



Bruxelles, den 8.11.2017
COM(2017) 675 final

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

Fremme af lavemissionsmobilitet

**En Europæisk Union, der beskytter planeten, styrker forbrugernes rettigheder og
forsvarer industrien og arbejdstagerne**

"Jeg ønsker, at Europa tager teten i kampen mod
klimaforandringer.

Kommissionen ønsker at styrke vores industri og gøre den mere
konkurrencedygtig.

Jeg opfordrer bilindustrien til at gøre rent bord og gøre skaden god igen. I
stedet for at lede efter smuthuller bør den investere i morgendagens miljøvenlige
biler.

Kommissionen vil inden længe fremsætte forslag til at nedbringe
kulstofemissionerne i vores transportsektor."

Formand Jean-Claude Juncker
Tale om Unionens tilstand, den 13. september 2017

1. Indledning

Klimaforandringerne er en af menneskehedens største udfordringer i dag. Vores planets fremtid er på spil. Det internationale samfund anerkendte dette i Paris i december 2015, hvor man nåede til enighed om en i sandhed historisk aftale om bekæmpelse af klimaforandringerne. Parisaftalen viste, at det ikke blot er absolut nødvendigt at arbejde for et moderne lavemissionssamfund, men at det nu også er muligt.

Den Europæiske Union går foran med et godt eksempel. Indsatsen for at være drivkraften bag den globale kamp mod klimaforandringer er således omdrejningspunktet for EU's positive dagsorden "om at skabe et Europa, der beskytter, et Europa, der styrker, og et Europa, der forsvaret"¹. **Overgangen til en moderne lavemissionsøkonomi** er en vigtig politisk prioritet for Europa-Kommissionen og en del af prioriteten om **en modstandsdygtig energiunion med en fremadskuende politik for klimaforandringer**. Målet er at styrke Europas evne til at tage klimaudfordringen op og forbedre borgernes livskvalitet og samtidig fastholde og udbygge industriens konkurrencefordele for at skabe arbejdspladser og bæredygtig økonomisk vækst og fremme innovation inden for teknologier til produktion af vedvarende energi. Det betyder, at EU vil stræbe efter at blive globalt førende inden for innovation, digitalisering og dekarbonisering². Men en sådan udvikling kan også være forstyrrende, f.eks. idet der på den ene side skabes nye job, mens gamle job på den anden side bliver overflødige. Dette kræver, at arbejdsstyrken opbygger nye færdigheder og omskoles. Overgangen til en lavemissionsøkonomi er derfor både en mulighed og en udfordring for EU's industri.

Transportsektoren udgør en meget stor andel af EU's økonomi og har meget stor betydning for beskæftigelsen og borgernes mobilitet. Transport- og godshåndteringssektoren beskæftiger mere end 11 mio. mennesker i EU, hvilket er mere end 5 % af den samlede beskæftigelse³, og står for næsten 5 % af EU's bruttonationalprodukt⁴. Den tegner sig desuden for ca. 20 % af eksporten til EU's vigtigste handelspartnere.

Samtidig er transportsektoren blandt de sektorer, der udleder mest drivhusgas i Europa – kun overgået af energisektoren – og den sektor, der er ansvarlig for, at luftforureningen i vores byer bliver værre og værre. Alle prognoser tyder på, at transportaktiviteterne på tværs af Europa fortsat vil stige. Det skønnes, at passagertransporten vil stige med ca. 42 % fra 2010 til 2050. Godstransporten ventes at stige med 60 %⁵. Det gør udfordringen med at skabe et bæredygtigt mobilitetssystem endnu større.

Transport repræsenterer næsten en fjerdedel af Europas drivhusgasemissioner og er den primære årsag til den forringede luftkvalitet i byerne, der udgør en alvorlig trussel mod folkesundheden. Vejtransport alene tegner sig for en femtedel af EU's samlede emissioner og for 73 % af transportsektorens emissioner⁶.

¹ Formand Jean-Claude Junckers tale om Unionens tilstand 2016 af 14. september 2016 og Det Europæiske Råds konklusioner af 24. oktober 2014.

² COM(2017) 479.

³ Den europæiske arbejdsstyrkeundersøgelse (EU-LFS) 2016, NACE H: "Transport og godshåndtering", Eurostat.

⁴ Nationalregnskaberne 2014, NACE H: "Transport og godshåndtering", Eurostat.

⁵ Kilder til alle tal forefindes i arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene SWD(2017) 177.

⁶ Sammenlignet med trafikulykker dør næsten tre gange så mange mennesker for tidligt som følge af forurening fra transport i EU, mens flere millioner mennesker lider af luftvejs- og hjerte-kar-sygdomme hele livet

Hvis ikke der gøres en indsats for at reducere transportsektorens emissioner, risikerer vi, at den bliver den største kilde til emissioner og udligner de fremskridt, der er gjort i andre sektorer, hvorved EU's evne til at opfylde sine overordnede mål for nedbringelse af emissioner sættes over styr. **Det er derfor afgørende, at der træffes handlekraftige beslutninger om emissionerne fra transport.**

