regionalt och lokalt perspektiv bör den ideala utsläppssnåla, alternativa energin inte bara produceras lokalt, utan även lagras och användas/förbrukas lokalt. Produktion och lagring av utsläppssnål alternativ energi för lokal förbrukning är ännu viktigare för isolerade regioner såsom öar och de yttersta randområdena, i syfte att minska deras beroende av omvärlden.

Utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel

26. Rörlighet med låga eller inga utsläpp förväntas revolutionera transportsektorn i fråga om nätverk, fordon och drivmedel. Förutsättningen för detta är att det finns billiga och lättillgängliga energikällor och drivmedel. Förutom elmotorer och vätgasdrivna motorer, som erbjuder en möjlighet att helt eliminera utsläppen, har avancerade biodrivmedel som inte konkurrerar med livsmedelsproduktionen och som produceras på ett miljövänligt sätt en viktig roll att spela för att uppnå utsläppsminskningarna. Därför bör man huvudsakligen, men inte enbart, fokusera på att utveckla infrastruktur för laddning av elfordon och vätgasfordon till ett överkomligt pris, med beaktande av vätgasens drivmedelsfunktion och lagringskapacitet. Man bör dock även stödja utsläppssnål teknik såsom avancerade biodrivmedel med hjälp av ekonomiska incitament.

27. ReK rekommenderar att bindande tidsfrister fastställs för alla nivåer av den offentliga förvaltningen, så att upphandlingar för köp av nya fordon för deras fordonsflottor samt kollektivtrafikkoncessioner endast omfattar fordon som drivs med alternativ energi.

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen.

28. Det behövs en strategi för att främja användningen av LNG inom sjöfarten och handeln genom att man stärker stödet för att anpassa hamninfrastrukturen och utvecklar en allmän strategi för innovation och finansiering av utrustning för fartyg som drivs med LNG och metanol som framställts genom bearbetning av avfall.

29. Kajerna måste förses med elinfrastruktur i syfte att minska koldioxidutsläppen från fartyg som ligger i hamn med motorerna påslagna och som står för en stor del av föroreningarna i hamnstäder.

30. Eldrivna transporter och infrastruktur för att ladda elektriska batteridrivna fordon eller vätgasbränslecellsfordon kan mycket snabbt placeras ut i städer och tätorter där de lokala myndigheterna anser att det är lämpligt. Infrastruktur för eldrivna transporter måste installeras längs de viktigaste vägarna som förbinder regionerna i Europa, eftersom gränsöverskridande elektromobilitet skulle kunna överbrygga fragmenteringen av den inre marknaden. På grund av sin storlek är t.ex. de flesta europeiska öar utmärkt lämpade för eldrivna transporter, och en lämplig utveckling av laddningsinfrastruktur kan därför bidra till ett snabbt och storskaligt införande av eldrivna transporter inom dessa territorier.

31. Lokalt producerad och lagrad elenergi kan bli en stabil och billig bränslekälla för att påskynda övergången till utsläppsnål elektromobilitet. Ett gradvist genomförande av sådan rörlighet kan bidra till att komma till rätta med dess konkurrensnackdel jämfört med konventionella bränslen. Decentraliserad elektricitetslagring som integreras i nätet kan dessutom erbjuda kompletterande tjänster till elsystemet, t.ex. för att råda bot på den obalans som råder mellan tillförseln av energi från förnybara källor och efterfrågan på energi under perioder med hög och låg efterfrågan eller bidra till en reglering av frekvensen. Det är därför även nödvändigt att underlätta konsumenternas aktiva deltagande i förvaltningen av elsystemet, t.ex. via aggregerad efterfrågan, genom att undanröja befintliga rättsliga hinder.

Driftskompatibilitet och standardisering av elektromobilitet

32. Kommittén delar kommissionens åsikt när det gäller införande av gemensamma tekniska och teknologiska standarder som tar hänsyn till behoven i de olika medlemsstaterna och regionerna. Standardiseringen kommer att öka driftskompatibiliteten mellan de lokala transportsystemen inom en region och mellan olika regioner.

33. Kommittén är bekymrad över att de nationella genomförandeplanerna för utbyggnaden av infrastruktur för alternativa bränslen i de flesta medlemsstater utarbetas utan aktivt bidrag från de behöriga regionala och lokala myndigheterna, trots att dessa planer uppenbart är en fråga där flernivåstyre är nödvändigt, och att planerna för främjande av elektromobilitet inte får tillräckligt politiskt stöd och tillräckliga budgetmedel.

