

Yttrande från Europeiska regionkommittén – Resultat för utsläppssnål rörlighet

(2018/C 387/11)

Föredragande:	Michiel SCHEFFER (NL–ALDE), ledamot, provinsstyrelsen, Gelderland
Referensdokument:	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
	Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 92/106/EEG om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna
	COM(2017) 648 final and final/2
	Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss
	COM(2017) 647 final
	Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon
	COM(2017) 653 final
	Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén – Bredast möjliga användning av alternativa bränslen – en handlingsplan för infrastruktur för alternativa bränslen enligt artikel 10.6 i direktiv 2014/94/EU, samt bedömning av nationella handlingsprogram enligt artikel 10.2 i direktiv 2014/94/EU
	COM(2017) 652 final and final/2

I. ÄNDRINGSREKOMMENDATIONER

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss**COM(2017) 647 – final****Ändringsrekommendation 1**

Skäl 3

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsförslag
Ett oberoende och opartiskt regleringsorgan bör utses i varje medlemsstat för att säkerställa en väl fungerande marknad för persontrafik på väg. Detta organ kan också ansvara för andra reglerade sektorer, t.ex. järnväg, energi eller telekommunikationer.	Antingen behöriga transportmyndigheter eller ett oberoende och opartiskt regleringsorgan bör utses i varje medlemsstat för att säkerställa en väl fungerande marknad för persontrafik på väg. Detta organ kan också ansvara för andra reglerade sektorer, t.ex. järnväg, energi eller telekommunikationer.

Motivering

Enligt EU-fördraget utgör passagerartransport en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. Införande av ett oberoende regleringsorgan kan vara oproportionerligt när marknaden är organiserad enligt förordning (EG) nr 1370/2007.

Ändringsrekommendation 2

Skäl 4

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsförslag
<p>Kommersiell linjetrafik bör inte äventyra den ekonomiska jämvikten för befintliga avtal om allmän trafik. Av denna anledning bör regleringsorganet kunna genomföra en objektiv ekonomisk analys för att säkerställa att så är fallet.</p>	<p>Kommersiell linjetrafik bör inte äventyra jämvikten för befintliga avtal om allmän trafik. Av denna anledning bör regleringsorganet kunna genomföra en objektiv analys för att säkerställa att så är fallet. Denna analys bör ta hänsyn till relevanta strukturella och geografiska särdrag hos den marknad och det transportnät som berörs (storlek, efterfrågans karaktär, transportnätets komplexitet, geografisk och teknisk isolering samt de tjänster som omfattas av avtalet), samt om huruvida den nya tjänsten leder till en förbättring av tjänstekvaliteten eller kostnadseffektiviteten, eller båda, jämfört med det avtal om allmän trafik som tidigare tilldelats.</p>

Motivering

Offentliga tjänster som transporter bör bedömas inte bara i ekonomiska termer utan även ur ett vidare perspektiv som omfattar inte bara ekonomiskt kvantifierbara kriterier utan också frågor som rör kvalitet, säkerhet och territoriell och social sammanhållning. Europeiska regionkommittén bör använda detta betänkande för att upplysa om några av de aspekter som bör utvärderas.

Ändringsrekommendation 3

Skäl 6

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsförslag
<p>För att säkerställa rättvis konkurrens på marknaden bör transportföretag som tillhandahåller linjetrafik få tillträdesrätt till terminaler i unionen på rättvisa, skäliga, icke-diskriminerande och öppna villkor. Överklaganden av beslut där tillträde avslås eller begränsas bör lämnas in till regleringsorganet.</p>	<p>För att säkerställa rättvis konkurrens på marknaden bör transportföretag som tillhandahåller linjetrafik få tillträdesrätt till terminaler i offentlig ägo i unionen på rättvisa, skäliga, icke-diskriminerande och öppna villkor. Den territoriella jämvikten och sociala sammanhållningen får dock inte äventyras på grund av detta. Transportföretag som bedriver trafik enligt ett avtal om allmän trafik bör ges prioriterat tillträde i syfte att säkerställa de skyldigheter som fastställs i avtalet om allmän trafik med de behöriga myndigheterna. Överklaganden av beslut där tillträde avslås eller begränsas bör lämnas in till regleringsorganet.</p>

Motivering

Tillträde till terminaler bör prioriteras för transportföretag som bedriver trafik enligt ett avtal om allmän trafik, som är tvungna att fullgöra skyldigheter (turtäthet, tidtabeller, anslutningar och tjänster) som fastställs i deras avtal om allmän trafik med de behöriga myndigheterna.

Ändringsrekommendation 4

Skäl 8

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsförslag
<p>Tillstånd till både nationell och internationell linjetrafik bör vara föremål för ett tillståndsförfarande. Tillstånd bör beviljas, med undantag om det finns särskilda skäl för att neka som kan tillskrivas den sökande, eller om trafiken skulle äventyra den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmän trafik. Ett gränsvärde för transportsträckan bör införas för att säkerställa att kommersiell linjetrafik inte äventyrar den ekonomiska jämvikten för befintliga avtal om allmän trafik. För färdvägar som redan omfattas av mer än ett avtal om allmän trafik bör det vara möjligt att höja detta gränsvärde.</p>	<p>Tillstånd till både nationell och internationell linjetrafik bör vara föremål för ett tillståndsförfarande. Tillstånd bör beviljas, med undantag om det finns särskilda skäl för att neka som kan tillskrivas den sökande, eller om trafiken skulle äventyra jämvikten för ett avtal om allmän trafik. Ett balanserat avtal om allmän trafik bör ta hänsyn till inte bara den ekonomiska bärkraften utan även de tjänster som erbjuds medborgarna i fråga om förbindelser, intermodal reseplanering, kvalitet, effektivitet, anpassning till efterfrågan, säkerhet och trygghet. Dessutom bör miljömässiga och sociala normer beaktas vid tillhandahållandet av tjänsterna.</p>

Motivering

Offentliga tjänster som transporter bör bedömas inte bara i ekonomiska termer utan även ur ett vidare perspektiv som omfattar inte bara ekonomiskt kvantifierbara kriterier utan också frågor som rör kvalitet, säkerhet och territoriell och social sammanhållning. Ett balanserat avtal om allmän trafik bör ta hänsyn till inte bara den ekonomiska bärkraften utan även kvaliteten på de tjänster som erbjuds medborgarna. Respekten för samma miljömässiga och sociala normer är en förutsättning för rättvis konkurrens.

Ändringsrekommendation 5

Skäl 13

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsförslag
<p>Den harmonisering av reglerna på de nationella marknaderna för linjetrafik med buss och för tillträde till terminaler som ingår i denna förordning är en följd av att förordningens mål, närmare bestämt att främja interurban rörlighet och att öka de hållbara transportslagens andel av persontrafiken, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna. Därför kan unionen komma att vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå de eftersträlvade målen.</p>	

Motivering

Frågorna om tillgång till lokala terminaler och regionala kollektivtrafikmarknader har en nära koppling till subsidiariteten.