Ambitionen om lavemissionsmobilitet er en del af EU's kernestrategier på dette område, navnlig energiunionsstrategien fra februar 2015, der udpeger overgangen til en energieffektiv og dekarboniseret transportsektor som særlig vigtig⁷. Der blev fulgt op herpå med en række konkrete foranstaltninger, som er beskrevet i strategien for lavemissionsmobilitet, der blev vedtaget i juli 2016, og disse er nu ved at blive gennemført⁸. Som reaktion på de dybtgående forandringer, der er på vej i transportsektoren, fremlagde initiativet "Et mobilt Europa" desuden tidligere i år en dagsorden for en socialt retfærdig overgang til ren, konkurrencedygtig og sammenhængende mobilitet for alle, som blev ledsaget af den første pakke af forslag⁹. Den seneste udvikling er, at Kommissionen har løftet sløret for en ny industripolitik, der har til formål at sætte den europæiske industri i stand til fortsat at skabe arbejdspladser og bæredygtig vækst i en verden fuld af forandringer og udfordringer¹⁰.

Den pakke af forslag, der i dag fremlægges under initiativet "Et mobilt Europa"¹¹, har fokus på at hjælpe den europæiske bilindustri og mobilitetssektor med at forberede sig på fremtiden ved at opstille de rette betingelser og incitamenter for, at **industrien kan blive konkurrencedygtig på verdensplan, og for at skabe innovation, vækst og job**. Samtidig har de foreslåede foranstaltninger til formål at sikre, at fremtidens mobilitet er **ren, tilgængelig og økonomisk overkommelig for alle**, og at forbrugernes tillid kan genoprettes. Dette er yderst vigtigt efter tillidskrisen i kølvandet på afsløringen om emissioner fra dieselmotorer forårsaget af bilindustrien. Reglerne skal være solide og håndhæves korrekt, europæerne skal have tilgængelige og økonomisk overkommelige alternativer til køretøjer, der bruger fossile brændstoffer, og investeringerne i infrastrukturen for alternative brændstoffer skal målrettes og koordineres i overensstemmelse hermed.

Nærværende pakke omfatter klare og realistiske regler, der kan håndhæves, og som sikrer lige vilkår for aktører i industrien, der opererer i Europa, og øger deres troværdighed. Den fastsætter også en klar kurs hen mod opfyldelsen af de forpligtelser, som EU har indgået under Parisaftalen, og stimulerer både innovation inden for nye teknologier og forretningsmodeller og mere effektiv anvendelse af alle transportformer i forbindelse med transport af varer. Derudover vil de fremmede foranstaltninger i pakken være med til at sikre en gnidningsløs overgang og gøre vejen forude mere forudsigelig. Forbrugerne vil først tage det afgørende skridt i omstillingen til renere køretøjer og andre rene mobilitetsløsninger, når infrastrukturen for alternative brændstoffer er til rådighed, og når de er i stand til på et kvalificeret grundlag at bedømme omkostningerne ved de forskellige brændstoftyper på markedet og de dermed forbundne omkostninger ved ejerskab i hele køretøjets levetid. Endelig har disse foranstaltninger også til formål at gøre nye mobilitetstjenester tilgængelige

igennem: <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2016> og http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities_en.

⁷ COM(2015) 80.

⁸ COM(2016) 501.

⁹ COM(2017) 283.

¹⁰ COM(2017) 479.

¹¹ Denne pakke bygger videre på Kommissionens mange andre arbejdsstrategier, herunder investeringsplanen, kapitalmarkedsunionen, det digitale indre marked, den europæiske søjle for sociale rettigheder, dagsordenen for færdigheder, klimaindsatsen og den cirkulære økonomi.

for alle europæere og give arbejdstagere, samfund, de forskellige dele af bilindustriens værdikæde og andre, der har noget at tabe ved denne omlægning, nye perspektiver for fremtiden.

Nye **CO₂-standarder** skal tilskynde fabrikkerne til at udvikle og levere lavemissionskøretøjer til markedet. **Direktivet om renere køretøjer** fremmer rene mobilitetsløsninger i forbindelse med offentlige udbud og bygger dermed et solidt grundlag for at stimulere efterspørgslen og yderligere udvikling af rene mobilitetsløsninger. Pakken omfatter også investeringsstøtteforanstaltninger til gavn for etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer i Europa samt fælles rammer. En **metode, der skal gøre det lettere for forbrugerne at sammenligne brændstofpriser**, er også under udarbejdelse. Revisionen af **direktivet om kombineret godstransport**, der fremmer den kombinerede anvendelse af forskellige transportformer i forbindelse med godstransport (f.eks. lastvogne og tog), og af **direktivet om personbefordring med bus**, der fremmer udviklingen af busforbindelser over lange distancer på tværs af Europa og giver alternativer til brugen af personbiler, vil også bidrage til at reducere emissionerne fra transport og overbelastning af vejene yderligere. Disse initiativer vil ligeledes bidrage til EU's integrerede industripolitik¹², således at køretøjer og fremtidens andre mobilitetsløsninger og disses komponenter opfindes og produceres i EU. I denne kontekst spiller **batteri-initiativet** en stor strategisk rolle. Disse initiativer skal være omkostningseffektive, teknologisk neutrale og socialt inkluderende.

Nærværende anden pakke under initiativet "Et mobilt Europa" tager derfor hul på følgende **tre vigtige politiske prioriteter**:

- et Europa, der beskytter planeten
- et Europa, der styrker sine borgere, og
- et Europa, der beskytter sin industri og sine arbejdstagere.