34. Laddningsstationerna för elfordon måste standardiseras, och vi uppmanar kommissionen att stödja utbyggnaden av elladdningsstationer genom att utveckla standarder som gör det möjligt att integrera tankstationerna i befintliga byggnader/anläggningar, i enlighet med tillämplig lagstiftning i respektive land.

PÅ VÄG MOT UTSLÄPPSFRIA FORDON

Förbättrad fordonsprovning för att återvinna konsumenternas förtroende

35. Kommittén välkomnar de åtgärder som vidtagits på senare tid avseende mätning och kontroll av utsläpp av skadliga ämnen från fordon för att säkerställa att fordonens miljöprestanda är transparent och tillförlitlig. Sådana åtgärder kommer att bidra till att gränser för luftförorenande utsläpp tillämpas och konsumenternas förtroende stärks. Lämpliga gränsvärden för utsläpp från personbilar och lätta nyttofordon måste fastställas så att man säkerställer att mål och avtal i fråga om förorenande utsläpp och folkhälsa uppnås.

36. Kommittén stöder arbetet med att ta fram nya riktlinjer för märkning av fordon, eftersom detta bidrar till att undvika att konsumenterna vilseleds. Bestämmelserna för de värden som uppmätts via det nya harmoniserade världsomfattande provningsförfarandet för lätta nyttofordon (WLTP) och det gamla förfarandet (den nya europeiska körcykeln – NEDC-körcykeln) måste klargöras och bli tillgängliga. En ändring inte enbart av riktlinjerna, utan också av direktivet om märkning⁽³⁾ bör övervägas. Även direktivet om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfor-

⁽³⁾ Rapport från kommissionen till Europaparlamentet och rådet – Översyn av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/30/EU av den 19 maj 2010 om märkning och standardiserad produktinformation som anger energirelaterade produkters användning av energi och andra resurser. Bryssel den 15 juli 2015, COM(2015) 345 final.

don⁽⁴⁾ bör ses över för att hålla jämna steg med den senaste tekniska utvecklingen.

Strategi för personbilar och lätta lastbilar efter 2020

37. ReK betonar att åtgärderna för att främja införandet av elektromobilitet bör fastställas enligt kvantitativa parametrar, och att de bör vara tidsbestämda i syfte att säkerställa att övergången sker.

Strategi för tunga lastbilar och bussar efter 2020

38. Kollektivtrafiken bör fortsätta att vinna mark på bekostnad av privatbilismen, och vi föreslår därför att man påskyndar övergången till elektromobilitet och användningen av andra bränslen som EU anser vara alternativ till petroleumbaseade bränslen, genom att prioritera produktion och användning av eldrivna bussar och spårvagnar, även sådana som drivs med vätgasbränsleceller, samt användning av naturgas för bussar, för att minska koldioxidutsläppen från bussar. När det gäller långväga godstransporter anser kommittén att övergången från flottor med dieseldrivna lastbilar till lastbilar som drivs med naturgas bör påskyndas, eftersom naturgas är det enda bränsle som kan ersätta diesel och som nästan inte orsakar några förorenande utsläpp och har en lägre kolhalt än diesel.

39. ReK välkomnar kommissionens insatser för att främja initiativet *Clean Bus* i EU, i syfte att stödja ett bättre informationsutbyte och en mer omfattande marknad genom att tillhandahålla en plattform för städer, regioner, operatörer och tillverkare. Det stärker förtroendet hos de europeiska busstillverkarna när det gäller den framtida efterfrågan på rena bussar som drivs med alternativa bränslen, leder till ett bättre utnyttjande av kommande offentliga upphandlingar och är effektivare i fråga om att söka finansieringslösningar för större upphandlingar, t.ex. genom Europeiska investeringsbanken.

40. Vi anser att nivån på EU-stödet måste höjas, att det behövs större synergieffekter mellan de finansiella medlen från Europeiska fonden för strategiska investeringar (Efsi), Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) och de europeiska struktur- och investeringsfonderna (ESI-fonderna) och att man måste använda sig av bidrag. Detta skulle underlätta en snabb ersättning av de nuvarande förorenande kollektivtrafikfordonen och säkerställa optimal användning av tillgängliga EU-medel.

Lufttransport och spårbundna transporter

41. ReK understryker fördelarna med spårbundna transportmedel som drivs med hjälp av förnybar elektrisk energi eller alternativa bränslen som är ekonomiskt hållbara.