Ändringsrekommendation 6

Artikel 1, punkt 2

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsförslag
<p>Artikel 2 ska ändras på följande sätt:</p> <p>[...]</p> <p>c) Följande punkter ska läggas till som punkterna 9–11:</p> <p>”9. terminal: varje anläggning med en yta på minst 600 m² som tillhandahåller en parkeringsplats som används av bussar för att släppa av eller ta upp passagerare.</p> <p>[...]</p>	<p>Artikel 2 ska ändras på följande sätt:</p> <p>[...]</p> <p>c) Följande punkter ska läggas till som punkterna 9–11:</p> <p>”9. beroende på de definitioner och krav som fastställs i nationell lagstiftning avses med terminal: varje anläggning i offentlig ägo som tillhandahåller en parkeringsplats som används av bussar för att släppa av eller ta upp passagerare.</p> <p>[...]</p>

Motivering

Medlemsstaterna bör ha ett bedömningsutrymme. Hänvisningen till en yta på minst 600 m² bör strykas för att man inte ska slå undan benen för terminaler i små städer och landsbygdsområden som täcker en mindre yta men som fyller en avgörande funktion för att koppla samman dessa små städer och landsbygdsområden med större städer.

Ändringsrekommendation 7

Artikel 1, punkt 3

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsförslag
<p>Följande artikel ska införas som artikel 3a före kapitel II:</p> <p>”Artikel 3a</p> <p>Regleringsorgan</p> <p>1. Varje medlemsstat ska utse ett enda nationellt regleringsorgan för persontransporter inom vägtrafiksektorn. Detta organ ska vara en opartisk myndighet som organisatoriskt, funktionellt, hierarkiskt och i fråga om beslutsfattande är rättsligt åtskilt från och oberoende i förhållande till alla andra offentliga eller privata enheter. Det ska vara oberoende av varje behörig myndighet som är inblandad i tilldelningen av avtal om allmän trafik.</p> <p>Regleringsorganet får ansvara för andra reglerade sektorer.</p>	<p>Följande artikel ska införas som artikel 3a före kapitel II:</p> <p>”Artikel 3a</p> <p>Regleringsorgan</p> <p>1. Beroende på hur marknaden för inrikes trafik är organiserad ska varje medlemsstat utse ett enda nationellt regleringsorgan för persontransporter inom vägtrafiksektorn. Detta organ ska antingen vara en behörig transportmyndighet eller en opartisk myndighet som organisatoriskt, funktionellt, hierarkiskt och i fråga om beslutsfattande är rättsligt åtskilt från och oberoende i förhållande till alla andra offentliga eller privata enheter. I det senare fallet ska det vara oberoende av varje behörig myndighet som är inblandad i tilldelningen av avtal om allmän trafik.</p> <p>Regleringsorganet får ansvara för andra reglerade sektorer.</p>

Motivering

Ny kommersiell trafik ska inte undergräva fullgörandet av uppdraget avseende en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse och allmän trafikplikt. Medlemsstaterna bör ha utrymme att välja mellan ett oberoende regleringsorgan och en behörig transportmyndighet som har kännedom om användarnas socioekonomiska behov.

Ändringsrekommendation 8

Artikel 1.3

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsförslag
Följande artikel ska införas som artikel 3a före kapitel II:	Följande artikel ska införas som artikel 3a före kapitel II:
”Artikel 3a Regleringsorgan [...]	”Artikel 3a Regleringsorgan [...]
3. Regleringsorganet ska utföra följande uppgifter:	3. Regleringsorganet ska utföra följande uppgifter:
(a) Genomföra ekonomiska analyser av huruvida föreslagen ny trafik skulle äventyra den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmän trafik.	(a) Genomföra analyser av huruvida föreslagen ny trafik skulle äventyra jämvikten för ett avtal om allmän trafik och skulle inverka negativt på kvaliteten på de tjänster som tillhandahålls medborgarna med hänsyn till sådana frågor som tillgängliga förbindelser, turtäthet, biljettpriser, intermodal reseplanering och säkerhet samt respekt för miljömässiga och sociala normer vid tillhandahållandet av tjänsterna.
(b) Samla in och tillhandahålla information om tillträde till terminaler.	(b) Samla in och tillhandahålla information om tillträde till terminaler.
(c) Besluta om överklaganden av beslut som fattats av terminaloperatörer.	(c) Besluta om överklaganden av beslut som fattats av terminaloperatörer.

Motivering

Respekten för samma miljömässiga och sociala normer är en förutsättning för rättvis konkurrens.

Ändringsrekommendation 9

Artikel 1.3

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsförslag
Följande artikel ska införas som artikel 3a före kapitel II:	Följande artikel ska införas som artikel 3a före kapitel II:
”Artikel 3a Regleringsorgan [...]	”Artikel 3a Regleringsorgan [...]
3. Regleringsorganet ska utföra följande uppgifter:	3. Regleringsorganet ska utföra följande uppgifter:

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsförslag
[...]	[...]
(b) Samla in och tillhandahålla information om tillträde till terminaler.	(b) Samla in och tillhandahålla information om tillträde till terminaler i syfte att säkerställa att tjänsteleverantörer ges tillträde till relevanta terminaler på rättvisa, skäliga, icke-diskriminerande och öppna villkor.
(c) Besluta om överklaganden av beslut som fattats av terminaloperatörer.	(c) Besluta om överklaganden av beslut som fattats av terminaloperatörer.

Motivering

Buss är en av de mest tillgängliga och viktigaste transportformerna i EU. Det är därför av största vikt att passagerarna får bästa möjliga service, och det bästa sättet att uppnå detta är en rättvis och sund konkurrens.

Ändringsrekommendation 10

Artikel 1.6

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsförslag
Följande artikel ska införas som artikel 5a:	Följande artikel ska införas som artikel 5a:
"Artikel 5a	"Artikel 5a
Tillträde till terminaler	Tillträde till terminaler
[...]	[...]
2. Terminaloperatörer ska sträva efter att tillmötesgå alla ansökningar om tillträde för att säkerställa att terminaler används på ett optimalt sätt.	2. Terminaloperatörer ska sträva efter att tillmötesgå alla ansökningar om tillträde för att säkerställa att terminaler används på ett optimalt sätt samt respekten för den allmänna trafikplikten.
Ansökningar om tillträde får nekas endast på grund av kapacitetsbrist.	Ansökningar om tillträde får nekas på grund av kapacitetsbrist eller om ansökan skulle försämra de tjänster som finns tillgängliga för medborgarna när det gäller tillgången till förbindelser, genom att den inskränker förbindelserna, äventyrar säkerheten och tryggheten eller den övergripande kvaliteten på de tjänster som erbjuds eller om nödvändiga miljönormer inte respekteras. Om en terminaloperatör fattar ett sådant beslut ska denne också informera regleringsmyndigheten om detta.
Om en terminaloperatör avslår en ansökan om tillträde ska terminaloperatören ange alla rimliga alternativ.	

Motivering

Det ankommer inte på terminaloperatören att undersöka rimliga alternativ. Tillträdet till terminalerna bör dessutom vara kopplat till sådana frågor som kvaliteten på tjänsterna till konsumenterna och deras säkerhet och trygghet. Dessutom bör rätten att få tillträde till terminaler inte undergräva fullgörandet av de mål och uppdrag i allmänhetens tjänst och den allmänna trafikplikt som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse innebär.

Framför allt i städer med partikelföreningar kan det krävas en begränsning på grund av miljönormerna.