2. Et Europa, der beskytter: EU's vigtige rolle i relation til Parisaftalen og fastsættelsen af normer på internationalt plan

Bæredygtig mobilitet er et globalt problem, der deles af et voksende antal lande og byer verden over, og som derfor afstedkommer en stærk global efterspørgsel efter rene produkter, teknologier og forretningsmodeller, der understøtter bæredygtig mobilitet, og dermed udgør et stort forretningspotentiale for en konkurrencedygtig EU-industri inden for denne sektor.

Det er afgørende, at EU fremmer den næste generation af standarder for nedbringelsen CO₂-emissionerne i transportsektoren. Det vil sende et klart signal til markedet og bidrage til at fastholde EU's førerposition i kampen mod klimaforandringer og samtidig styrke den europæiske industris konkurrenceevne og sikre, at Europa også i fremtiden sætter normen i bilfremstillingsindustrien. Forslaget om **nye præstationsnormer for biler og varevognes CO₂-emissioner for perioden efter 2020** er derfor en vigtig del af pakken. Disse standarder vil hjælpe medlemsstaterne med at nå deres klimamål for 2030 og gøre det muligt for byer at øge deres livskvalitet og borgernes sundhed¹³. Den gældende forordning om personbilers CO₂-emissioner vurderes at have ført til 65-85 % af den samlede nedbringelse af bilers emissioner, der er opnået siden dens ikrafttrædelse i 2009¹⁴. Samtidig vil disse standarder

¹² COM(2017) 479.

¹³ COM(2016) 482.

¹⁴ Ricardo-AEA og TEPR (2015), evaluering af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) 510/2011: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf.

bygge bro mellem implementeringen af Parisaftalen og Europas handelsdagsorden ved at give industrien en konkurrencefordel, der gør det muligt for den at eksportere sine produkter og udnytte vækstmulighederne i en tid, hvor efterspørgslen efter rene køretøjer vokser. Det reviderede **direktiv om renere køretøjer** vil være med til at stimulere en øget offentlig efterspørgsel i EU efter disse køretøjer. Et veludviklet marked og industrigrundlag i EU er altafgørende for styrkelsen af vores eksportpotentiale.

Fremme af multimodalitet og effektiv kombineret af forskellige transportformer er også altafgørende for at nedbringe emissionerne. Revisionen af lovgivningen om **kombineret transport** vil fremme den kombinerede anvendelse af lastvogne og tog samt pramme og skibe i forbindelse med transport af varer ved at gøre det mere konkurrencedygtigt sammenlignet med isoleret anvendelse af vejtransport. En reduktion af antallet af lastvogne på vejene vil medføre en nedbringelse af CO₂-emissionerne og luftforureningen fra godstransportsektoren og mindske overbelastningen af og antallet af ulykker på vores veje¹⁵.

På samme måde vil Kommissionens forslag om at revidere **direktivet om personbefordring med bus** forbedre borgernes mobilitet ved at fremme udviklingen i busforbindelser og dermed give alternativer til brugen af personbiler og øge brugen af bæredygtige, offentlige transportformer¹⁶. Sådanne tjenester vil også skabe økonomiske og sociale fordele, idet de vil være mere målrettet forbrugernes behov og skabe reelle muligheder for borgere med lave indkomster.

Disse lovgivningsforslag understøttes og styrkes af en lang række fremmende foranstaltninger, der også er en del af nærværende pakke.

3. Et Europa, der styrker: Ingen andenrangsforbrugere og ingen laden regioner i stikken

Borgernes frie bevægelighed på tværs af grænserne i Unionen er en af Den Europæiske Unions store bedrifter. Dette har gjort det muligt for borgerne at rejse gnidningsløst mellem medlemsstaterne, hvad enten der er tale om forretning eller fornøjelse. EU har en forpligtelse over for sine borgere til at fremme og smidiggøre fri bevægelighed på tværs af grænserne. Transportområdet vil fortsat vokse, men det skal udvikles på bæredygtig vis¹⁷. Den daglige oplevelse med trafikpropper og krisen i kølvandet på afsløringen om emissioner fra dieselmotorer har forståeligt nok udløst krav om, at vejtransportsektoren bør bidrage til bedre luftkvalitet og bedre sundhed. Det har i nogle tilfælde på lokalt plan ført til vedtagelsen af politiske foranstaltninger, der skal modvirke brugen af biler i byområderne, og som allerede har fået indflydelse på forbrugernes valg af transportmiddel.

I efterspillet efter miseren om emissioner fra dieselmotorer og den alvorlige forbrugertillidskrise, der fulgte i kølvandet herpå, har Kommissionen allerede taget skridt til at sikre bedre betingelser for forbrugerne og genoprette tilliden til EU's tilgang. EU er således i gang med at indføre et **solidt testsystem for typegodkendelse** baseret på nye testprocedurer, der skal sikre

¹⁵ COM(2017) 648.

¹⁶ COM(2017) 647.

¹⁷ COM(2016) 501.

effektiv overholdelse af reglerne¹⁸. Dette system omfatter også en solid platform til brug ved anvendelsen af de nye CO₂-standarder for emissioner efter 2020.

