



Bruxelles, den 20.7.2016
COM(2016) 501 final

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET,
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG
REGIONSUDVALGET**

En europæisk strategi for lavemissionsmobilitet

{SWD(2016) 244 final}

1. INDLEDNING

Lavemissionsmobilitet er en vigtig del af den omfattende omstilling til den cirkulære økonomi med lave emissioner, som Europa har brug for for at bevare sin konkurrenceevne og opfylde mobilitetsbehovet for mennesker og varer.

Transport udgør næsten en fjerdedel af Europas drivhusgasemissioner og er den primære årsag til luftforurening i byerne. Europas svar på disse udfordringer er en uigenkaldelig omstilling til lavemissionsmobilitet med hensyn til kul og luftforurenende stoffer. *Ambitionen er klar: Inden midten af århundredet skal drivhusgasemissionerne fra transport være mindst 60 % lavere end i 1990¹ og være godt på vej mod nul. Emissioner af luftforurenende stoffer fra transport, som skader vores helbred, skal reduceres drastisk så hurtigt som muligt.*

Transport har et meget større potentiale end tidligere, når det gælder om at bidrage til at nedbringe EU's emissioner, hvilket vi har forpligtet os til i Parisaftalen om klimaændringer² og er i tråd med 2030-dagsordenen for bæredygtig udvikling.

Omstillingen til lavemissionsmobilitet er allerede startet på verdensplan, og den skrider stadigt hurtigere frem. Den giver enorme muligheder. Det er en mulighed for de europæiske bilproducenter for at modernisere, i højere grad tage nye teknologier til sig og genvinde forbrugernes tillid. Det er en mulighed for andre industrier og producenter for at drive de globale standarder fremad og eksportere deres produkter. Det er også en mulighed for innovative energiselskaber og tjenesteydere såvel som for investorer for at bidrage til bæredygtig vækst og skabe ny beskæftigelse.

Omstillingen er allerede begyndt med udgangspunkt i de eksisterende EU-politikker³. Nu skal tempoet øges gennem denne strategi for lavemissionsmobilitet, idet der tages hensyn til mobilitetsbehovet i et effektivt indre marked og den globale konnektivitet. Det vil kræve en lang række tiltag. I handlingsplanen oplystes de tiltag, som Kommissionen påtænker at træffe under hensyntagen til principperne og procedurerne for bedre regulering for at sikre, at alle foreslåede foranstaltninger er evidensbaserede, effektive, proportionale og i fuld overensstemmelse med nærhedsprincippet. Disse tiltag er rettet mod de centrale løftestænger, der under hensyn til teknologineutralitet skal hjælpe transportsektoren i den rigtige retning og bidrage til beskæftigelse, vækst og investeringer: 1) større effektivitet i transportsystemet, 2) alternativ lavemissionsenergi til transport og 3) køretøjer med lave eller ingen emissioner. Derudover vil horisontale katalysatorer såsom strategien for energiunionen, forskning og innovation, industri- og investeringspolitik, strategien for det digitale indre marked og dagsordenen for nye kvalifikationer støtte omstillingen. Eftersom vejtransport er ansvarlig for over 70 % af drivhusgasemissionerne fra transport og en stor del af luftforureningen⁴, kan og skal alle transportsektorer bidrage.

EU vil med sine initiativer skabe de rette forudsætninger og give stærke incitamenter for lavemissionsmobilitet. De tiltag, der offentliggøres i denne meddelelse, er del af en holistisk tilgang, der kræver et langsigtet engagement fra alle interessenter, heriblandt medlemsstaterne, som vil skulle bidrage i overensstemmelse med deres ansvar. Europas

¹ Hvidbog – En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem (COM(2011) 144).

² Transportsektoren bidrager til de nationale reduktionsmål for drivhusgasemissioner i henhold til forslaget til forordning om indsatsfordeling ((COM)2016 482).

³ Se oversigten over eksisterende politikker i dokumentet fra tjenestegrenene, der ledsager denne meddelelse.

⁴ Vejtransport er den største årsag til nitrogenoxid (39 %) og er en væsentlig årsag til partikelemission (13 %).

forskere og industri- og servicesektorer bør fortsat skabe innovation og træffe forretningsbeslutninger med et mål for midten af århundredet for øje. De vil få brug den rette type incitament og investeringer på det rette tidspunkt for at kunne markedsføre deres innovationer i Europa og den øvrige verden. Regioner og byer vil også være vigtige spillere, når det drejer sig om at finde mobilitetsløsninger med lave emissioner dér, hvor problemerne opleves stærkest. I den sidste ende er det brugerne, der med deres adfærd bestemmer, hvor stor en succes vi får.

Det er kun gennem en vedvarende indsats fra alle aktører at Europa med held kan forandre sit transportsystem, hvilket er afgørende for borgernes velstand og velfærd.

2. LOVRAMME FOR LAVEMISSIONSMOBILITET

For at lette omstillingen til lavemissionsmobilitet og give investorerne sikkerhed er der behov for en ændring af EU's lovramme. Tidligere er mange fremskridt blevet opvejet af en voksende transportefterspørgsel, hvorfor udgangspunktet er nødt til at være et mere effektivt transportsystem. Alternativ energi med lave emissioner til transport er en mulighed for innovation og jobskabelse og for en reduktion af Europas afhængighed af importeret olie.