Ändringsrekommendation 11

Artikel 1.9

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsförslag
<p>Artikel 8 ska ersättas med följande:</p> <p>”Artikel 8</p> <p>Tillståndsförfarande för internationell persontransport på en sträcka som är kortare än 100 kilometer fågelvägen</p> <p>1. Tillstånd ska utfärdas i samförstånd med de behöriga myndigheterna i samtliga de medlemsstater på vars territorier passagerare tas upp eller släpps av och transporteras en sträcka som är kortare än 100 kilometer fågelvägen. Den tillståndsgivande myndigheten ska inom två veckor från mottagandet av ansökan skicka en kopia av ansökan, tillsammans med kopior av all annan dokumentation av betydelse, till dessa behöriga myndigheter med en begäran om deras samtycke. Samtidigt ska den tillståndsgivande myndigheten i informationssyfte vidarebefordra dessa dokument till de behöriga myndigheterna i andra medlemsstater vars territorier passeras.</p> <p>[...]</p>	<p>Artikel 8 ska ersättas med följande:</p> <p>”Artikel 8</p> <p>Tillståndsförfarande för internationell persontransport</p> <p>1. Tillstånd ska utfärdas i samförstånd med de behöriga myndigheterna i samtliga de medlemsstater på vars territorier passagerare tas upp eller släpps av. Den tillståndsgivande myndigheten ska inom två veckor från mottagandet av ansökan skicka en kopia av ansökan, tillsammans med kopior av all annan dokumentation av betydelse, till dessa behöriga myndigheter med en begäran om deras samtycke. Samtidigt ska den tillståndsgivande myndigheten i informationssyfte vidarebefordra dessa dokument till de behöriga myndigheterna i andra medlemsstater vars territorier passeras.</p> <p>[...]</p>

Motivering

Beslutet att godkänna eller inte godkänna transporttjänster bör inte vara beroende av avståndet (100 kilometer fågelvägen) utan snarare på de effekter som den extra tjänsten skulle få för det befintliga utbudet av tjänster till medborgarna (oavsett om det handlar om en tjänst i allmänhetens intresse eller om en kommersiell tjänst). Dessutom kan de regionala skillnaderna (t.ex. i fråga om avståndet mellan städer och ekonomiska centrum) inte mätas generellt för EU som helhet.

Ändringsrekommendation 12

Artikel 1.10

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsförslag
<p>Följande artiklar ska införas som artiklarna 8a-8d:</p> <p>”Artikel 8a</p> <p>Tillståndsförfarande för internationell persontransport på en sträcka som är minst 100 kilometer fågelvägen</p> <p>1. Den tillståndsgivande myndigheten ska fatta sitt beslut om ansökan inom två månader från den dag då ansökan lämnades in av transportföretaget.</p>	<p>Följande artiklar ska införas som artiklarna 8a-8b:</p> <p>”Artikel 8a</p> <p>Beslut från tillståndsgivande myndigheter</p> <p>1. Den tillståndsgivande myndigheten ska, i enlighet med det förfarande som fastställs i artikel 8, bevilja tillståndet, bevilja tillståndet med begränsningar eller avslå ansökan. Den tillståndsgivande myndigheten ska underrätta samtliga de behöriga myndigheter som avses i artikel 8.1 om sitt beslut.</p>

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsförslag
<p>2. Tillstånd ska beviljas utom i de fall där avslag kan motiveras av ett eller flera av de skäl som förtecknas i artikel 8c.2 a–c.</p>	<p>2. Beslut att avslå en ansökan eller bevilja tillstånd med begränsningar ska innehålla de skäl som ligger till grund för beslutet.</p> <p>Tillstånd ska beviljas utom i de fall där avslag kan motiveras av ett eller flera av följande skäl:</p> <p>(a) [...]</p> <p>[...]</p> <p>(d) Ett regleringsorgan fastställer, på grundval av en objektiv analys, att trafiken skulle äventyra jämvikten för ett avtal om allmän trafik.</p> <p>Tillståndsgivande myndigheter får inte avslå en ansökan enbart på grund av att transportföretaget erbjuder lägre priser än andra vägtransportföretag eller den omständigheten att förbindelsen i fråga redan trafikeras av andra vägtransportföretag om man tekniskt sett kan visa att dessa lägre priser garanterar att tjänsten tillhandahålls under avtalets hela giltighetstid.</p> <p>[...]</p>
<p>3. Den tillståndsgivande myndigheten ska till de behöriga myndigheterna i samtliga medlemsstater på vars territorier passagerare tas upp eller släpps av, liksom till de behöriga myndigheterna i medlemsstater vars territorier passeras utan att passagerare tas upp eller släpps av, i informationssyfte vidarebefordra en kopia av ansökan och kopior av all annan dokumentation av betydelse, samt ange sin egen bedömning.</p> <p>Artikel 8b</p> <p>Tillståndsförfarande för nationell linjetrafik</p> <p>1. Den tillståndsgivande myndigheten ska fatta sitt beslut om ansökan inom två månader från den dag då ansökan lämnades in av transportföretaget. Detta får förlängas till fyra månader om en analys begärs i enlighet med artikel 8c.2 d.</p> <p>2. Tillstånd till nationell linjetrafik ska beviljas utom i de fall där avslag kan motiveras av ett eller flera av de skäl som förtecknas i artikel 8c.2 a–c och, om trafiken gäller persontransport på en sträcka som är kortare än 100 kilometer fågelvägen, artikel 8c.2 d.</p>	<p>Artikel 8b</p> <p>Begränsning av rätten till tillträde</p> <p>1. Medlemsstater får begränsa rätten till tillträde till den internationella och nationella marknaden för linjetrafik om trafiken skulle äventyra jämvikten för ett avtal om allmän trafik eller om det rör sig om leverantörer som har ålagts sanktioner av de behöriga myndigheterna för att ha brutit mot garantierna i avtalet.</p> <p>2. De behöriga myndigheter som tilldelade ett avtal om allmän trafik eller de transportföretag som bedriver trafik enligt avtalet får begära att regleringsorganet genomför en analys av huruvida jämvikten för avtalet skulle äventyras.</p> <p>Regleringsorganet ska utreda begäran och besluta om huruvida analysen ska genomföras. Det ska underrätta de berörda parterna om sitt beslut.</p>

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsförslag
<p>3. Den sträcka som avses i punkt 2 får utökas till 120 km om den linjetrafik som ska införas kommer att betjäna en avreseort och en bestämmelseort som redan trafikeras genom mer än ett avtal om allmän trafik.</p> <p>Artikel 8c</p> <p>Beslut från tillståndsgivande myndigheter</p> <p>1. Den tillståndsgivande myndigheten ska, i enlighet med det förfarande som fastställs i artikel 8, 8a eller 8b, bevilja tillståndet, bevilja tillståndet med begränsningar eller avslå ansökan. Den tillståndsgivande myndigheten ska underrätta samtliga de behöriga myndigheter som avses i artikel 8.1 om sitt beslut.</p> <p>2. Beslut att avslå en ansökan eller bevilja tillstånd med begränsningar ska innehålla de skäl som ligger till grund för beslutet.</p> <p>Tillstånd ska beviljas utom i de fall där avslag kan motiveras av ett eller flera av följande skäl:</p> <p>(a) [...]</p> <p>[...]</p> <p>(d) Ett regleringsorgan fastställer, på grundval av en objektiv ekonomisk analys, att trafiken skulle äventyra den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmän trafik.</p> <p>Tillståndsgivande myndigheter får inte avslå en ansökan enbart på grund av att transportföretaget erbjuder lägre priser än andra vägtransportföretag eller den omständigheten att förbindelsen i fråga redan trafikeras av andra vägtransportföretag.</p> <p>[...]</p>	<p>3. Om regleringsorganet genomför en analys ska det underrätta samtliga berörda parter om analysens resultat och organets slutsatser inom sex veckor från mottagandet av all relevant information. Regleringsorganet får dra slutsatsen att tillståndet ska beviljas, ska beviljas med villkor eller avslås.</p> <p>Regleringsorganets slutsatser ska vara bindande för de tillståndsgivande myndigheterna.</p> <p>[...]</p>
<p>Artikel 8d</p> <p>Begränsning av rätten till tillträde</p> <p>1. Medlemsstater får begränsa rätten till tillträde till den internationella och nationella marknaden för linjetrafik om den föreslagna linjetrafiken gäller persontransport på sträckor som är kortare än 100 kilometer fågelvägen och om trafiken skulle äventyra den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmän trafik.</p>	