Der skal også være opmærksomhed på **forbrugernes adgang til økonomisk overkommelige**, nye og renere mobilitetsformer og det skal sikres, at fordelene ved disse nye mobilitetstjenester er tilgængelige for alle og ligeligt fordelt i hele Unionen. Nye teknologier og innovative og samarbejdsbaserede forretningsmodeller gør vores mobilitetssystem mere bæredygtigt. Det skal imidlertid undgås, at disse skaber en digital kløft, som fører til ulighed eller fratager visse regioner eller områder de afledte fordele ved disse innovationer.

Lav- og nulemissionsløsninger bliver ikke en udbredt realitet på Europas veje, før den **fornødne infrastruktur for alternative brændstoffer** er på plads. Industrien fremlægger nu planer om betydelige investeringer, navnlig inden for produktion af elkøretøjer. Det vil være afgørende, at der er tilstrækkelig infrastruktur på plads, hvis forbrugerne skal føle sig tiltrukket af troværdige alternativer til køretøjer, der bruger konventionelle brændstoffer. Perioden 2020-2025 bliver kritisk i Europa, idet de nuværende prognoser viser, at lav- og nulemissionskøretøjer vil udgøre op til 7 % af køretøjerne på de europæiske veje i 2025¹⁹. Investeringerne vil skulle mobiliseres hurtigt for at undgå mangel på nødvendig infrastruktur, der så bliver fremtidens flaskehals.

Der foreligger allerede en klar EU-politisk ramme for en infrastruktur for alternative brændstoffer, der giver medlemsstaterne en primær rolle i forbindelse med udrulningen heraf på deres område²⁰. **Ambitionsniveauet i de nationale politiske strategier er imidlertid ikke højt nok til at imødekomme fremtidens efterspørgsel.** Desuden er det vigtigt, at infrastrukturen og tjenesterne er interoperable på tværs af grænser. Forbrugerne skal kunne opleve lavemissionsmobilitet som problemfrit²¹. De offentlige myndigheder og markedsaktørerne skal derfor sikre, at infrastrukturtjenester er interoperable.

Der skal sættes skub i udrulningen af infrastruktur for alternative brændstoffer, og eventuelle huller skal udfyldes²². Det er her EU kan og skal gøre en forskel. Økonomisk støtte fra EU vil være afgørende for delvist at kunne dække finansieringsbehovene på områder, hvor der stadig er mangel på investeringer, f.eks. i forbindelse med hovednettet i det transeuropæiske transportnet. Denne offentlige støtte bør ses som et middel til at mobilisere væsentlige private investeringer, herunder ved hjælp af nye finansieringsmetoder, såsom at blande tilskud med lån, jf. investeringsplanen for Europa²³. Pakken indeholder **en handlingsplan, der skal fremme investeringer i infrastruktur for alternative brændstoffer** og udvikle et net af hurtige og interoperable genopladnings- og tankstationer i hele Unionen²⁴.

¹⁸ COM(2016) 031. Desuden er der blevet indført nye prøvningsprocedurer på EU-niveau til måling af emissioner fra biler både under faktiske kørselsforhold og i laboratoriet, som gælder for nye typer køretøjer fra september 2017.

¹⁹ SWD(2017) 650.

²⁰ Direktiv 2014/94/EU.

²¹ "Det er min vision, at [...] en pendler vil kunne genoplade sin elbil langs motorvejen på samme måde, som vi i dag tanker benzin", formand Jean-Claude Junckers tale til Europa-Parlamentet, november 2014.

²² Der er brug for 1,5 mia. EUR alene til at udstyre hovednetkorridorerne i det transeuropæiske transportnet med en central infrastruktur for alle typer alternative brændstoffer inden 2025. Investeringsbehovet er betydeligt større, når man medtager hele transportnettet.

²³ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan-europe-juncker-plan_da.

²⁴ COM(2017) 652.

Kommissionen øger den økonomiske støtte med det formål at mobilisere offentlige og private investeringer i udrulningen af infrastruktur for alternative brændstoffer: Der stilles op til 800 mio. EUR til rådighed med henblik herpå²⁵. Det kombineres med de betydelige midler, der allerede er afsat til dette område under Connecting Europa-faciliteten og de europæiske struktur- og investeringsfonde²⁶. Samhørighedspolitikken kan støtte udrulningen af infrastruktur for alternative brændstoffer, for alle former og alle brændstoffer, såsom genopladningsstationer i de enkelte byer såvel som i mindre samfund, men også være med til at finansiere udbud af køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, såsom rene bybusser²⁷.

Det er nødvendigt med et tæt samarbejde og koordinering mellem Kommissionen, medlemsstaterne og lokalt plan for at sikre, at eventuelle huller fyldes, og at forbrugerne og deres rene biler ikke lades i stikken. Førerne skal vide, at de kan køre tværs gennem EU og have nem adgang til ladestander, hvor og når de har brug for dem. **Ingen region i EU og ingen forbrugere må blive ladet i stikken.**

Denne pakke støtter medlemsstaterne, regionerne og borgerne i deres bestræbelser på at øge antallet af tilbud om ren transport til borgerne. Det understreges ved at øge de offentlige udbuds bidrag til udbredelsen af rene køretøjer ved **i udbudsspecifikationerne at tilskynde til anvendelsen af rene køretøjer**²⁸. Byerne spiller en kritisk rolle for gennemførelsen af Parisaftalen, særligt i relation til deres politik for ren mobilitet. I februar 2018 samles mere end 700 europæiske borgmestre ved et arrangement i forbindelse med borgmesteraftalen bl.a. med henblik på at fremme yderligere tiltag på dette område på lokalt plan.