2.1 OPTIMERING AF TRANSPORTSYSTEMET OG FORBEDRING AF DETS EFFEKTIVITET

Den måde, mobilitet er organiseret på, er under forandring takket være nye teknologier, forretningsmodeller og mobilitetsmønstre, hvilket f.eks. ses på den kollaborative økonomis hurtige udbredelse i mobilitetssektoren. Mobilitet er i stigende grad drevet af efterspørgsel, hvilket fører til en mere optimal brug af transportressourcerne. Data, klarere prissignaler og et multimodalt transportsystem understøtter denne forandring og spiller derfor en vigtig rolle for EU's tilgang til lavemissionsmobilitet.

Digitale mobilitetsløsninger

Digitale teknologier kan gøre transport mere sikker, mere effektiv og inklusiv. De giver ukompliceret dør-til-dør-mobilitet, integreret logistik og merværditjenester. For at udnytte dette potentiale bedst muligt skal disse teknologier integreres godt i koncepter på bæredygtig mobilitet. Udrulningen af intelligente transportsystemer for alle transportformer er følgelig blevet en integreret del af udviklingen af det multimodale transeuropæiske transportnet⁵.

Hvad angår vejtransport bliver der nu gjort en massiv indsats for at fremme udviklingen og indførelsen af kooperative intelligente transportsystemer. Kommissionen arbejder i den henseende på en ramme for hurtig og koordineret indførelse af sådanne systemer i hele EU.

Fair og effektiv prissætning på transportområdet

Udsendelse af de rigtige prissignaler og hensyntagen til eksterne faktorer er en af de økonomisk set mest fornuftige måder at tilskynde til mere energieffektive transportaktiviteter, brug af energi med lave emissioner og hurtigere fornyelse af flåden. Selv om der på EU-niveau allerede findes afgifter for lastvogne og tog, er der plads til handling på medlemsstatsniveau og kommunalt niveau for at tage hånd om passagertransportområdet. Sådanne afgifter skal supplere den eksisterende beskatning af motorbrændstoffer.

⁵ Den omfatter European Railway Traffic Management System for tog, lufttrafikstyring i det fælles europæiske luftrum for luftrummet og flodinformationstjenester for indlandsskibsfarten.

I hele EU bør beskatningen bevæge sig mod distancebaserede vejafgiftssystemer, hvor der betales efter det faktiske antal kørte kilometer, hvilket bedre afspejler principperne om, at "forureneren betaler" og "brugeren betaler". Kommissionen er i den forbindelse ved at udvikle standarder for interoperable elektroniske bompengesystemer i EU med henblik på at lette adgangen til markederne for nye udbydere af bompengtjenester og nedbringe de samlede systemomkostninger⁶. Derudover vil Kommissionen revidere direktivet om beskatning for lastvogne for også at muliggøre beskatning på grundlag af kuldioxid-differentiering og udvide nogle af principperne til også at omfatte busser, personbiler og varevogne⁷.

Fremme af multimodaliteten

Foranstaltninger til støtte for multimodal integration spiller en afgørende rolle, når det drejer sig om at opnå lavemissionsmobilitet ved at skabe incitamentet til omstillingen til transportformer med lave emissioner såsom de indre vandveje, nærskibsfart og tog.

Som eksempel er formålet med den reviderede lovramme for jernbanesektoren⁸ at gøre jernbanetransport mere konkurrencedygtig og attraktiv for både passagerer og gods. For yderligere at fremme intermodalitet vil Kommissionen modernisere incitamenterne for kombineret transport⁹ og er ved at forberede foranstaltninger, der skal øge kapaciteten og effektiviteten ved anvendelsen af korridorerne for jernbanegodstransport¹⁰. Kommissionen støtter udrulningen af de multimodale hovednetkorridorer ved at forberede den anden generation af arbejdsplaner og fremme foranstaltninger for gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet¹¹.

For yderligere at styrke den offentlige transport og bidrage til en nedbringelse af drivhusgasemissionerne fra vejtransport er Kommissionen ved at forberede tiltag, der muliggør videreudvikling af indenlandske bustjenester.

2.2 ØGET BRUG AF ALTERNATIV ENERGI MED LAVE EMISSIONER TIL TRANSPORT

Transport i EU er stadig afhængig af olie for omkring 94 % af energibehovet, hvilket er meget højere end nogen anden sektor, og gør transportområdet meget afhængig af import. Selv om omstillingen til alternativ energi med lave emissioner allerede er begyndt inden for transportområdet, skal tempoet øges inden for det kommende årti. Det er en mulighed for Europa for at tage lederskabet inden for nye produkter såsom avancerede biobrændstoffer. Der er brug for udrulning af relevant infrastruktur.

⁶ Revision af direktivet om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet (EETS) 2004/52/EF og Kommissionens afgørelse 2009/750/EF.

⁷ Revision af eurovignetdirektivet (1999/62/EF).

⁸ Lovgivningen er delvist vedtaget af Rådet og Europa-Parlamentet, og resten nærmer sig vedtagelse (COM(2013)26, COM(2013)28 og COM (2013)29).

