



Mødedokument

A8-0241/2018

28.6.2018

BETÆNKNING

om et mobilt Europa: en dagsorden for fremtidens mobilitet i EU
(2017/2257(INI))

Transport- og Turismeudvalget

Ordfører: István Ujhelyi

INDHOLD

	Side
FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS BESLUTNING	3
BEGRUNDELSE	16
UDTALELSE FRA UDVALGET OM MILJØ, FOLKESUNDHED OG FØDEVARESIKKERHED	19
OPLYSNINGER OM VEDTAGELSE I KORRESPONDERENDE UDVALG	26
ENDELIG AFSTEMNING VED NAVNEOPRÅB I KORRESPONDERENDE UDVALG.	27

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS BESLUTNING

om et mobilt Europa: en dagsorden for fremtidens mobilitet i EU (2017/2257(INI))

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Kommissionens meddelelse med titlen "Et mobilt Europa: en dagsorden for en socialt retfærdig omstilling til ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet for alle (COM(2017)0283),
- der henviser til Parisaftalen, som blev ratificeret af Europa-Parlamentet og Rådet den 4. oktober 2016¹,
- der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (generel forordning om databeskyttelse)²,
- der henviser til Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse af 18. oktober 2017 om ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet for alle³,
- der henviser til Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse af 5. juli 2017 om følger af digitaliseringen og robotiseringen af transportsektoren for EU's politikudformning⁴,
- der henviser til sin beslutning af 23. april 2009 om en handlingsplan for intelligente transportsystemer⁵,
- der henviser til sin beslutning af 10. december 2013 om CARS 2020: handlingsplan for en konkurrencedygtig og bæredygtig bilindustri i Europa⁶,
- der henviser til sin beslutning af 7. juli 2015 om opstilling af multimodal integreret billetudstedelse i EU⁷,
- der henviser til sin beslutning af 9. september 2015 om gennemførelse af hvidbogen om transport fra 2011: status og vejen frem mod bæredygtig mobilitet⁸,
- der henviser til Vallettaerklæringen om trafiksikkerhed af 29. marts 2017,
- der henviser til Kommissionens hvidbog med titlen "En køreplan for et fælles europæisk transportområde - mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem"

¹ EUT L 282 af 19.10.2016, s. 1.

² EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1.

³ EUT C 81 af 2.3.2018, s. 195.

⁴ EUT C 345 af 13.10.2017, s. 52.

⁵ EUT C 184E af 8.7.2010, s. 50.

⁶ EUT C 468 af 15.12.2016, s. 57.

⁷ EUT C 265 af 11.8.2017, s. 2.

⁸ EUT C 316 af 22.9.2017, s. 155.

(COM(2011)0144),

- der henviser til sin undersøgelse fra 2016 med titlen "Selvkørende biler: vejtransportens fremtid?",
 - der henviser til sin undersøgelse fra 2017 med titlen "Udfordringer med finansiering af infrastruktur i deleøkonomien",
 - der henviser til Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs undersøgelse fra 2017 med titlen "Undersøgelse af digitaliseringens og on-demand-økonomiens indvirkning på arbejdsmarkedene og konsekvenserne for beskæftigelsen og arbejdsmarkedsrelationerne",
 - der henviser til forretningsordenens artikel 52,
 - der henviser til betænkning fra Transport- og Turismeudvalget og udtalelse fra Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarer (A8-0241/2018),
- A. der henviser til, at der er strukturelle ændringer undervejs inden for transportsektoren, og at transportens fremtid i EU er i skæringspunktet mellem de overordnede prioriteringer i EU's klima- og energiramme for 2030, programmet ren luft i Europa og EU's retningslinjer for trafikssikkerhed 2011-2020;
- B. der henviser til, at dekarbonisering af transportsektoren og anvendelsen af lavemissionsteknologier frembyder muligheder for fremtidens mobilitet og bæredygtige økonomiske vækst;
- C. der henviser til, at den kollaborative økonomi og deleøkonomien er ved at transformere transportindustrien på verdensplan; der henviser til at værdien af transaktioner inden for den kollaborative økonomi i transportsektoren i Europa i 2015 er blevet anslået til 5,1 milliarder EUR, hvilket er en stigning på 77 % i forhold til det foregående år, mens den ikke-monetære deleøkonomis transaktioner langt overskrider dette scenarie, hvilket belyser betydningen af dette fænomen;
- D. der henviser til, at det skønnes, at passagertransporten vil stige med ca. 42 % mellem 2010 og 2050, og at godstransporten forventes at stige med 60 % i løbet af den samme periode;
- E. der henviser til, at hvidbogen om transport fra 2011 opfordrede til, at 30 % af godstransporten ad store korridorer blev flyttet fra vejtransport til mere bæredygtige transportformer som f.eks. jernbaner i 2030 og 50 % i 2050, samtidig med at den indeholdt krav om, at der blev udviklet en passende grøn infrastruktur;
- F. der henviser til, at anvendelsen af princippet om, at brugeren og forurenere betaler, inden for alle transportformer, herunder vej-, jernbane-, sø- og flytransport, vil bidrage til at skabe lige konkurrencevilkår mellem alle transportformer;
- G. der henviser til, at nye mobilitetstjenester i væsentlig grad har til formål at forbedre transporten i byområder og har mulighed for at gøre dette ved at mindske