Derudover suppleres pakken af det igangværende arbejde for at forbedre forbrugernes evne til at træffe mere raffinerede valg i forbindelse med køb eller anvendelse af køretøjer, der omfatter en **metode til at sammenligne omkostningerne ved de forskellige disponible typer brændstoffer**, og som skal synliggøre fordelene ved at skifte til renere mobilitetsløsninger. Til dette formål er Kommissionen i samarbejde med medlemsstaterne ved at udvikle en europæisk **metode til sammenligning af brændstofpriser** og har allerede stillet en "**Kør grønt**"-beregner til rådighed, der gør det muligt for forbrugerne at sammenligne forskellige teknologiers indvirkning på brændstofforbruget og betydning for CO₂-emissionerne²⁹.

Faciliteten for ren transport blev lanceret af Kommissionen og Den Europæiske Investeringsbank med henblik på at finansiere projekter om ren transport, navnlig offentlig transport, gennem Connecting Europe-faciliteten og/eller Den Europæiske Fond for Strategiske Investeringer. **Den**

²⁵ Kommissionen stiller i dag 350 mio. EUR til rådighed under Connecting Europe-facilitetens transportbudget (CEF – Transport), som kan være med til at generere op til 1,7 mia. EUR i samlede investeringer fra bl.a. Den Europæiske Fond for Strategiske Investeringer, Den Europæiske Investeringsbank og offentlige og private banker under CEF-indkaldelsen af forslag med blandet finansiering. Der stilles desuden op til 450 mio. EUR til rådighed under NER300-programmets ikke-udbetalte indtægter gennem Connecting Europe-facilitetens låneinstrument, der forvaltes af Den Europæiske Investeringsbank. Flere oplysninger er tilgængelige på: https://ec.europa.eu/clima/policies/lowcarbon/ner300_da.

²⁶ Ca. 70 mia. EUR i form af midler under Samhørighedsfonden, regionalfondene og strukturfondene er afsat til at gøre EU's transportsystem mere lønsomt, mere miljøvenligt og mere kulstoffattigt.

²⁷ Regionerne i den yderste periferi kan tjene som testlokationer for rene og alternative løsninger. Se COM(2017) 623.

²⁸ COM(2017) 653.

²⁹ <https://green-driving.jrc.ec.europa.eu/>.

Europæiske Fond for Regionaludvikling stiller op til 35 mia. EUR til rådighed til støtte for etableringen af en energieffektiv og dekarboniseret transportsektor, og heraf er 12,4 mia. EUR øremærket ren bytransport. Sammenhængende udrulning af infrastruktur for alternative brændstoffer på regionalt og lokalt plan kan navnlig sikres gennem europæisk territorialt samarbejde ("Interreg"). Adskillige medlemsstater har allerede benyttet lejligheden til at programmere udrulningen af infrastruktur for alternative brændstoffer eller indkøbe rent rullende materiel til den offentlige transportsektor (f.eks. elbusser). I Tjekkiet støtter transportprogrammet f.eks. udrulningen af ladestandere til elkøretøjer (med ca. 30 mio. EUR). Flere medlemsstater, herunder Polen, Slovakiet, Tjekkiet, Slovenien og Spanien, har desuden planer om at indkøbe elbusser med støtte fra de europæiske struktur- og investeringsfonde.

4. Et Europa, der forsvarer: Fremme af industriens konkurrenceevne med henblik på beskæftigelse, vækst og investeringer

Energi- og klimaudfordringen er en meget stor mulighed for EU's industri for at forbedre sin konkurrenceevne og styrke sin globale førerposition gennem innovation. Vores vigtigste handelspartnere bevæger sig allerede i den retning. Kina sætter f.eks. ambitiøse mål for produktion og import af rene køretøjer (dvs. elkøretøjer og brændselscellekøretøjer) i 2019 og 2020, hvilket svarer til ca. 5 % af alle salg af nye køretøjer i 2019. Bilen blev opfundet i Europa, og Europa bør gå foran i genopfindelsen af den.

Mere end nogensinde skal EU's industri som helhed og bilindustrien i særdeleshed tilpasse sig store omstillinger i deres forretningsgang, produktsortiment og processer. Nedbringelse af emissioner, innovation inden for elektrificerede fremdriftssystemer, selvkørende biler og netforbundne køretøjer er blandt deres største opfindelser, mens digitalisering og automatisering også forandrer de traditionelle fremstillingsprocesser markant. Bilindustriens værdikæde, herunder komponentleddet, ændrer sig hurtigt i takt med, at nye aktører kommer ind på markedet. Samtidig står den europæiske bilindustri nu over for den store opgave at genvinde forbrugernes tillid.

Bilindustrien er vigtig for Europas fremgang, idet den giver arbejde til 12 mio. mennesker inden for fremstilling, salg, vedligeholdelse og transport og tegner sig for 4 % af EU's bruttonationalprodukt. EU's bilindustri er en af verdens største producenter af motorkøretøjer. Sektoren er den største private bidragyder til forskning og udvikling og investerer årligt mere end 50 mia. EUR³⁰.