⁹ En nylig evaluering af direktivet om kombineret godstransport afslørede, at der er behov for en forenkling og en revision af de økonomiske incitamentet for intermodal transport.

¹⁰ Revision af forordning (EU) nr. 913/2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport.

¹¹ Forslag til forordning om effektivitetsforanstaltninger for hurtigere gennemførelse af projekter af fælles interesse inden for det transeuropæiske transportnet.

En effektiv ramme for alternativ energi med lave emissioner

Som del af revisionen af den eksisterende lovgivning vedrørende brændstoffer og vedvarende energi¹² er Kommissionen ved at undersøge, hvordan der kan gives et stærkt incitament til at skabe innovation inden for energi, hvilket der er nødvendigt for den langsigtede dekarbonisering. Det kan eksempelvis gøres som en forpligtelse for brændstofleverandører til at levere en vis andel af alternativ vedvarende energi, bl.a. avancerede biobrændstoffer og syntetiske brændstoffer, f.eks. ved et blandingsmandat eller en forpligtelse til at reducere drivhusgaseffekten af den leverede energi.

Kommissionen har allerede angivet, at fødevarebaserede biobrændstoffer spiller en begrænset rolle for dekarboniseringen af transportsektoren og ikke bør modtage offentlig støtte efter 2020¹³. I forbindelse med det igangværende analytiske arbejde, som danner grundlag for revisionen af den eksisterende lovgivning om brændstoffer og vedvarende energi, fokuserer Kommissionen på deres gradvise udfasning og erstatning af mere avancerede biobrændstoffer. Virkningerne vil blive nøje vurderet, herunder behovet for investeringer i avancerede biobrændstoffer og det faktum, at de uden støtte på nuværende tidspunkt ikke vil være i stand til at konkurrere med fossile brændstoffer eller fødevarebaserede biobrændstoffer¹⁴.

Potentialet for alternativ energi med lave emissioner er forskelligt alt efter transportform. Der er i øjeblikket flest tilgængelige løsninger for passagerbiler og busser, og løsningerne for jernbaneanrådet ligger lige for med elektrificering. Avancerede biobrændstoffer vil på mellemlang sigt få særlig betydning for luftfarten og for lastvogne og busser. Det forventes, at naturgas i stigende grad vil blive anvendt som alternativ til skibsbrændstoffer for skibsfarten og til diesel i lastvogne og busser. Dets potentiale kan øges markant med anvendelsen af biometan og syntetisk metan (el-til-gas-teknologi).

Udrulning af infrastruktur for alternative brændstoffer

En stor del af de alternative brændstoffer (herunder elektricitet) kræver særlig infrastruktur uden for det nuværende brændstofpåfyldningssystem. Direktivet om infrastruktur for alternative brændstoffer¹⁵ omfatter fælles standarder på det indre marked, tilgængeligheden af tilstrækkelig infrastruktur og forbrugeroplysninger om foreneligheden mellem brændstoffer og køretøjer. En metode til sammenligning af brændstofpriser er under udarbejdelse.

Baseret på dette direktiv vil medlemsstaterne inden november 2016 udarbejde politiske rammer for etablering af ladestander til elektriske køretøjer og naturgastankstationer samt eventuelt hydrogentankstationer¹⁶. For at få stor udbredelse og anvendelse af elektriske køretøjer skal opladnings- og vedligeholdelsesinfrastrukturen være vidt tilgængelig over hele Europa. Den ultimative målsætning er at muliggøre en rejse med bil gennem Europa, hvor elektrisk opladning af køretøjet er lige så let som at fylde tanken.

¹² Direktiv 2009/28/EF om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder og direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie.

¹³ *Politikramme for klima- og energipolitikken i perioden 2020-2030* (COM(2014) 15).

¹⁴ Støtte til avancerede biobrændstoffer kan godkendes under overholdelse af de betingelser, der er fastsat i retningslinjerne for statsstøtte til miljøbeskyttelse og energi.

¹⁵ Direktiv 2014/94/EU.

¹⁶ For så vidt at medlemsstaternes politikker omfatter ydelse af statsstøtte, vil de skulle overholde de gældende statsstøtterelevanter.

EU støtter udrulningen finansielt og via sine interessentplatforme¹⁷. De igangværende projekter beskæftiger sig med udviklingen af forretningsplanen og afprøvning af mulighederne gennem tests under virkelige forhold, og samler mere end 1 mia. EUR i private og offentlige investeringer og næsten 600 mio. EUR i EU-støtte til henved 100 projekter¹⁸. I den forbindelse bør finansieringsmulighederne fra Den Europæiske Fond for Strategiske Investeringer udnyttes yderligere. Kommissionen vil vurdere behovet for at tilpasse de eksisterende finansieringsinstrumenter med henblik på at fremme gennemførelsen af grænseoverskridende investeringsprojekter vedrørende afgifter og alternativ brændstofinfrastruktur. Kommissionen undersøger inden for rammerne af arbejdet med energieffektivitet mulighederne for at fremme opstillingen af elektriske ladestandere til køretøjer i bygninger.