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsförslag
<p>2. De behöriga myndigheter som tilldelade ett avtal om allmän trafik eller de transportföretag som bedriver trafik enligt avtalet får begära att regleringsorganet genomför en analys av huruvida den ekonomiska jämvikten för avtalet skulle äventyras. Regleringsorganet ska utreda begäran och besluta om huruvida den ekonomiska analysen ska genomföras. Det ska underrätta de berörda parterna om sitt beslut.</p> <p>3. Om regleringsorganet genomför en ekonomisk analys ska det underrätta samtliga berörda parter om analysens resultat och organets slutsatser inom sex veckor från mottagandet av all relevant information. Regleringsorganet får dra slutsatsen att tillståndet ska beviljas, ska beviljas med villkor eller avslås.</p> <p>Regleringsorganets slutsatser ska vara bindande för de tillståndsgivande myndigheterna.</p> <p>[...]</p>	

Motivering

Beslutet att godkänna eller inte godkänna transporttjänster bör inte vara beroende av avståndet (100 kilometer fågelvägen) utan snarare på de effekter som den extra tjänsten skulle få för det befintliga utbudet av tjänster till medborgarna (oavsett om det handlar om en tjänst i allmänhetens intresse eller om en kommersiell tjänst). Dessutom kan de regionala skillnaderna (t.ex. i fråga om avståndet mellan städer och ekonomiska centrum) inte mätas generellt för EU som helhet.

Artikel 8a: Man bör inte direkt bortse från anbud med lägre priser om de kan säkerställa tjänstens varaktighet under avtalets hela giltighetstid. Artikel 8b: En begränsning bör införas för leverantörer som har ålagts sanktioner.

Ändringsrekommendation 13

Artikel 1.14

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsförslag
<p>Artikel 13 ska utgå.</p>	

Motivering

Det är nödvändigt att återinföra den berörda artikeln för att se till att lokala utflykter betraktas som en enda internationell transporttjänst i stället för som cabotagetrafik.

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 92/106/EEG om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna

COM(2017) 648 – final

Ändringsrekommendation 14

Skäl 13

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsförslag
<p>(13) [...]</p> <p>Det bör i genomsnitt finnas minst en lämplig omlastningsterminal för kombinerad transport högst 150 km från varje avsändnings-/mottagningsplats i unionen.</p>	<p>(13) [...]</p> <p>Det bör i genomsnitt finnas minst en lämplig omlastningsterminal för kombinerad transport högst 150 km från varje avsändnings-/mottagningsplats i unionen utom i perifera områden och de yttersta randområdena där de geografiska begränsningarna gör detta antingen omöjligt eller skulle göra infrastrukturinvesteringarna alltför kostsamma i förhållande till direktivets målsättning att främja en övergång från godstransporter på väg till mer miljövänliga transportsätt.</p>

Motivering

Detta krav skulle kunna bli problematiskt för perifera områden (områden med låg befolkningstäthet och glesa järnvägs- och hamnät) och skulle kunna leda till att terminaler uppförs på platser där det inte finns något ekonomiskt behov av sådana terminaler.

Ändringsrekommendation 15

Artikel 1.5

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsförslag
<p>(5) I artikel 6 ska följande punkter läggas till som punkterna 4, 5, 6, 7 och 8:</p> <p>”4. Om det är nödvändigt för att uppnå det syfte som avses i punkt 9 ska medlemsstaterna vidta de åtgärder som är nödvändiga för att stödja investeringar i omlastningsterminaler med avseende på</p> <p>(a) uppförande och, vid behov, utbyggnad av sådana omlastningsterminaler för kombinerad transport,</p> <p>(b) ökning av den operativa effektiviteten i befintliga terminaler.</p>	<p>(5) I artikel 6 ska följande punkter läggas till som punkterna 4, 5, 6, 7 och 8:</p> <p>”4. Om det är nödvändigt för att uppnå det syfte som avses i punkt 9 ska medlemsstaterna vidta de åtgärder som är nödvändiga för att stödja investeringar i omlastningsterminaler med avseende på</p> <p>(a) uppförande och, vid behov, utbyggnad av sådana omlastningsterminaler för kombinerad transport,</p> <p>(b) ökning av den operativa effektiviteten i befintliga terminaler.</p>

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsförslag
<p>Medlemsstaterna ska samordna med angränsande medlemsstater och med kommissionen och säkerställa att, när sådana åtgärder genomförs, prioritet ges åt att säkerställa en balanserad och tillräcklig geografisk spridning av lämpliga anläggningar i unionen, och särskilt i det transeuropeiska transportnätets stamnät och övergripande nät, så att ingen avsändnings-/mottagningsplats i unionen kommer att vara belägen längre än 150 km från en sådan terminal.</p>	<p>Medlemsstaterna ska samordna med angränsande medlemsstater och med kommissionen och säkerställa att, när sådana åtgärder genomförs, prioritet ges åt att säkerställa en balanserad och tillräcklig geografisk spridning av lämpliga anläggningar i unionen, och särskilt i det transeuropeiska transportnätets stamnät och övergripande nät, så att ingen avsändnings-/mottagningsplats i unionen kommer att vara belägen längre än 150 km från en sådan terminal utom i perifera områden och de yttersta randområdena där de geografiska begränsningarna gör detta antingen omöjligt eller skulle göra infrastrukturinvesteringarna alltför kostsamma i förhållande till direktivets målsättning att främja en övergång från godstransporter på väg till mer miljövänliga transportsätt.</p>

Motivering

Se ändringsrekommendation 12

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon

COM (2017) 653 – final

Ändringsrekommendation 16

Lägg till ett nytt skäl efter skäl 16

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsförslag
	<p><i>Potentialen till utsläppsminskningar enbart genom offentlig upphandling är begränsad och kollektivtrafiken står bara för en liten andel av transportsektorns utsläpp. Medlemsstaterna bör därför uppmanas till att reglera de inköp av rena fordon som görs av andra ägare av fordonsflottor såsom taxi-, biluthyrnings- och samåk-ningsföretag.</i></p>

Motivering

Bara en liten andel (8 % av transportutsläppen) härstammar från kollektivtrafik, ändå är förslaget till direktiv huvudsakligen inriktat på kollektivtrafikfordon. För att balansera detta och uppnå målet om minskade utsläpp bör även andra stora fordonsflottor tas med i direktivet.

Ändringsrekommendation 17

Lägg till ett nytt skäl efter skäl 19

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsförslag
	<p><i>Samstämmigheten med tidigare unionslagstiftning på området fordon, förnybar energi och alternativa bränslen, särskilt förordning (EG) nr 595/2009, direktiv 2009/28/EG och direktiv 2014/94/EU, måste förstärkas.</i></p>

Motivering

EU-lagstiftningen måste vara konsekvent, sammanhängande och styra i samma riktning.