Det er vores ambition at gøre EU's industri stærkere og mere konkurrencedygtig på lang sigt. **Innovation, digitalisering og dekarbonisering er nøglen til at bevare Europas førerposition i bilindustrien i fremtiden.** Det er et centralt element i EU's samlede industripolitik³¹.

Disse igangværende industrielle omstillinger lægger også et betydeligt pres på arbejdsstyrken for at tilpasse sig. De skal derfor ledsages af foranstaltninger, der sikrer en gnidningsløs overgang og øger modstandskraften, således at **mennesker og samfund er i stand til at udnytte de nye muligheder**. Foranstaltningerne skal tage hånd om nye jobkrav, støtte livslang læring og støtte arbejdstagerne i overgangen mellem job ved aktivt at hjælpe ansatte i de berørte sektorer, der måtte have brug for at forlade sektoren for at blive omskølet og finde nyt arbejde. I samarbejde med medlemsstaterne og interesserede parter, såsom arbejdsgivere, medarbejderrepræsentanter og uddannelsesinstitutioner, støtter Kommissionen

³⁰ Se Gear 2030-rapporten: http://ec.europa.eu/growth/content/high-level-group-gear-2030-report-on-automotive-competitiveness-and-sustainability_da.

³¹ COM(2017) 479.

arbejdsmarkedernes modstandskraft og konkurrenceevne ved at afhjælpe manglen på færdigheder og uoverensstemmelser mellem de udbudte og efterspurgte kvalifikationer og støtte opnåelsen af nye færdigheder i udlandet. Hovedinitiativerne omfatter EU's dagsorden for færdigheder³², planen for sektorsamarbejde om færdigheder³³, Den Europæiske Socialfond og Erasmus+³⁴. Kommissionen fastsætter også forskellige måder at maksimere Europas innovationspotentiale på, f.eks. gennem "intelligent specialisering" på regionalt plan, herunder opbygning af social robusthed i de enkelte samfund ved at skabe økonomisk aktivitet og beskæftigelse på samme tid, og ved at støtte regioner, der er ved at omstille sig³⁵. Der vil også blive udviklet værktøjer og uddannelse til industrien til støtte for viden om færdigheder og prognoseudarbejdelse³⁶.

EU-retten skal tilbyde de rette incitamenter for at fastholde industrien på vejen til dekarbonisering samt teknologisk lederskab og industrielt verdenslederskab. Det betyder, at der skal investeres i dekarbonisering parallelt med, at der investeres i digitalisering og automatisering, således at Europa også kan tage føringen i dette vigtige teknologiske kapløb. Til trods for den forventede hurtige vækst på området for rene køretøjer, navnlig elkøretøjer, viser prognoserne, at ca. 90 % af bilerne på de europæiske veje stadig vil være drevet udelukkende af forbrændingsmotorer i 2030, hvis der ikke indføres nye politikker³⁷. En balanceret og bæredygtig omstillingsproces kræver fortsatte investeringer for at øge køretøjers brændstoffektivitet og på vellykket vis kunne markedsføre flere lav- og nulemissionskøretøjer. Denne balancerede tilgang gør det muligt fortsat at forbedre forbrændingsmotoren og vil også give den nødvendige tid til udrulning af infrastruktur og til, at der kan sendes flere velfungerende rene køretøjer på markedet til en mere overkommelig pris og tilgængelige for alle europæere³⁸.

Kommissionens forslag om **præstationsnormer for biler og varevognes CO₂-emissioner** for perioden efter 2020 indeholder derfor ambitiøse, men samtidig realistiske mål for nedbringelsen af emissioner frem mod 2025 og 2030. Det indfører også et kreditsystem baseret på et benchmark for andelen af lav- og nulemissionskøretøjer frem for at tilgodese en bestemt teknologi og fastsætte kvoter. Forslaget sender et klart signal til dem, der investerer i alternative fremdriftssystemer og brændstofinfrastruktur, med det klare formål at give stabile incitamenter til frontløberne, så de investerer i kulstoffattige teknologier. En midtvejsrevision af lovgivningen vil give Kommissionen mulighed for at vurdere, hvor effektiv den er, og om nødvendigt foreslå ændringer.

Kommissionen betragter det som nødvendigt at **fastholde en teknologisk neutral definition på lav- og nulemissionskøretøjer** for at skabe incitamenter til at sende lav- og nulemissionskøretøjer på markedet, fordi disse har det højeste CO₂-reduktionspotentiale, men også fordi de vil bidrage med meget vigtige sidegevinster relateret til ren luft. Denne tilgang vil give industrien reguleringsmæssig stabilitet og tilstrækkelig forberedelsestid og samtidig

³² COM(2016) 381.

³³ Planen afprøves nu i seks sektorer, herunder i bilindustrien: <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1223&intPageId=4320&langId=da>.

³⁴ http://ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus/node_da.

³⁵ COM(2017) 376.

³⁶ <http://skillspanorama.cedefop.europa.eu/en>.

³⁷ SWD(2017) 650.