Interoperabilitet og standardisering for elektromobilitet

Standardisering og interoperabilitet er afgørende for at gøre bedst mulig brug af det indre marked, navnlig for elektromobilitet, og hindringerne for opladning af elektriske køretøjer i EU skal fjernes. Der skal gøres en yderligere indsats for at fremme skabelsen af et EU-dækkende marked for elektromobilitetstjenester som f.eks. grænseoverskridende interoperabilitet for betalinger og tilvejebringelse af realtidsoplysninger om ladestandere.

Der udvikles EU-standarder i samarbejde med EU's medlemsstater og de europæiske standardiseringsorganisationer. Der findes allerede en fælles stikstandard for biler, og næste skridt er standarder for induktionsopladning, batterier og opladningsstik til elektriske busser og motorcykler. Kommissionen har også indviet et særligt laboratorium, så det sikres, at næste generation af elektriske biler og intelligente net er fuldt ud interoperable, baseret på harmoniserede standarder, teknologivalidering og prøvemethoder. EU deltager også i den internationale indsats på området, bl.a. sammen med De Forenede Stater og De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa.

2.3 PÅ VEJ MOD EMISSIONSFRI KØRETØJER

Forbedret effektivitet i transportsystemet og omstilling til alternativ energi med lave emissioner skal ledsages af politikker, der støtter effektivitet og innovation i køretøjer og efterspørgslen efter sådanne produkter.

Inden for vejtransport vil der fortsat være behov for yderligere forbedringer af forbrændingsmotorerne. Den gennemgribende omstilling til køretøjer med lave eller ingen emissioner skal imidlertid støttes af en lang række foranstaltninger på alle politiske niveauer for at få både producenterne og forbrugerne til at engagere sig. Sammenlignet med tidligere skal der i politikkerne også være fokus på lastvogne og busser.

¹⁷ Såsom forummet for bæredygtig transport.

¹⁸ Samfinansieret af private og offentlige midler, herunder fra Connecting Europe-faciliteten og de europæiske struktur- og investeringsfonde.

Forbedring af køretøjsprøvningen for at genvinde forbrugernes tillid

I det seneste år har Kommissionens foretaget grundlæggende ændringer af, hvordan køretøjsemissioner måles og kontrolleres. Nye tests af emissioner ved faktisk kørsel¹⁹ vil nu blive gennemført hurtigt, så grænseværdierne for luftforurenende emissioner får en stærkere virkning i praksis, og forbrugerne atter får tillid hertil. En ny ramme for typegodkendelse vil styrke de uafhængige forsøg, markedsovervågningen og håndhævelsen i Europa²⁰. I den forbindelse vil gennemsigtigheden²¹ og pålideligheden af køretøjers miljøpræstationer sikre, at forbrugernes tillid genvindes, ligesom det vil give yderligere værktøjer til håndtering af luftkvalitetsproblemerne i hele EU.

Der vil blive indført en ny global testprocedure, nemlig den verdensomspændende testprocedure for lette køretøjer, for at give mere realistiske og nøjagtige værdier for kulddioxid og brændstofforbrug²². Fastsættelsen af standarder for perioden efter 2020 for personbiler og varevogne vil være baseret på denne nye testprocedure, og ved definitionen af de nye standarder skal der tages højde for dens nye tests øgede stringens.

Kommissionen er også ved at undersøge gennemførligheden af målinger af faktisk brændstofforbrug og CO₂-emissioner og den mulige brug af sådanne data til oplysning af forbrugerne og til kontrol af testprocedurerens nøjagtighed²³.

Strategi for personbiler og varevogne for perioden efter 2020

EU's standarder for brændstoffektivitet for nye biler og varevogne har vist sig af være en stærk drivkraft for innovation og effektivitet inden for bilteknologien²⁴. Takket være det sekundære marked for køretøjer spredte fordelene sig gradvist i hele bilparken. Emissioner fra konventionelle forbrændingsmotorer vil skulle nedbringes yderligere efter 2020. Køretøjer med lave eller ingen emissioner vil skulle tages i brug og vinde en betydelig markedsandel inden 2030. Der vil som støtte for omstillingen være brug for incitamentter på både udbuds- og efterspørgselsiden gennem foranstaltninger på EU-niveau såvel som på medlemsstatsniveau og regionalt eller lokalt niveau.

Kommissionen arbejder på CO₂-standarder for personbiler og varevogne for perioden efter 2020, idet deres omkostninger og fordele, effekt på konkurrenceevnen og udviklingen inden for industripolitikken i EU og på verdensplan tages op til vurdering. Den vil ligeledes analysere virkningen af de forskellige måder, hvorpå der kan skabes incitamentter for anvendelse af køretøjer med lave eller ingen emissioner på teknologineutral vis, såsom at

¹⁹ Kommissionens forordning (EU) 2016/427 af 10. marts 2016 (første lovpakke om emissioner ved faktisk kørsel) og Kommissionens forordning (EU) 2016/646 af 20. april 2016 (anden lovpakke om emissioner ved faktisk kørsel).

²⁰ Forslag til en ny forordning, vedtaget af Kommissionen den 27. januar 2016 (COM(2016) 31).

²¹ Kommissionen vil også foreslå, at overensstemmelsesfaktoren for hvert enkelt køretøj fremgår af dets overensstemmelseserklæring, så forbrugerne helt tydeligt kan se emissionspræstationen. Dette skal efter planen være en del af den tredje lovgivningspakke vedrørende emissioner ved faktisk kørsel, som p.t. er under udarbejdelse.