Ändringsrekommendation 18

Artikel 1, punkt 2

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsförslag
<p>Artikel 3 ska ersättas med följande:</p> <p>”Artikel 3</p> <p>Tillämpningsområde</p> <p>Detta direktiv ska tillämpas på avtal om inköp, leasing, hyra eller hyrköp av vägtransportfordon som görs av</p>	<p>Artikel 3 ska ersättas med följande:</p> <p>”Artikel 3</p> <p>Tillämpningsområde</p> <p>Detta direktiv ska inte gälla retroaktivt för befintliga avtal, utan enbart tillämpas på nya avtal om inköp, leasing, hyra eller hyrköp av vägtransportfordon som görs av</p>

Motivering

Pågående avtal måste skyddas och får inte påverkas av ny lagstiftning.

Ändringsrekommendation 19

Artikel 1, punkt 2

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsförslag
<p>Artikel 3 ska ersättas med följande:</p> <p>”Artikel 3</p> <p>Tillämpningsområde</p> <p>Detta direktiv ska tillämpas på avtal om inköp, leasing, hyra eller hyrköp av vägtransportfordon som görs av</p> <p>[...]</p>	<p>Artikel 3 ska ersättas med följande:</p> <p>”Artikel 3</p> <p>Tillämpningsområde</p> <p>Detta direktiv ska tillämpas på avtal om inköp, leasing, hyra eller hyrköp av vägtransportfordon som görs av</p> <p>[...]</p> <p>(d) andra innehavare av fordonsflottor såsom taxi-, bildelnings- och samåkningsföretag om en medlemsstat beslutar sig för att inrätta mekanismer för att reglera inköp av rena fordon som görs av sådana innehavare av fordonsflottor.”</p>

Motivering

Bara en liten andel (8 % av transportutsläppen) härstammar från kollektivtrafik, ändå är förslaget till direktiv huvudsakligen inriktat på kollektivtrafikfordon. För att balansera detta och uppnå målet om minskade utsläpp bör även andra stora fordonsflottor tas med i direktivet.

Ändringsrekommendation 20

Bilaga

Kommissionens textförslag					ReK:s ändringsförslag																																
<p>Tabell 5: Minimimål för andelen tunga fordon i enlighet med tabell 3 av den totala offentliga upphandlingen av tunga fordon på medlemsstatsnivå*</p>					<p>Tabell 5: Minimimål för andelen tunga fordon i enlighet med tabell 3 av den totala offentliga upphandlingen av tunga fordon på medlemsstatsnivå*</p>																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Medlemsstat</th> <th colspan="2">Lastbilar</th> <th colspan="2">Bussar</th> </tr> <tr> <th>2025</th> <th>2030</th> <th>2025</th> <th>2030</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					Medlemsstat	Lastbilar		Bussar		2025	2030	2025	2030						<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Medlemsstat</th> <th colspan="2">Lastbilar</th> <th colspan="2">Bussar</th> </tr> <tr> <th>(XXXX- (**)- 2025)</th> <th>(2026 – 2030)</th> <th>(XXXX- (**)- 2025)</th> <th>(2026 – 2030)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="5">(**) 24 månader efter datumet för ikraftträdande i enlighet med artikel 2</td> </tr> </tbody> </table>					Medlemsstat	Lastbilar		Bussar		(XXXX- (**)- 2025)	(2026 – 2030)	(XXXX- (**)- 2025)	(2026 – 2030)	(**) 24 månader efter datumet för ikraftträdande i enlighet med artikel 2				
Medlemsstat	Lastbilar		Bussar																																		
	2025	2030	2025	2030																																	
Medlemsstat	Lastbilar		Bussar																																		
	(XXXX- (**)- 2025)	(2026 – 2030)	(XXXX- (**)- 2025)	(2026 – 2030)																																	
(**) 24 månader efter datumet för ikraftträdande i enlighet med artikel 2																																					

Motivering

Målet bör utgöra ett genomsnitt för nya avtal över en period av flera år i syfte att möjliggöra flexibilitet avseende varierande upphandlingsföremål från ett år till ett annat (stadstrafik, landsvägstrafik etc.). (XXXX) bör vara datumet 24 månader efter datumet för ikraftträdande i enlighet med artikel 2.

II. POLITISKA REKOMMENDATIONER

EUROPEISKA REGIONKOMMITTENS STÅNDPUNKT

De viktigaste budskapen

- Europeiska regionkommittén ställer sig bakom kommissionens mål att stärka Europas förmåga att ta itu med den utmaning som klimatförändringen innebär, förbättra sina medborgares livskvalitet och samtidigt bibehålla och stärka de europeiska industriernas konkurrensfördel när det handlar om att skapa arbetstillfällen, generera hållbar ekonomisk tillväxt och driva på innovation i teknik för förnybar energi. Vi stöder kommissionens mål att bli världsledande inom innovation, digitalisering och utfasning av fossila bränslen och betraktar övergången till en koldioxidsnål ekonomi som både en möjlighet och en utmaning för EU:s industri.
- Kommittén betonar den betydelse som effektiva, ändamålsenliga och hållbara transportsystem har för städernas och regionernas ekonomiska konkurrenskraft, samt för EU:s sociala, ekonomiska och territoriella sammanhållning.
- Vi framhåller att befogenheterna för rörlighet och transporter ofta vilar på de lokala och regionala myndigheterna, som ansvarar för utformningen och genomförandet av de politiska strategierna för rörlighet och för att tillhandahålla kollektivtrafik inom sina områden, även om de beslut som ska fattas på lokal nivå ofta är beroende av ett regelverk som fastställs på nationell och europeisk politisk nivå.
- Kommittén inser att transportsektorn står för nästan en femtedel av de sammanlagda växthusgasutsläppen i Europa. Det är den enda sektorn där utsläppen av växthusgaser inte har minskat jämfört med 1990 års nivåer. Det behövs snarast åtgärder för att minska koldioxidutsläppen inom transportsektorn, samtidigt som det är viktigt att betona att endast en liten del av utsläppen kommer från kollektivtrafiken.
- Vi framhåller att övergången till låga utsläpp eller nollutsläpp av partiklar och NO_x får positiva konsekvenser för EU-medborgarnas liv, framför allt i städerna, där tät och starkt förorenande stadstrafik försämrar människors liv och hälsa.
- Kollektivtrafiken utgör redan ett viktigt steg i strävan att fasa ut fossila bränslen och främja elektromobilitet i våra städer. Många städer har välutvecklade nät för elektromobilitet i form av tunnelbanor och spårvagnar samt trådbussar. Det är viktigt att även dessa åtgärder liksom hela en stads eller regions fordonsbestånd beaktas i samband med offentlig upphandling av rena vägfordon. En begränsning till enbart bussar skulle vara otillräckligt.

7. Kommittén betonar att man vid varje förändring i fråga om vilka bränslen som ska användas i transportsystemet måste ta hänsyn till de regionala skillnaderna i trafiktätheten och avståndet mellan städer och andra ekonomiska centrum. Diskriminering i form av högre kostnader för avlägsna eller perifera områden samt de yttersta randområdena för att få tillgång till det europeiska nätet kommer att få ytterligare negativa konsekvenser för den territoriella och sociala sammanhållningen.

8. En miljövänligare användning av motorfordon bör främja frakt med cykel på kortare sträckor (i linje med "En EU-färdplan för cykling" (2017/C 088/10)) samt frakt med järnväg och miljövänlig sjöfart. Detta förutsätter ett nätverk av intermodala knutpunkter, för vilka adekvat finansiering bör göras tillgänglig, till exempel genom Efsi. Snabba e-cyklar (s.k. *speed pedelecs*, ett slags moped) är ett bra alternativ till bilar, särskilt i stadsområden, och kan leda till lägre utsläpp samtidigt som fysisk aktivitet också är bra för folkhälsan. Användningen av e-cykeln kan stimuleras genom att man skapar tillräckligt många snabbcykelbanor och laddningsstationer och genom incitament.