42. Kommittén betonar behovet av att införa nödvändig infrastruktur, på både lokal och regional nivå, i de regioner som har ett mindre utvecklat järnvägssystem, så att de kan utnyttja järnvägstransporter på samma villkor som resten av medlemsstaterna, med målet att skapa ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

GODA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR UTSLÄPPSSNÅL RÖRLIGHET

Energiunionen – sammankoppling av transport- och energisystemen

43. Kommittén gläder sig över att strategin betraktas som ett gott steg framåt inom ramen för klimat- och energipolitiken fram till 2030, som antogs av Europeiska rådet den 23 och 24 oktober 2014⁽⁵⁾, och med Parisavtalet, som antogs den 12 december 2015 under den 21:a konferensen för parterna i Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar⁽⁶⁾, eftersom den sammankopplar två viktiga aktörer inom EU: transportsektorn på efterfrågesidan och nyckelaktörerna inom energiproduktion och energioverföring på utbudssidan.

⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG av den 23 april 2009 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon. Direktiv 2009/33/EEG.

⁽⁵⁾ Slutsatser från Europeiska rådet (23 och 24 oktober 2014). Bryssel den 24 oktober 2014, EUCO 169/14.

⁽⁶⁾ Parisavtalet om klimatförändringar, den 30 november–11 december 2015.

44. Paketet *Ren energi för alla i Europa* ⁽⁷⁾ är en del av EU:s strävan efter att gå i tåten för arbetet för smartare och renare energi för alla, stödja den ekonomiska tillväxten, främja investeringar och tekniskt ledarskap, skapa nya arbetstillfällen och förbättra välfärden för invånarna i EU:s regioner och städer.

Forskning, innovation och konkurrenskraft

45. Elektromobilitet är en av drivkrafterna för innovation och teknisk utveckling, eftersom den ger omedelbara fördelar och spelar en avgörande roll för att minska miljöpåverkan.

46. Övergången till koldioxidsnåla transporter kan uppnås i första hand genom regional- och sammanhållningspolitiken. Genom investeringar i forskning och innovation kan regionerna och kommunerna stödja förnybar energi med låga utsläpp, smarta nät och hållbara stadstransporter.

47. ReK anser att man bör utnyttja resultaten av ramprogrammet för forskning och innovation (Horisont 2020) för att komma fram till mer innovativa lösningar för utsläppsnårlighet i fråga om tjänster och/eller investeringar.

48. Kommittén uppmanar utvecklingen av innovativ teknik för LNG-tankar i fartyg och bussar för passagerartransport för att optimera lagringseffektiviteten för detta ersättningsbränsle, och efterlyser finansiering av demonstration på frakt- och passagerarfartyg samt bussar för långväga passagerartransport för detta ändamål.

49. ReK uppmanar också utvecklingen av innovativ teknik som gör det möjligt att använda biodrivmedel, t.ex. metanol, som framställts genom bearbetning av avfall, även för motorer i fartyg för gods- och passagerartrafik, och efterlyser därför finansiering av detta.

50. ReK:s efterlyser också finansiering av kajers elinfrastruktur och framför allt ett bindande regelverk som gäller i alla hamnar i EU.

Digital teknik: intelligenta transportsystem (ITS), uppkopplade och självkörande fordon

51. It-lösningar främjar rörlighet som grundar sig på en kombinerad användning av alla transportslag för passagerare och gods (t.ex. integrerade biljett- och vägtullssystem, handlingar för intermodal godstransport, elektronisk ruttplanering, passagerarinformation i realtid osv.).

52. Uppkomsten av uppkopplade och automatiserade (självkörande) fordon som använder digital teknik kan erbjuda många möjligheter att motverka transporternas negativa verkningar och erbjuda kollektivtrafik i mer glesbefolkade områden. ReK rekommenderar med eftertryck att man genomför åtgärder för uppkopplad och automatiserad körning i överensstämmelse med Amsterdamförklaringen ⁽⁸⁾, och välkomnar antagandet av EU-strategin om samverkande intelligenta transportsystem den 30 november 2016 ⁽⁹⁾. I detta sammanhang efterlyser kommittén en mer sammanhängande vision för hållbar och innovativ transportutveckling samt starkare kopplingar mellan kommissionens olika närbesläktade arbetspaket och kommunikationen om dem.

53. Vi betonar att de europeiska regionernas vill delta i upprättandet av en smart telekommunikations- och transportinfrastruktur. Genom deras deltagande kan uppkopplade och automatiserade fordon användas på ett effektivt sätt och utan hinder längs TEN-T-korridorerna samt i stads- och landsbygdsområden.

54. Kommittén betonar att principerna om proportionalitet och subsidiaritet bör ge de lokala och regionala myndigheterna befogenhet att besluta om och hur intelligenta transportsystem och rena fordon ska införas, såsom erkänns i EU:s handlingsplan för rörlighet i städer, för att minska transportutsläppen och problemen med trafikstockningar och främja den sociala delaktigheten.