³⁸ "Inden 2024 bør gennemsnitsomkostningerne over 4 år for driften af et elkøretøj matche gennemsnitsomkostningerne for en benzinbil.". BEUC-undersøgelse: http://www.beuc.eu/publications/beuc-x-2016-122_low_carbon_cars_in_the_2020s-brochure.pdf.

fremskynde en stigning i antallet af lav- og nulemissionskøretøjer på EU-markedet til gavn for de europæiske forbrugere og borgernes livskvalitet, idet det vil resultere i renere luft i byerne.

Netforbundne og selvkørende køretøjer har et betydeligt potentiale hvad angår reducere af overbelastningen af vejene, CO₂-emissioner, luftforurening og antallet af dødsulykker på vores veje. Disse køretøjer er allerede på vej ud på EU-markedet og giver flere udfordringer og muligheder for forbedring af industriens konkurrenceevne. For at kunne høste de fulde fordele af grænseoverskridende storskalaprøvning samt forsknings- og finansieringsprogrammer både på EU-plan og medlemsstatsplan skal det sikres, at udrulningen og udbredelsen af denne teknologi i hele EU er sammenhængende og velkoordineret. Ud over at støtte forskning og innovation på dette område fortsætter Kommissionen sit arbejde med alle relaterede politik- og reguleringsmæssige spørgsmål, bl.a. under hensyntagen til anbefalingerne fra højniveaugruppen Gear 2030³⁹.

Elektromobilitet i stor målestok på tværs af Europa vil betyde, at behovet for **batterier** i EU vil stige betydeligt. Batterier er faktisk en del af kernen i denne nye industrielle revolution og en væsentlig forudsætning for overgangen til ren mobilitet. Udviklingen og produktionen heraf spiller en strategisk rolle i den igangværende overgang til ren mobilitet og rene energisystemer.

De globale markedsprognoser forventer, at efterspørgslen efter lithium-ion batterier vil vokse til 210-535 GWh inden 2025 sammenlignet med 78 GWh i dag. Prognoserne for markedsefterspørgslen i Europa spænder fra 37 til 117 GWh i 2025, hvor den i dag ligger under 10 GWh⁴⁰.

Forslaget om præstationsnormer for biler og varevognes CO₂-emissioner, herunder kreditsystemet for lav- og nulemissionskøretøjer, vil skabe den nødvendige klarhed og forudsigelighed hvad angår udrulningshastigheden i EU frem til 2030, samtidig med at det letter forbrugernes adgang til renere mobilitetsformer, der er økonomisk overkommelige. Bilfabrikanternes udmeldinger om tidsplaner og ambitioner for markedsføringen af nye eldrevne modeller de kommende år bekræfter den forventede stigning i efterspørgslen efter batterier. Set ud fra industriens perspektiv vil stigningen i efterspørgslen kræve større investeringer i værdikæden for batterier frem til 2025, herunder en massiv opskalering af fremstillingen af battericeller. Vi står derfor over for en kæmpe mulighed for at tiltrække investeringer hele vejen gennem værdikæden til EU.

Europa skal derfor snarest tage afgørende skridt hen mod **etableringen af en komplet værdikæde for udvikling og fremstilling af avancerede batterier i EU**. Den bør omfatte alle faser af batteriets levetid, herunder genbrug eller genanvendelse, samt øget lønsomhed i relation til anvendelsen af ressourcer og råmaterialer. Det vil også være afgørende, **at der går kort tid fra forskning til prøvning og demonstration af avanceret battericellefremstillingsteknologi i EU**. Europæiske virksomheder har ekspertisen og kapaciteten til at gøre Europa til det førende kontinent inden for elektromobilitet og næste generation af batterier. Dette kan opnås ved at skabe et tværeuropæisk og tværsektorielt økosystem for batterier, som kan omsætte teknologisk lederskab til batterisystemer med høj ydeevne, og som er forbrugerdifferentierede og fremstilles konkurrencedygtigt i Europa.

³⁹ Se også Gear 2030-rapporten.

⁴⁰ JRC Science for Policy Support, EU competitiveness in Advanced Li-ion Batteries for E-mobility and Stationary Storage Applications – Opportunities and Actions, september 2017.

Med tanke på investeringsniveauet og det presserende behov for investeringer kan dette ikke gøres på fragmenteret vis. Der er brug for en **samlet tilgang for Europa**. I betragtning af at det globale landskab er under hastig forandring, bør denne tilgang være målrettet et enkelt projekt eller en enkelt teknologi, men sigte på at fremme og koordinere industridrevne projekter i hele batteriforsyningskæden gennem fælles initiativer, der samler ekspertise og økonomiske ressourcer inden for bestemte områder. En europæisk batteristrategi skal handle om meget mere end batterier til køretøjer, eftersom den vil have omfattende konsekvenser ikke kun for hele det europæiske mobilitets- og energisystem, men også udenfor disse, med tanke på de åbenlyse konsekvenser den vil få for EU's industripolitik, strategierne vedrørende den cirkulære økonomi og EU's økonomiske partnerskaber med tredjelande, navnlig Afrika for så vidt angår råmaterialer⁴¹.

Med henblik på at kickstarte konkrete projekter vil Kommissionen afsætte 200 mio. EUR direkte til forskning og innovation i batterier under Horisont 2020 (arbejdsprogrammet for 2018-2020) oveni de 150 mio. EUR, der allerede er afsat. Derudover kan Den Europæiske Fond for Strategiske Investeringer og skræddersyede finansielle instrumenter såsom InnovFin-projekterne for energidemonstration tilbyde attraktive finansieringsvilkår for industriprojekter gennem Den Europæiske Investeringssbank⁴².