²² Den 14. juni 2016 stemte teknologikontroludvalget, der består af repræsentanter fra medlemsstaterne (det tekniske udvalg for motorkøretøjer) for Kommissionens udkast til forordning om indførelse af den verdensomspændende testprocedure for lette køretøjer.

²³ Den uafhængige mekanisme for videnskabelig rådgivning arbejder for Kommissionen på den videnskabelige vurdering af muligheden.

²⁴ Evalueringsrapport om forordning (EU) nr. 443/2009 og forordning (EU) nr. 510/2011 om fastsættelse af præstationsnormer for nye lette erhvervs-køretøjers emissioner.

sætte specifikke mål herfor. Sådanne køretøjer vil skulle defineres ordentligt²⁵, herunder med en mulig skelnen mellem lavemissions- og nulemissionskøretøjer. Den overordnede tidsplan for post-2020-rammen og især fastsættelsen af et foreløbigt mål før 2030 vil ligeledes blive vurderet. Den tid, det tager at forny flåden, kræver handling nu og her. Kommissionen lancerer sammen med denne strategi en offentlig høring om mulighederne.

Foranstaltningerne vil skulle understøttes af udviklingen af en intern produktionsbase for den nye generation af elektriske battericeller.

Hvad angår udbredelsen til forbrugerne skal der gøres mere for at skabe markeder for køretøjer med lave eller ingen emissioner. Derfor arbejder Kommissionen på at forbedre forbrugeroplysningen gennem mærkning af personbiler²⁶ og på at støtte via regler for offentlige indkøb. Medlemsstaterne, de lokale og kommunale myndigheder såvel som producenterne selv kan give de hårdt tiltrængte incitament.

Kundernes bevidsthed er et særligt problem for elektriske køretøjer og brændselscellekøretøjer. Takket være forbedringer inden for batteriteknologien er rækkevidden øget, omkostningerne i forbindelse med indkøb er blevet mindre og omkostningerne til optankning og vedligeholdelse er blevet markant lavere sammenlignet med konventionelle brændstoffer. Potentielle brugere skal gøres mere bevidste om disse fordele. En mere holistisk tilgang til at angive emissioner, herunder emissioner fra anvendt brændstof eller energi, vil påvirke forbrugernes valg og øge de alternative brændstoffers betydning samt bidrage til større CO₂-reduktioner.

Skatteinstrumenter er meget effektive for at skabe et incitament over for kunderne. Medlemsstaterne anvender stadig en lang række modstridende skatteincitament, som er en hæmsko for lavemissionsmobilitet. Der er bl.a. tale om subsidier til fossile brændstoffer, f.eks. gennem lave satser for visse brændstoffer og skatteordninger for firmabiler. Disse ordninger skal revideres af medlemsstaterne for at skabe positive incitament for anvendelse af lavemissionskøretøjer og -energi til transport. Hvad angår firmabiler vil en veltilrettelagt ramme kunne gøre en stor forskel for indførelsen af køretøjer med lave eller ingen emissioner, da der er tale om anselige flåder, der hurtigt fornyes.

Strategi for lastvogne og busser for perioden efter 2020

Emissioner fra lastvogne og busser udgør p.t. en fjerdedel af CO₂-emissionerne fra vejtransport, og det forventes, at de vil vokse med op til 10 % mellem 2010 og 2030²⁷. Mens lastvogne og busser har været genstand for luftforureningsstandarder, der ligner dem for personbiler og varevogne, og nu skal overholde dem under faktiske kørselsforhold, har EU ingen standarder for brændstofeffektivitet eller en CO₂-overvågningsordning for disse køretøjer, som det er tilfældet for personbiler og varevogne.

²⁵ I de nuværende forordninger 443/2009 og 510/2011 er der fastsat en superkreditordning for køretøjer med udstødningsemissioner på under 50 g/km (dette inkluderer visse plug-in hybridbiler, fuldstændigt eldrevne biler og brændselscellekøretøjer (f.eks. brintdrevne)).

²⁶ Som et første skridt offentliggøres der sammen med nærværende strategi en vurdering af direktivet om mærkning af personbiler (direktiv 1999/94/EF). Kommissionen kan ligeledes overveje at udvide mærkningen til at omfatte andre forurenende stoffer.

²⁷ EU-referencescenario 2016: Energi, transport og drivhusgasemissioner – tendenser frem mod 2050.

Som et første skridt arbejder Kommissionen med to forslag: et forslag om certificering af CO₂-emissioner og disse køretøjers brændstofsforbrug og et andet forslag om overvågning og rapportering af sådanne certificerede data. Disse foranstaltninger vil øge gennemsigtigheden og ligeledes lette differentieringen af vejafgifter.

EU vil derudover skulle indføre foranstaltninger for aktivt at begrænse CO₂-emissionerne fra lastvogne og busser. I andre dele af verden som eksempelvis De Forenede Stater, Kina, Japan og Canada, er der allerede indført standarder, og visse europæiske producenter deltager i ordningerne. Europa må ikke sakke bagud. Lavere driftsomkostninger for transport af gods og mere brændstofeffektive køretøjer vil gavne hele økonomien og i den sidste ende forbrugerne og passagererne. Det sekundære marked vil sprede fordelene til små og mellemstore vognmandsfirmaer.