⁽⁷⁾ Ren energi för alla i Europa – att frigöra Europas tillväxtpotential. Europeiska kommissionens databas över pressmeddelanden. http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-4009_sv.htm

⁽⁸⁾ Amsterdamförklaringen om samarbete på området för uppkopplad och automatiserad körning, 14 och 15 april 2016.

⁽⁹⁾ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén – En europeisk strategi för samverkande intelligenta transportsystem, en milstolpe mot samverkande, uppkopplad och automatiserad rörlighet, Bryssel den 30 november 2016, COM(2016) 766 final.

Kompetens

55. Kommittén är medveten om att övergången till utsläppsnål rörlighet medför betydande utmaningar för arbetsmarknaden, och att det därför är en prioriterad fråga att se till att arbetskraften omskolas för nya jobb. Trots den höga arbetslösheten råder det brist på personal inom många viktiga områden inom transportsektorn till följd av bristande digital kompetens.

56. ReK beklagar att det som föreskrivs i det föregående meddelandet från 2009 om rörlighet i städer, dvs. att de lokala myndigheterna ska utarbeta planer för hållbar rörlighet i städer, inte tas upp i detta meddelande. Vi understryker därför behovet av att, både inom ramen för denna strategi och i initiativen och akterna för att genomföra den, tydliggöra att integrerad stadsplanering utgör en viktig faktor för utvecklingen av hållbar rörlighet, bl.a. genom utarbetande och genomförande av planer för hållbar rörlighet i städer.

57. Vi betonar vikten av system för varvad utbildning och föreslår ett intensivt utbyte av erfarenheter mellan EU:s regioner om god praxis i fråga om utsläppsnål rörlighet, som omfattar yrkesutbildning och företag.

Investeringar

58. Kommittén välkomnar att innovation och infrastrukturutveckling står i centrum för målen för Europeiska fonden för strategiska investeringar (Efsi) när det gäller främjande av kombinerade (offentlig-privata) investeringar för transporter och infrastruktur. Efsi skulle, i kombination med icke återbetalningspliktiga bidrag från de europeiska struktur- och investeringsfonderna (ESI-fonderna), kunna öka den lokala och regionala nivåns deltagande i sådana projekt, oavsett om det rör sig om storskaliga eller småskaliga projekt.

59. Vi föreslår en ökning av beloppet och andelen av medlen för utsläppsnåla transporter i Horisont 2020, samt inom Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE), vid planeringen av nästa fleråriga budgetram. FSE bör främjas i högre grad, eftersom den erbjuder en betydande hävstångspotential: Varje investerad euro från FSE genererar 3–3,5 euro i investeringar i transporter med låga utsläpp.

60. Utvecklingsprojekt som bygger på offentlig-privata partnerskap och sådana som genomförs av offentliga myndigheter i städerna och regionerna skulle kunna tillhandahålla den hävstångseffekt som behövs för en effektiv finansiering och ett effektivt genomförande av lösningar för utsläppsnål rörlighet. ReK föreslår också att användningen av Efsi och ESI-fonderna när det gäller lokala och innovativa lösningar för transporter med låga utsläpp prioriteras. Icke återbetalningspliktiga bidrag bör göras tillgängliga för ovanstående ändamål inom ramen för den strategiska referensramen efter 2020.

61. De lokala och regionala myndigheterna spelar en avgörande roll för att stimulera lokal energiproduktion, samt i fråga om integrerade och intelligenta energinät. ESI-fonderna bör underlätta nödvändiga investeringar genom icke återbetalningspliktiga bidrag, främst i de regioner i EU som är mindre utvecklade och där eftersläpningen är som störst.

62. Från början av 2015 till slutet av 2017 tillhandahålls även offentlig finansiering för projekt som avser transporter med låga utsläpp och smarta nät inom ramen för investeringsplanen för Europa.

Åtgärder i städer

63. I samband med stadsplaneringen i och mellan europeiska städer bör man, inom ramen för planer för hållbar rörlighet i städer, tillhandahålla utrymme för transporter med låga utsläpp och rörlighet. Aktiva transportsätt (cykling och gång), kollektivtrafiklösningar, bilpooler och samåkning bör prioriteras i samband med stadsplanering. ReK efterlyser därför en framtidsinriktad EU-politik för transportinvesteringar som bör förbättra folkhälsan och som med full hänsyn till Parisavtalet vid COP 21 investerar minst 10 % av EU-medlen för transport i cykling i de regioner där de topografiska förhållandena möjliggör detta.