Kommissionen arbejder tæt sammen med ledende interessenter fra den europæiske industri samt medlemsstaterne⁴³ og vil tage disse spørgsmål op på industridagen i februar 2018. I tæt samarbejde med Kommissionen, Den Europæiske Investeringssbank og interesserede medlemsstater vil EU's industri- og innovationsmiljø være drivkræfterne bag dette projekt, der går ud på at etablere en konkurrencedygtig og fordelagtig udviklings- og fremstillingskæde, erobre betydelige markeder samt fremme beskæftigelse, vækst og investeringer i hele Europa. Derudover har Kommissionen forskellige instrumenter til rådighed, som kan være med til at fremme fælles investeringer og samarbejde blandt private og offentlige aktører i værdikæden, foruden en nøje fastlagt ramme for statsstøtte til understøttelse af sådanne tiltag⁴⁴.

EU har en stor portefølje af instrumenter, der kan anvendes til udviklingen af batterier. Disse omfatter **Den Europæiske Fond for Strategiske Investeringer** og **Den Europæiske Fond for Regionaludvikling** (der potentielt kan stille 44 mia. EUR til rådighed for forskning og innovation i batterier under de intelligente specialiseringsstrategier, der er udarbejdet i EU's regioner, og 35 mia. EUR til rådighed for energieffektiv og dekarboniseret transport), og Kommissionen vil desuden afsætte 200 mio. EUR direkte til forskning og innovation i batterier under **Horisont 2020** (2018-2020) oveni de 150 mio. EUR, der allerede er afsat.

5. Konklusioner

Den anden pakke af forslag, der fremlægges under initiativet "Et mobilt Europa har til formål at sikre, at de bedste løsninger inden for lav- og nulemissionsmobilitet samt netforbundne og selvkørende mobilitetsløsninger, udstyr og køretøjer udvikles, udbydes og fremstilles i Europa, og at Europa har den mest moderne infrastruktur på plads til støtte herfor. Samtidig bidrager nærværende pakke til at gøre miljøet rent for borgerne og dermed forbedre deres livskvalitet, navnlig i form af bedre luftkvalitet i byerne og ved at mindske overbelastningen af vejene. De foranstaltninger, der foreslås, bidrager også til at genoprette forbrugernes tillid.

⁴¹ COM(2014) 297.

⁴² <http://www.eib.org/products/blending/innovfin/products/energy-demo-projects.htm>.

⁴³ Møde på højt plan om udvikling og fremstilling af batterier i Europa, den 11. oktober 2017, http://europa.eu/rapid/press-release_STATEMENT-17-3861_en.htm.

⁴⁴ EUT C 188 af 20.6.2014, s. 4.

Pakken omfatter derfor en kombination af udbuds- og efterspørgselsorienterede foranstaltninger, der skal styre Europa ind på vejen til lavemissionsmobilitet og styrke den europæiske bilindustri og det europæiske økomobilitetssystemets konkurrenceevne. Pakken fremsætter klare anbefalinger til medlemsstaterne om at lukke de eksisterende infrastrukturhuller og opfylde de konstaterede infrastrukturbehov og fremlægger tiltag til mobilisering af finansiering, om nødvendigt på EU-plan. Den vil derfor bidrage til at skabe større sikkerhed for så vidt angår politik og lovgivning og bidrage til lige vilkår for alle.

Pakken bygger også videre på Kommissionens mange andre arbejdsstrategier, der bl.a. har til formål at øge installeringen af opladningsudstyr i private hjem, offentlige bygninger og parkeringsområder⁴⁵, hjælpe europæiske virksomheder og forbrugere med at gennemføre omstillingen til en stærkere og mere cirkulær økonomi, hvor ressourcerne anvendes på en mere bæredygtig måde⁴⁶, og støtte arbejdsmarkedets modstandskraft og konkurrenceevne. Den er rettet mod alle europæere, hvad enten man er borger, arbejdstager eller forbruger, og den vil fremme Europas konkurrenceevne og føre til mærkbare forbedringer, både for EU's indre marked, på nationalt og regionalt plan i medlemsstaterne og i byområder.

Kommissionen opfordrer alle interesserede parter til at arbejde tæt sammen for at sikre en hurtig vedtagelse og gennemførelse af de forskellige forslag og foranstaltninger i pakken, således at EU's industri, virksomheder, arbejdstagere og borgere kan drage maksimal fordel heraf så hurtigt som muligt.

Kommission vil fremlægge sin tredje og sidste pakke under initiativet "Et mobilt Europa" i første halvdel af 2018. Pakken vil omfatte forslag om præstationsnormer for lastvognes CO₂-emissioner, opfølgning på anbefalingerne fra højniveaugruppen Gear 2030⁴⁷, der blev vedtaget den 18. oktober 2017, tiltag på området for delekøretøjer, netforbundne køretøjer og selvkørende køretøjer og mobilitetsløsninger samt forslag om at lette e-dokumentation i forbindelse med transport og forbedre vejsikkerheden i EU.

⁴⁵ COM(2016) 860.

⁴⁶ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/towards-circular-economy_da.

⁴⁷ Gear 2030-rapporten, oktober 2017.