9. Fysisk planering och stadsplanering kan främja användningen av rena former av rörlighet. I ett lokalt perspektiv handlar ren rörlighet om minskade utsläpp av NO_x och partiklar och globalt om minskade utsläpp av koldioxid. I stadsplaneringen bör framkomligheten för gång, cykel och kollektivtrafik främjas och bilar bör medges en väl avvägd tillgänglighet. För förbättrad luftkvalitet i städerna kan (delade) elbilar och elbussar bidra till en omställning till låga utsläpp av partiklar och NO_x. Detta kan uppnås genom att man begränsar användningen av förorenande transporter genom att stänga av områden – till exempel genom att inrätta miljözoner – och samtidigt göra restiderna för rena former av rörlighet kortare än för de förorenande formerna.

10. ReK erkänner att det behövs en driftskompatibel lösning för att tillhandahålla alternativa bränslen. Lagar och andra författningar för att uppnå utsläppssnål rörlighet bör visserligen vara öppna för olika tekniker, men varje lokal och regional myndighet kan också sträva efter att uppnå stordriftsfördelar, eventuellt genom att samarbeta med angränsande och gränsöverskridande regioner.

11. Kommittén välkomnar ambitionen till förenkling av de offentliga upphandlingarna för rena fordon, men har svårt att se hur kommissionens förslag med mål i procentuella andelar av upphandlade rena fordon per medlemsstat ska implementeras i lagstiftning och hanteras. Lokala och regionala myndigheter bedriver majoriteten av kollektivtrafiken i många medlemsstater och staten har ingen beslutanderätt över vilka fordon som lokala och regionala myndigheter köper, leasar, hyr eller avtalar om.

Som tidiga användare spelar de lokala och regionala myndigheterna en central roll för utbyggnaden av ren teknik inom transportsektorn. Samtidigt är det viktigt att komma ihåg att den infrastruktur som skapats för kollektivtrafiken som regel inte lämpar sig för personbilar och att inga direkta spridningseffekter därför är att vänta. Finansieringen av övergången till rena transporter måste säkerställas. De medel som EU har avsatt räcker inte för att finansiera de ambitiösa åtgärderna i de vanligtvis förlustbringande kollektivtrafiksystemen. Därför uppmanar kommittén kommissionen att föreslå fler finansieringsmöjligheter än bara finansiella instrument, som på grund av negativa avkastningsutsikter som regel inte är användbara.

12. Vi vill uppmärksamma "plattformen för ökad användning av miljövänliga bussar", som Europeiska kommissionen lanserade vid ReK:s plenarsession i juli 2017 och som fick betydande stöd från lokala och regionala myndigheter. I samband med detta ställde sig regioner, städer, transportmyndigheter och tillverkare bakom de gemensamma principerna för offentlig upphandling av rena bussar som drivs med alternativa bränslen i syfte att påskynda en ökad användning av dem.

13. Kommittén anser att EU:s styrning för att minska klimatpåverkan från transportsektorn ska baseras på klimatnytta och hållbarhet ur ett livscykelperspektiv och i övrigt vara teknikneutral.

14. ReK anser att investeringar i kollektivtrafik och offentliga fordonsparker med låga koldioxidutsläpp bör genomföras på ett sätt som uppmuntrar ägare av privata bilar och företagsbilar att göra likadant. Detta kan uppnås genom synergieffekter i avgifts- och väggasinfrastrukturen. EU-medel skulle kunna avsättas för att möjliggöra detta.

15. Kommittén anser att planerna för utsläppssnål rörlighet bör omfatta mer än bara lösningar i slutet på kedjan och gå hand i hand med en utbyggnad av miljövänlig produktion och distribution av el och förnybara bränslen.

16. Vi konstaterar att utvecklingen och produktionen av batterier spelar en strategisk roll i den pågående övergången till system för ren rörlighet och ren energi. Samtidigt finns det ingen betydande aktör inom battericeller i Europa. ReK välkomnar därför den europeiska batterialliansen, som hjälper europeiska industrier att bli mer oberoende och öka andelen i värdekedjan för produktion av elfordon. Kommittén ställer sig också positiv till att kommissionen inom ramen för Horisont 2020 tänker avsätta 200 miljoner euro direkt till forskning och innovation som rör batterier, utöver de 150 miljoner euro som redan avsatts.

17. Vi framhåller att en bred användning av elfordon kommer att leda till en kraftigt ökad efterfrågan på el på elnätet. Man måste finna en balans mellan behovet av rörlighet och laddning genom att utveckla smarta laddningscykler vid tidpunkter då näten inte är för tungt belastade och tillräckligt med el produceras. Det är nödvändigt att integrera utfasningen av fossila bränslen inom transport och energiförsörjning, smarta nät och innovativa energilagringssystem. Dessutom är det nödvändigt att aktivt involvera lokala systemansvariga för distributionssystem som ansvarar för utbyggnaden och styrningen av elnätet.

18. ReK konstaterar att infrastrukturen för laddning och tankning bör byggas ut i takt med efterfrågan utifrån lokala förutsättningar och att man bör utnyttja synergier med lokala och regionala myndigheter, offentliga fordon och godstransporter i städerna. Detta måste gå hand i hand med utvecklingen av smarta nät och byggnader med batterier. Den bör vara tillgänglig för privata bilar och cyklar. Det bör vara lätt att tanka och systemen för detta bör vara driftskompatibla över gränserna. Detta förutsätter att man på EU-nivå vidtar åtgärder för att skapa en inre marknad.

19. Om man förenklar och standardiserar tillämpningar och upphandlingar behöver man enligt kommittén inte tillhandahålla skraddarsydda ekonomiska lösningar och det blir lättare att få finansiering från europeiska fonder och privata finansiärer, t.ex. med hjälp av nya finansieringsmetoder, såsom kombinationer av bidrag och lån.

Resultat för utsläppssnål rörlighet. Ett EU som skyddar vår planet, sätter konsumenterna i centrum och försvarar sina företag och sina arbetstagare – COM(2017) 675

20. Kommittén ställer sig positiv till att kommissionen ökar det ekonomiska stödet för att förstärka effekterna av offentliga och privata investeringar för utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen. Upp till 800 miljoner euro görs tillgängliga för detta ändamål. ReK beklagar att finansieringen och de finansiella resurserna ofta inte är tillräckligt tillgängliga för vissa lokala och regionala myndigheter och andra viktiga parter. Kombinerad finansiering – såsom tillgång till lån, t.ex. genom och med Efsi – bör främjas. Tillgången till finansiering bör standardiseras och möjliggöras genom utfärdande av obligationer.

21. Vi konstaterar att områden som är särskilt känsliga för föroreningar måste kunna ta ut avgifter på förorenande transporter. Intäkterna av detta kan användas för att anta åtgärder för hållbarhet. I städerna kan vägavgifter eller parkeringsavgifter användas för att betala för hållbar rörlighet – till exempel genom investeringar i kollektivtrafik eller infartsparkeringar.

22. Kommittén påminner om att de yttersta randområdena lider av trafikstockningar i städerna och längs kustlinjen, samt av svårigheter att nå landsbygdsområdena. I dessa regioner håller man dock på att ta fram projekt för att göra transporter hållbarare och renare och de kan fungera som exempel på god praxis för andra regioner i EU och dess grannländer.