64. Kommittén föreslår att man på förhand studerar den rörlighet som stadsplaneringen och den fysiska planeringen i storstadsområdena leder till. Man behöver öka förtätningen i städerna och storstadsområdena, dels för att minska behovet av motoriserade transporter genom att föra tjänsterna närmare invånarna, dels för att möjliggöra förbättringar i kollektivtrafiknäten genom att öka deras sociala och ekonomiska effektivitet samt deras användning.

65. ReK vill understryka betydelsen av den fysiska samhällsplaneringen för utsläppssnål rörlighet. Det är genom den urbana miljöns utformning och bebyggelsestrukturen som de rumsliga förutsättningarna för en långsiktig utveckling mot en utsläppssnål rörlighet ges. Där de lokala och regionala myndigheterna har behörighet på området för fysisk planering i enlighet med medlemsstatens lagar eller konstitution rekommenderas att de regionala, kommunöverskridande eller storstadsrelaterade operativa planerna också innehåller denna typ av åtgärder.
66. Cykling som transportsätt bör främjas, i enlighet med ReK:s yttrande om "En EU-färdplan för cykling" ⁽¹⁰⁾, genom att öka den roll som EU:s offentliga medel avsedda för cykeltransportprojekt spelar. Kommittén upprepar sin efterlysning av en EU-färdplan för cykling som ska ingå i kommissionens arbetsprogram för 2018. Genom att aktivt främja cykling och i samband därmed även gröna upphandlingar kan kommunerna stärka sin egen roll i kampen mot klimatförändringarna genom att delta i initiativ såsom Europas miljöhuvudstad och "Vetenskapen möter regionerna". Förslag skulle kunna läggas fram för att integrera specifika, viktiga delar av cykellederna i TEN-T-nätet.
67. Kommittén betonar att nya byggnader som uppförs i EU bör förses med laddningsstationer för elfordon (helst med lagringsanläggningar) i enlighet med direktivet om byggnaders energiprestanda ⁽¹¹⁾. Likaså bör renovering av flerfamiljshus omfatta installation av sådana laddningsstationer ⁽¹²⁾.
68. Installation av smarta laddningssystem i byggnader kan bidra till att elnätet förblir flexibelt, det vill säga att den energi som lagras i elfordonens batterier kan återföras till nätverket. Det behövs en helhetssyn där t.ex. elfordon betraktas som integrerade delar av byggnadsbeståndet.
69. Städerna är de viktigaste aktörerna inom transportsektorn i tätorter, och problemen med rörlighet i städer kan inte lösas enbart med sektorsspecifika insatser. Kommittén framhåller därför det konkreta mervärdet för de lokala och regionala myndigheterna om de utarbetar sina planer för hållbar rörlighet i städer ⁽¹³⁾ samtidigt som sina handlingsplaner för hållbar energi, så att man beaktar kopplingen mellan transportpolitikens stadsdimension och samhällsplanering i vid bemärkelse, som omfattar en uppställning över den verkliga och den perfekta lokala energimixen. Sådana insatser på lokal nivå skulle kunna få professionell vägledning och stöd från borgmästaravtalet för att skapa mer inkluderande lokala transporter med mindre luftföroreningar och buller.
70. Där regionerna har behörighet på området för fysisk planering i enlighet med lagar eller konstitutionella bestämmelser rekommenderas på samma sätt att planerna för hållbar rörlighet i städerna och mellan städerna också innehåller denna typ av åtgärder.
71. ReK föreslår att man inrättar tematiska europeiska stadsnätverk för att främja utsläppssnål rörlighet. Dessa nätverk skulle göra det möjligt för lokala företag och även allmänheten att bli mer involverade i lösningar för utsläppssnål rörlighet, till exempel genom att tillhandahålla gemensamma tjänster för rörlighet. Med hjälp av uppdaterade it-lösningar kan dessa stadsnätverk också mobilisera relevanta målgrupper för att ytterligare öka den utsläppssnåla rörligheten.

Bryssel den 13 juli 2017.

Markku MARKKULA

Europeiska regionkommitténs
ordförande

⁽¹⁰⁾ En EU-färdplan för cykling, Regionkommittén. Antagen den 12 oktober 2016.

⁽¹¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/31/EU av den 19 maj 2010 om byggnaders energiprestanda.

⁽¹²⁾ Det pågående yttrandet ENVE-VI-019 om "Energieffektivitet och byggnader" (Michiel Rijsberman, ALDE-NL).

⁽¹³⁾ ReK:s yttrande om planerna för hållbar rörlighet i städer, COTER-V-048 om "Paketet för rörlighet i städer".