Kommissionen vil derfor fremskynde det analytiske arbejde med at finde løsninger for CO₂-emissionsstandarder for disse køretøjer og vil i indeværende mandatperiode iværksætte en offentlig høring som forberedelse til et forslag. Da den gennemsnitlige levetid for en lastvogn er ca. 10 år, vil de køretøjer, der bliver solgt i 2020, stadig være at finde på de europæiske veje i 2030. For hurtigt at kunne gøre fremskridt vil forskellige løsninger for standarder blive taget op til overvejelse, herunder løsninger kun for motorer eller for hele køretøjet, med det formål at nedbringe emissionerne længe inden 2030. Kommissionen vil i sin analyse gøre fuld brug af det værktøj til simulering²⁸, der er udviklet i tæt samarbejde med interessenter, samt tilgængelige data.

Potentialet for at indføre teknologier med lave eller ingen emissioner er forskelligt for diverse køretøjskategorier. For visse kategorier såsom bybusser lader en hurtig vedtagelse af nulemissionsteknologier til at være inden for rækkevidde, og muligheden for et særskilt nulemissionsmål bør undersøges. Offentlige indkøb er et effektivt værktøj til at skabe markeder for innovative produkter, og det bør bruges til at støtte indførelsen af sådanne køretøjer. Eftersom en væsentlig del af de offentlige indkøb foretages af kommunale og lokale myndigheder, er der et særligt potentiale for køretøjer til offentlig transport som eksempelvis busser, der bruger alternativ energi med lave emissioner. For at gøre de offentlige indkøb mere effektive arbejder Kommissionen p.t. på en revision af direktivet om renere køretøjer²⁹, med hvilket der blev indført bæredygtighedsforpligtelser for offentlige indkøb i EU. De løsninger, der i øjeblikket er til vurdering, omfatter en udvidelse af anvendelsesområdet, strammere overensstemmelseskrav og indkøbsmål.

3. ET GUNSTIGT MILJØ FOR LAVEMISSIONSMOBILITET

En række horisontale initiativer og tiltag på alle niveauer vil støtte omstillingen til lavemissionsmobilitet.

Energiunionen: forbindelse mellem transport- og energisystemerne

Lavemissionsmobilitet kan påvirke energiforsyningen ved at skabe yderligere efterspørgsel efter visse energikilder og mindske efterspørgslen efter andre. Leverandører af fossile brændstoffer vil skulle gribe nye muligheder i forbindelse med alternativ energi med lave

²⁸ Værktøj til beregning af køretøjers energiforbrug.

²⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/33/EF af 23. april 2009 om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport.

emissioner til transport. Lavemissionsmobilitet kan skabe større efterspørgsel efter elektricitet og et yderligere pres på elsektoren for at dekarbonisere under EU's emissionshandelssystem.

Selv om den eksisterende elektricitetsinfrastruktur generelt har kapacitet til at imødekomme en øget anvendelse af elektricitet i transport³⁰, vil der kunne opstå udfordringer på distributionsniveau i spidsbelastningsperioder. For at tage hånd herom arbejder Kommissionen under strategien for energiunionen³¹ på initiativet vedrørende udformningen af elmarkedet, hvis formål er at fremme integrationen af elektromobilitet ved at tilskynde til opladning på tidspunkter med billig elektricitet, når efterspørgslen er lille eller forsyningen stor. Forslaget vil ligeledes kunne mindske barriererne for egenproduktion, lagring og forbrug af vedvarende energi. Dette vil eksempelvis gøre forbrugerne bedre i stand til at bruge elektricitet genereret fra deres egne solcellepaneler til opladning af køretøjer.

Batterier til køretøjer kan på længere sigt også blive en integreret del af elektricitetssystemet og levere energi til nettet, når der er behov. Ligeså kan hydrogen, biometan og syntetiske brændstoffer blive produceret fra elektricitet på tidspunkter med lave priser og således fungere som en slags energilagring.

Forskning, innovation og konkurrenceevne

Forsknings- og innovationsindsatsen til støtte for den langsigtede omstilling til nulemissionsmobilitet skal intensiveres. Kommissionen har til hensigt senere i år at fremlægge en integreret strategi for energiunionen vedrørende forskning, innovation og konkurrenceevne, hvilket vil flette tre indbyrdes forbundne strenge sammen, nemlig energiteknologi, transport og industri. Målet er at sikre sammenhæng med igangværende horisontale drøftelser om den generelle politik inden for forskning, innovation og konkurrenceevne.

Ressourcerne bør fra nu af fokusere på innovative løsninger for lave eller ingen emissioner og disses anvendelse. Det er vigtigt at sætte klare prioriteter og maksimere synergierne f.eks. mellem transport- og energisystemerne ved eksempelvis at udvikle energilagringssystemer, herunder næste generation af batterier, som kan efterkomme transportsektorens behov og gøre det muligt for Europa at udvikle et produktionsgrundlag for masseproduktion af sådanne løsninger. Hvad angår energi til transport vil de traditionelle markeder for fossilt baseret energi blive indskrænket, og der vil opstå nye muligheder for forsyning af lavemissionsalternativer. Forskningsaktiviteterne bør derfor også fokusere på avancerede biobrændstoffer og syntetiske brændstoffer, der er relevante for dekarboniseringen af den eksisterende vejtransportflåde og for de sektorer, der i hvert fald delvist vil forblive afhængige af flydende brændstoffer som f.eks. luftfarten.