Bredast möjliga användning av alternativa bränslen – en handlingsplan för infrastruktur för alternativa bränslen – icke-lagstiftningsdokument – COM(2017)652

23. Kommittén välkomnar handlingsplanen för infrastruktur för alternativa bränslen som ett viktigt steg mot utfasningen av koldioxidutsläppen inom vägtransportssystemet. De flesta av de nationella handlingsprogram som lämnats in till kommissionen har dock tyvärr inte varit tillräckligt ambitiösa för att nå fram till ett lämpligt mål för en övergång till rena och alternativa bränslen.

24. ReK framhåller att många europeiska städer och regioner är föregångare i övergången till utsläppssnål och utsläppsfri rörlighet. Det är också i städerna som alternativa bränslen kommer att få störst effekt när det gäller att minska luftföroreningar och buller. De senare omfattas tyvärr inte alls av handlingsplanen. En betydande del av de offentliga upphandlingarna genomförs av kommunala och lokala myndigheter. Det är därför uppenbart att utnyttjandet av fordon som drivs med alternativa bränslen är starkt beroende av de lokala och regionala myndigheterna, framför allt i städer och stadsområden. Städer och regioner som har problem med trängsel, luftkvalitet och buller bör liksom områden som tillhör natur- och kulturarvet prioritera övergången till en rörlighet fri från partiklar och NO_x. När det handlar om gränsöverskridande områden och korridorer bör planering uppmuntras på denna nivå.

25. Kommittén konstaterar att bästa möjliga integrering i enskilda planer för hållbar rörlighet i städer (SUMP, Sustainable Urban Mobility Plans) kommer att vara en viktig aspekt. Den främsta utmaningen som städerna står inför i detta sammanhang är bristen på utrymme, vilket innebär att infrastrukturen för alternativa bränslen måste anpassas till den befintliga infrastrukturen för andra transportsätt. I samband med planeringen av rörligheten i städerna kommer nära samarbete med olika offentliga och privata aktörer att vara en förutsättning för en smidig utbyggnad av alternativa bränslen i städerna.

26. Vi framhåller att beslut som fattas av städerna, helst i samarbete med ekonomiska och andra aktörer, inte kommer att få någon positiv inverkan om konsumenterna inte är tillräckligt involverade. Om utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen inte ligger i linje med konsumenternas förväntningar och önskemål, finns det en risk för ett lågt utnyttjande. Det ankommer därför på de lokala och regionala myndigheterna att påverka användarnas beteende för att främja bredast möjliga utnyttjande av alternativa bränslen. Det är av avgörande betydelse att tjänster där man använder sig av alternativa bränslen, såsom kollektivtrafik och andra tjänster, fortsätter att vara tillgängliga och tillförlitliga.

27. ReK framhåller att det finns regionala skillnader som påverkar utnyttjandet av alternativa bränslen. För perifera regioner är det nuvarande systemet med elektromobilitet kanske inte det bästa alternativet, men det kan det däremot vara i stadsområdena. En snabb start för europeiska regioner med betydande resurser och mer akuta problem med luftkvalitet och buller kan innebära att de perifera regionerna – tack vare deras stordriftsfördelar, sin kritiska massa och sina lägre priser – efter 2025 kan dra nytta av beprövad teknik och lägre kostnader.

28. Kommittén påpekar att elektromobiliteten i städerna, där den kanske betraktas som det bästa alternativet, måste anpassas till energidistributionen och behovet av energi i perioder av hög nätbelastning. Det är i detta sammanhang viktigt att ha en buffert och att elektriciteten lagras i stor skala, till exempel i stora batterier och väte (bränsleceller).

29. Kommittén hänvisar i samband med detta till att elektromobilitet vanligtvis inte är ett lämpligt alternativ för att säkerställa ett heltäckande kollektivtrafiksystem i landsbygdsområden. Bussarnas långa laddningstider och otillräckliga räckvidd innebär att det fortfarande är nödvändigt att kunna använda sig av utsläppsnåla drivsystem (bl.a. laddhybrider) till dess att andra tekniker utvecklas. Samtidigt bör man skyndsamt ta fram lösningar för landsbygden, som kan stödjas genom pilotprojekt.

30. Vi framhåller, med hänvisning till rapporten "Felande transportlänkar i gränsregioner" (2017/C 207/05), att det finns en enorm potential i synergier av gränsöverskridande samarbete när det gäller kostnaden för utveckling av infrastruktur. I gränsöverskridande regioner måste man se till att den teknik som de båda medlemsstaterna väljer är driftskompatibel och utvecklas för att möta gränsöverskridande och inte bara inhemska behov.

31. Kommittén betonar vikten av att städerna också kan styra utnyttjandet av fordon med låga utsläpp av partiklar och NO_x genom regler om fordons tillträde till städerna. Införandet av miljözoner måste grunda sig på analyser lokalt och beslutas på lokal nivå. För EU handlar det om att skapa förutsättningar med gemensamma ramar för införandet av miljözoner och framhålla det som en lösning för förbättrad luftkvalitet, men lokala och regionala organ ska ha möjlighet att själva bestämma om och vilka nivåer som ska införas.

32. Vi framhåller att finansieringen inte bara kan skötas av de lokala och regionala myndigheterna och noterar att kommissionen föreslår en rad olika finansieringsinstrument men är försiktig i sin uppskattning av kostnaderna för tillhandahållande av alternativ infrastruktur och potentiellt överoptimistisk när det gäller utnyttjandet av finansiering genom privata medel i den första fasen.

33. ReK anser att man bör skapa incitament för koncessioner som strävar efter att uppnå nollutsläpp genom att man ger dem längre varaktighet eller förlänger dem om mellanliggande och slutliga mål uppfylls. Det är också viktigt att möjligheterna för bra övertagandelösningar utvidgas. Detta leder till att parterna snabbare kan täcka kostnaderna för sina investeringar.

34. Kommittén anser att det krävs EU-finansiering för koncessioner för kollektivtrafik för att påskynda en ytterligare ökning av ansträngningarna för att uppnå nollutsläpp. EU-medlen måste användas för att stimulera innovation och täcka investeringar, så att en större del av fordonsbeståndet är utsläppsfritt redan i början av koncessionen.

35. Vi påminner om att man vid utformning och uppförande av nya byggnader i framtiden bör tillhandahålla laddningsstationer och förinstallerade kablar.

36. ReK efterlyser en högre ambitionsnivå när det gäller andelen offentligt tillgängliga laddningsstationer. Enligt handlingsplanen ska varje medlemsstat se till att det senast i slutet av 2020 inrättas ett minimiantal av laddningsstationer för elfordon, varav minst 10 % ska vara tillgängliga för allmänheten. Utbyggnaden av offentligt tillgängliga laddningsstationer måste spegla lokala och regionala förutsättningar och behov. Det uppskattas att det år 2025 kommer att behövas 2 miljoner offentligt tillgängliga laddningsstationer för elfordon i Europa, varav 70 % i stadsområden. TEN-T-stomnätskorridorerna bör prioriteras med fullständig basinfrastruktur för alternativa bränslen senast 2025. Om åtminstone de urbana knutpunkterna i TEN-T:s stomnät och övergripande nät utrustas med tillräckligt många allmänt tillgängliga (snabba) laddnings- och tankstationer förväntas investeringarna och konsumenternas förtroende öka. Lika villkor på internationell nivå måste skapas med öppna protokoll och driftskompatibilitet, så att förare av elfordon kan använda laddningsinfrastruktur utomlands utan hinder. Det krävs också tillräckligt många LNG-tankstationer för godstransport och sjöfart. Kommittén efterlyser ett ambitiöst mål på 2 000 LNG-tankstationer i Europa utifrån lokala och regionala behov.