trafikoverbelastning og emissioner og dermed skabe et alternativ til privatbiler, da privatbilen stadigvæk er hovedtransportmidlet, når der foretages rejser; der endvidere henviser til, at de kan muliggøre overgang til multimodal og fælles transport, som dermed også er mere bæredygtig og kan supplere offentlige og aktive transportformer;

- H. der henviser til, at transportsektoren spiller en afgørende rolle for en velfungerende EU-økonomi fungerer, der udgør ca. 4 % af EU's BNP og mere end 5 % af den samlede beskæftigelse i EU¹; der henviser til, at kvinder kun udgør 22 % af arbejdskraften i denne sektor, og at en tredjedel af det samlede antal ansatte i sektoren er over 50 år gamle;
- I. der henviser til, at forbundne og selvkørende køretøjer forventes at gøre den fremtidige vejtransport mere effektiv, sikrere og mere ufarlig, eftersom menneskelige fejl er den vigtigste årsag til alle trafikuheld på vejene i Europa;
- J. der henviser til, at der er opnået store fremskridt i de seneste årtier, hvilket gør EU til verdens sikreste vejtransportregion; der henviser til, at det høje antal ulykkesofre med 25 500 dødsfald, og 135 000 mennesker, der kom alvorligt til skade på vejene i Europa sidste år, stadig forårsager store menneskelige lidelser og uacceptable økonomiske omkostninger, som anslås til 100 mia. EUR årligt; der henviser til, at 2020-målene for nedbringelse af antallet af ofre for trafikulykker med halvdelen i forhold til 2010 ikke opfyldes, og at andelen af alvorlige kvæstelser og dødsfald for sårbare trafikanter som f.eks. fodgængere, cyklister eller førere af mindre tohjulede motorkøretøjer er markant stigende;
- K. der henviser til, at transport er den største kilde til luftforurening i byområder og er ansvarlig for over 25 % af drivhusgasemissionerne i EU, hvoraf vejtransporten tegner sig for over 70 % - en andel, som fortsætter med at vokse;
- L. der henviser til, at de seneste undersøgelser og vurderinger viser en tættere sammenhæng mellem eksponering for luftforurening og højere risici for folkesundheden, herunder hjerte-kar-sygdomme såsom slagtilfælde og iskæmiske hjertesygdomme samt kræft; der henviser til, at det anslås, at partikler er årsag til 399 000 for tidlige dødsfald om året, og det tilsvarende tal er 75 000 for nitrogenoxider og 13 600 for ozon; der henviser til, at mennesker, der bor i byområder, er særlig udsatte for denne fare;
- M. der henviser til, at der i øjeblikket gøres en stor indsats for at skabe en mere inklusiv, sikker og retfærdig transportsektor på verdensplan, bl.a. ved at indføre ambitiøse mål og bindende standarder, og der henviser til, at EU ikke bør gå glip af muligheden for at stå i spidsen for disse sociale innovationer;

Transportskifts indvirkning på færdigheder og arbejdsmetoder

- 1. glæder sig over Kommissionens meddelelse med titlen "Et mobilt Europa: en dagsorden for en socialt retfærdig omstilling til ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet for alle", som anerkender, at transportsektoren undergår gennemgribende

¹ *EU Transport in Figures: Statistical Pocketbook 2015*, Den Europæiske Unions publikationskontor, Luxembourg, 2015.

forandringer, og understreger, at revolutionen inden for digital mobilitet bør føre til en mere sikker, innovativ, integreret, bæredygtig, retfærdig og mere konkurrencedygtig vejtransportsektor, som er forbundet med andre mere bæredygtige transportformer; glæder sig over meddelelsens strategiske tilgang med hensyn til at opstille et sammenhængende regelsæt for det stadig mere komplekse vejtransportområde;