Industrien investerer i forsknings- og innovationsaktiviteter, og Europa har traditionelt set indtaget en stærk position i transportrelateret produktion. Den position skal fastholdes. Selv om Europa stadig er førende inden for vejtransport, når det handler om patenter vedrørende forbedringer af forbrændingsmotorer, har resten af verden et højere antal patenter inden for alternativ energi, og markederne for lavemissionskøretøjer vokser hurtigere uden for EU. EU har ganske enkelt ikke råd til, at innovation og udvikling af nye teknologier – sammen med

³⁰ Den ekstra efterspørgsel efter elektricitet fra transportområdet vil blive opvejet af den lavere efterspørgsel i andre sektorer takket være forbedringer i energieffektiviteten.

³¹ *En rammestrategi for en robust energiunion med en fremadskuende klimapolitik* (COM(2015) 80).

den beskæftigelse, der følger med – hovedsageligt finder sted udenfor EU. Europa skal fortsat være førende inden for fastsættelse af globale standarder.

Lavemissionsmobilitet og -innovation skal være en integreret del af industripolitikkerne i alle medlemsstater. Spørgsmålet om konkurrenceevne vedrører ikke kun de store køretøjsproducenter – det være sig producenter af biler, tunge godskøretøjer, fly, tog eller skibe. Fabrikanten af komponenter, som ofte er små og mellemstore virksomheder, er en afgørende del af den europæiske industri.

Digitale teknologier

Digitale teknologier har et enormt potentiale for at optimere transportsystemet og åbne nye muligheder for både industrien og servicesektoren. Digitale løsninger støtter ligeledes integrationen af transport med andre systemer som f.eks. energisystemet og gør mobilitetssektoren mere effektiv.

Men for at høste de fulde fordele af digitaliseringen af transportområdet er det nødvendigt at skabe en lovramme, der giver incitament til udvikling og udbredelse på markedet af sådanne teknologier, og fastsætte standarder for at sikre interoperabilitet, herunder på tværs af grænserne, samt muliggøre dataudveksling, samtidig med at der tages hånd om databeskyttelses- og cybersikkerhedsproblemer. Kommissionen forbereder inden for rammerne af strategien for et digitalt indre marked³² et initiativ om frie datastrømme med det formål at undgå urimelige begrænsninger vedrørende dataplacering og behandle spørgsmål om dataadgang og -anvendelse, herunder til transport- og trafikinformation. Kommissionen har i sin meddelelse om digitalisering af EU's industri³³ allerede fremlagt foranstaltninger til støtte for den nye forretningsmodel, herunder for den kollaborative økonomi.

Færdigheder

Det skønnes, at transportindustrien set som et hele beskæftiger mere end 15 mio. mennesker og står for 7 % af den samlede beskæftigelse i EU³⁴. Den teknologiske omstilling til lavemissionsmobilitet vil kræve nye færdigheder. Kommissionens nye dagsorden for færdigheder i Europa³⁵ stiler mod at tackle denne udfordring. Sektorerne bilindustri og maritim teknologi vil være to af de første områder, der behandles under initiativet "Planen for sektorsamarbejde om færdigheder".

Investeringer

Nærværende strategi for lavemissionsmobilitet sigter ligeledes på at give investorerne den nødvendige sikkerhed. EU's investeringsinstrumenter vil være gearet mod at støtte øget effektivitet i transportsystemet på teknologineutral vis, alternativ energi med lave emissioner til transport og køretøjer med lave eller ingen emissioner.

³² COM(2015) 192.

³³ COM(2016) 180.

³⁴ Tal fra 2014 baseret på Eurostats arbejdsstyrkeundersøgelse (15-64 år). Omkring 11 mio. job hører under transportydelse (herunder post- og kurer-tjenester), og mere end 4 mio. mennesker arbejder med fremstillingen af transportudstyr.

³⁵ COM(2016) 381.

Investeringsplanen for Europa er afgørende for at støtte disse politiske målsætninger. Der er gjort betydelige fremskridt med hensyn til at gennemføre transportelementet af Den Europæiske Fond for Strategiske Investeringer. Der har været sat fokus på mobiliseringen af de nødvendige private og offentlige investeringer, hvilket øger risikoabsorptionsevnen og leveringssikkerheden, når der ydes støtte til projekter, som har vanskeligt ved at få adgang til langsigtet finansiering³⁶. Støtten kan også omfatte etablering af platforme og andre relaterede aktiviteter for at hjælpe byer med at samkøre og udnytte finansieringen, ligesom der kan ydes teknisk bistand via Det Europæiske Centrum for Investeringsrådgivning.

Derudover er en række særlige EU-fonde tilgængelige. Den transportrelaterede ramme under de europæiske struktur- og investeringsfonde beløber sig til 70 mia. EUR, herunder 39 mia. EUR til støtte for omstillingen til lavemissionsmobilitet. Dette inkluderer 12 mia. EUR til udvikling af multimodal, bæredygtig bymobilitet med lave emissioner. Connecting Europe-faciliteten stiller 24 mia. EUR til rådighed. En stor del af de 6,4 mia. EUR i EU's program for forskning og innovation inden for transport under Horisont 2020 er rettet mod lavemissionsmobilitet.