37. Kommittén framhåller att kommunerna bör involveras för att se till att relevanta planer och stadsutvecklingsöverväganden beaktas när platser för offentligt tillgängliga laddningsstationer väljs ut, så att laddarna placeras där de bör vara och så att det inte placeras ut för många laddare, t.ex. på platser där detta inte lönar sig.

38. Vi efterlyser en högre ambitionsnivå när det gäller antalet vätetankstationer. En tankstation per 300 km är alldeles för lite i tätbefolkade områden. Antalet stationer bör vara beroende av antalet invånare, med en tankstation per 300 000 invånare.

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon – COM(2017) 653

39. Kommittén välkomnar anpassningen av reglerna, som uppmuntrar lokala och regionala myndigheter att upphandla rena fordon. Vi ställer oss positiva till att monetariseringsberäkningen avskaffas och att också andra upphandlingsformer tas med. Kommittén uppmärksammar att definitionen av rena fordon är mycket snäv, och noterar att det är lämpligt att se över denna så att de lokala och regionala myndigheterna har utrymme för skönsmässig bedömning samt faktiska kostnadseffektiva och rena alternativ när de gör upphandlingar i olika regioner och för olika transportbehov.

40. Vi framhåller att den positiva förebild som lokala och regionala myndigheter ger, även om andelen offentligt upphandlade fordon är liten jämfört med det sammanlagda antalet fordon i en stad, skulle kunna påverka efterfrågan på marknaden och inverka positivt på biltillverkarna, vilket i sin tur också skulle kunna stimulera den privata efterfrågan. Direktivet bör endast tillämpas om det kan förväntas att resultatet av upphandlingen blir tillräckligt gynnsamt.

41. Kommittén beklagar de stora ekonomiska bördorna för kollektivtrafikoperatörerna, och därmed de lokala och regionala myndigheterna, på grund av den mycket höga anskaffningskvoten för bussar som drivs med alternativa bränslen. Många städer och regioner har redan ett i stor utsträckning eldrivet bestånd av spårvagnar, tunnelbanor och trådbussar, vilket inte beaktas. Därför bör man vid anskaffningen av "rena fordon" ta hänsyn till hela beståndet och inte bara fokusera på bussar.

42. Kommittén efterlyser en definition av rena fordon som grundar sig på objektiv mätning av utsläpp och energiförbrukning i verkliga trafiksituationer. Det är det enda sättet att uppnå långsiktig planeringssäkerhet för offentliga upphandlande enheter. För att skapa utsläppsfria fordon måste åtgärder vidtas vid övergången. Nollutsläpp är ännu inte möjligt inom alla transportformer, t.ex. godstransport och sjöfart. Biogas och biobränslen är nödvändiga som övergångsbränslen. Befintliga system kan bibehållas så länge de råvaror som används har lokalt ursprung och inte importerats. Biogas bör användas för system med höga krav på termisk prestanda.

43. Kommittén välkomnar avsikten att ha en noggrann definition av rena lätta fordon. Det är viktigt att ha gemensamma standarder och tydliga definitioner så att myndigheterna på ett korrekt sätt kan bedöma, jämföra och undersöka anbud från olika parter. Vi anser dock att definitionen bör omfatta teknikneutralitet och att klimatpåverkan också måste bedömas utifrån ett livscykelperspektiv. Dessutom är övergångsbränslen som biogas eller andra biobränslen nödvändiga, särskilt för godstransport och sjöfart, och måste beaktas.

44. När det gäller tunga fordon välkomnar vi förslagets allmänna teknikneutrala angreppssätt, men vi betonar samtidigt att förteckningen över "ren teknik" i sig är en begränsning av teknikneutraliteten och att den utesluter sådan teknik som syntetiska biobränslen och biogas. Biogas är ett viktigt övergångsbränsle för tunga fordon. I vissa regioner, särskilt i de nordiska länderna, kan investeringar i sådan teknik, som är klimatvänlig men inte nödvändigtvis avgasfri, äventyras genom den inte ingår i förteckningen över tillåten teknik. Detta kan också innebära ett subsidiaritetsproblem. Annan framdrivningsteknik, däribland helt fossilfria flytande och gasformiga bränslen såsom HVO100 och biometan, skapar också stora möjligheter till ren rörlighet.

45. Vi konstaterar att det för närvarande råder olika meningar om tidpunkten då bestämmelserna ska tillämpas. Vi anser i detta sammanhang att beräkningen ska börja 2025 för den första tidsfristen och 2030 för den andra tidsfristen samt att samma mål ska gälla för alla medlemsstater.

46. Kommittén efterlyser långsiktig planeringssäkerhet samt adekvata övergångstider för upphandlande myndigheter. På grund av de nödvändiga anpassningarna av infrastruktur i samband med nyanskaffningar är det nödvändigt att klargöra att upphandlingsreglerna endast gäller för nya avtal.

Förslag till förordning om ändring av reglerna för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss – (COM(2017) 647)

47. Kommittén framhåller i detta sammanhang att bussarna fortfarande är mindre miljövänliga än järnvägarna och att de främsta förbindelserna mellan städer och regioner sker med detta transportsätt. Långfärdsbussarna kan vara ett komplement till järnvägarna och kan vara ett intressant alternativ till personbilarna.

48. Kommittén efterlyser långsiktig planeringssäkerhet samt adekvata övergångstider för upphandlande myndigheter och aktörer som bedriver kollektivtrafik.

49. Det är viktigt att man, när man öppnar marknaden för internationell busstrafik, ser till att den inre marknadens regler och tjänsterna av allmänt ekonomiskt intresse upprätthålls för att säkerställa allmän tillgång och fri rörlighet.

50. Förslaget ger regleringsorganet möjlighet att avslå en ansökan när en objektiv ekonomisk analys visar att den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmän trafik äventyras. ReK anser dock att alla busstjänster, i kollektiv såväl som privat regi, bör omfattas av samma krav på låga utsläpp.

Kommersiell linjetrafik bör inte undergräva den allmänna trafikplikten i samband med en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse, och en analys av denna inte bör begränsas till ekonomiska aspekter utan bör omfatta ett vidare perspektiv. För att förhindra snedvridningar av konkurrensen måste privata busstjänster också uppfylla kraven på låga utsläpp.

Förslag till översyn av direktivet om kombinerad transport av gods – (COM(2017) 648)

51. Kommittén välkomnar förslagets effekter när det gäller övergången till ett mer miljövänligt transportsystem. Vi framhåller att det finns områden där en omställning från väg till järnväg, vattenvägar och/eller elektriska lastbilar är den enda lösningen. Intermodala terminaler är en viktig förutsättning för detta. De lokala och regionala myndigheterna kan införa laddnings- och tankstationer för både kollektivtrafik och godstransporter. Det är avgörande att man fortsätter att främja ekonomiska stödåtgärder för att utveckla kombinerade transporter – både bidrag till investeringar i nya terminaler, med en kostnads-nyttanalys som speglar transporternas externaliteter, och till investeringar i driften – åtminstone under de första åren, genom att inkludera avskrivningar av de materiella resurser som är nödvändiga.

Bryssel den 5 juli 2018.

Karl-Heinz LAMBERTZ
*Europeiska regionkommitténs
ordförande*