Handling fra byernes side

Bytransport står for 23 % af EU's drivhusgasemissioner. Det er også en af grundene til, at luftforureningsgrænserne overskrides i mange byområder. Denne strategis resultater vil i høj grad være afhængig af byerne, og de lokale myndigheder er allerede i front, når det drejer sig om omstillingen til lavemissionsmobilitet. Det er dem, som indfører incitamenterne til brug af alternativ energi og køretøjer med lave emissioner. Som del af en omfattende tilgang, der inkluderer bæredygtig planlægning af mobilitet i byer, integreret fysisk planlægning og undersøgelse af mobilitetsefterspørgslen, er de med til at tilskynde til trafikoverflytning til aktive rejsemodeller (cykling og gang), offentlig transport og/eller fælles mobilitetsløsninger (f.eks. delecykler og -biler og samkørsel) med henblik på at mindske overbelastningen og forureningen i byerne.

Mange europæiske byer sætter ambitiøse mål for at bidrage til opnåelsen af Parisaftalens klimamål, og Kommissionen vil fortsat støtte dem, herunder inden for rammerne af dagsordenen for byerne i EU og EU's partnerskaber. Udveksling af bedste praksis og indførelse af nye teknologier på lokalt niveau bør fremmes yderligere gennem initiativer såsom borgmesteraftalen og Intelligente byer og samfund – det europæiske innovationspartnerskab samt CIVITAS-initiativet for renere og bedre transport i byerne.

Global handling vedrørende international transport

Der træffes en lang række foranstaltninger inden for luftfartssektoren for at reducere emissioner, b.a. store teknologiske fremskridt og mere brændstofeffektive luffartøjer såvel som forbedringer inden for lufttrafikstyring. Der skal dog ske større fremskridt, navnlig på internationalt niveau, eftersom væksten inden for lufttrafikken løber fra nedbringelsen af emissionerne. På dette års møde i forsamlingen under Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) er EU fuldt opsat på at nå en aftale om en global, markedsbaseret mekanisme til håndtering af emissioner fra international luftfart og opnå CO₂-neutral vækst fra 2020. Denne globale, markedsbaserede mekanisme og andre foranstaltninger såsom den nyligt aftalte internationale CO₂-standard for nye luffartøjer skal sikre den CO₂-neutrale vækst i

³⁶ Der er bl.a. tale om det igangværende arbejde med at udforme finansielle produkter for at frigøre investeringer i busflåder med lave emissioner eller for at forbedre skibes miljøpræstationer.

international luftfart fra 2020. EU vil i lyset af forsamlingens resultater revidere sin egen foranstaltning (EU's emissionshandelssystem inden for luftfart).

Ved at bygge på indførelsen af et designindeks for energieffektivitet for nye skibe i international skibsfart er EU ligeledes fuldt ud opsat på at opnå en stærk og bindende global aftale om indsamling og rapportering af drivhusgasemissioner fra international skibsfart i Den Internationale Søfartsorganisation senere i år. Det skal snart suppleres af en international aftale om et emissionsreduktionsmål for skibsfartssektoren, der skal følges op af foranstaltninger til afbødning af emissioner i den internationale maritime sektor. EU har allerede lovgivning, som kræver, at skibe, der lægger til kaj i EU's havne fra 2018 skal overvåge, rapportere og kontrollere deres emissioner. I tilfælde af en international aftale om et globalt system vil EU kunne tilpasse sin lovgivning. Hvad angår luftforurenende stoffer støtter Kommissionen Den Internationale Søfartsorganisations videre tiltag for at reducere disse emissioner såsom udpegelsen af yderligere emissionskontrolområder og gennemførelsen af et globalt loft for svovlindhold i brændstof i 2020.

EU er fortsat engageret i at bidrage, ikke blot til en reduktion af emissionerne, men også i at bidrage finansielt og teknisk til kapacitetsopbygning i hele verden. EU er allerede involveret i kapacitetsopbygningsprojekter i mange udviklingslande og arbejder sammen med både Organisationen for International Civil Luftfart og Den Internationale Søfartsorganisation for at sikre, at der udvikles virkeligt globale kapaciteter til imødegåelse af fremtidige udfordringer, herunder på det afrikanske kontinent og med nogle af de mindst udviklede lande og de små østater.

4. KONKLUSIONER

Denne strategi for lavemissionsmobilitet bør være et vigtigt bidrag til moderniseringen af EU's økonomi, idet det hjælper med at reducere emissionerne fra transportsektoren og opfylder EU's forpligtelser i henhold til Parisaftalen.

Kommissionen opfordrer Europa-Parlamentet, Rådet, Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget til at bakke op om strategien og tilskynder alle aktører til at engagere sig aktivt og gøre gennemførelsen til en succes via samarbejde på alle niveauer og på tværs af sektorer.

Kommissionen lancerer sideløbende med denne strategi en offentlig høring om tilgangen til at reducere emissioner fra vejtransport, dvs. personbiler og varevogne såvel som lastvogne og busser.