2. påpeger, at EU's mobilitetssektor skal udnytte de muligheder, som de digitale teknologier skaber; mener, at der bør udvikles og fremmes nye forretningsmodeller, der resulterer i innovative fælles mobilitetstjenester, herunder nye onlineplatforme for godstransport, samkørsel, delebil- eller delecyclordninger eller applikationer til smartphones, der giver mulighed for analyser i realtid og data om trafikforhold;
3. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at foreslå og anvende C-ITS-foranstaltninger sammen med de mål og initiativer, der er angivet i hvidbogen om transport fra 2011, og Parisaftalen om klimaændringer fra december 2015;
4. fremhæver, at EU's bilindustri beskæftiger 8 millioner personer og står for 4 % af EU's bruttoværditilvækst, hvilket skaber et handelsoverskud på 120 mia. EUR;
5. understreger, at digitaliseringsrelaterede ændringer i bilindustrien, automatisering eller renere biler vil kræve ny ekspertise og arbejdsmetoder; understreger, at disse ændringer bør føre til nye muligheder, der kan gøre transportsektoren mere attraktiv og afhjælpe manglen på arbejdskraft i sektoren; understreger, at produktion af renere, bedre opkoblede og mere automatiserede biler vil have indvirkning på fremstillingsindustrien, udvikling, vedligeholdelse og service og vil kræve nye færdigheder, f.eks. til samling af elektriske motorer eller fremstilling af anden generations batterier samt computer- eller detektionsudstyr; fremhæver, at industrien allerede i dag står over for enorme udfordringer med at ansætte personale med passende færdigheder, og at selvom væksten inden for beskæftigelsen inden for ingeniørfag forventes at fortsætte, er softwarefærdigheder et nyt krav, som virksomhederne skal søge at få opfyldt; opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at skræddersy europæiske transportarbejders praktikkurser og udvikling af færdigheder til disse nye udfordringer;
6. understreger, at lige muligheder for kvinder og mænd bør være en prioritet på dagsordenen for fremtidens transportsektor; understreger, at transportsektoren domineres af mænd, der udgør en tredjedel af den samlede arbejdsstyrke, og at det er nødvendigt at fremme en mere lige fordeling af kønnene; glæder sig over oprettelsen af "Kvinder og transport – EU-Platform for forandringer", der har til formål at fremme kvinders beskæftigelse og lige muligheder i transportsektoren; opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at samarbejde om denne platform for at sikre, at jobskabelsen for kvinder og digitaliseringen af transportsektoren går hånd i hånd;
7. påpeger, at den digitale revolution vil ændre bilindustriens værdikæde, forsknings- og investeringsprioriteringer og teknologiske valg, som skal være gennemsigtige, sammenhængende og i tråd med retlige standarder, hvilket har konsekvenser for dens globale konkurrenceevne;
8. minder om, at automatiseret kørsel vil have en betydelig indvirkning på arbejdsstyrken i transportsektoren og kræve nye kvalifikationer inden for de erhverv, der er berørt; opfordrer medlemsstaterne til at træffe passende foranstaltninger for at foregribe dette

skift på arbejdsmarkedet, hvilket bør ledsages af en styrket social dialog; opfordrer Kommissionen til at udarbejde en EU-strategi, der omfatter de nye muligheder, som digitaliseringen af transportsektoren vil skabe for beskæftigelsen, og til at tage hensyn til medlemsstaternes bedste praksis med det endelige formål at fremme skabelsen af arbejdspladser i transportsektoren, herunder som en prioritet for retfærdige overgangsordninger for beskæftigede, hvis job bliver forældet, efterhånden som transportsektoren digitaliseres;

9. understreger, at automatiseret kørsel i sidste ende vil rejse spørgsmål om fortolkningen af den eksisterende EU-lovgivning om køretid og hvileperioder; opfordrer Kommissionen til løbende at overvåge, om der er behov for lovgivningsmæssige foranstaltninger;
10. henleder opmærksomheden på de positive virkninger af digitaliseringen i transportsektoren, da det vil bidrage til at mindske bureaukratiet og forenkle procedurerne både for myndigheder og virksomheder og vil gøre det lettere at kontrollere overholdelsen af lovgivningen om køre- og hviletider og cabotagereglerne med indførelsen af digitale fartskrivere og således forbedre betingelserne for erhvervschauffører og bidrage til at skabe lige vilkår for alle operatører;
11. glæder sig over Kommissionens nye dagsorden for færdigheder for Europa og initiativer som f.eks. planen for sektorsamarbejde om færdigheder og koalitionen for digitale færdigheder og job, som fremmer samarbejde mellem fagforeninger, uddannelsesinstitutioner og aktører i den private sektor med henblik på at opfange, identificere og tackle misforhold mellem udbudte og efterspurgte kvalifikationer;
12. glæder sig over, at bilindustrien er en af de seks pilotsektorer, til hvilke der er blevet afsat finansiering via alliancen for sektorkvalifikationer inden for Erasmus+-programmet;
13. opfordrer Kommissionen til at forelægge en midtvejsevaluering af de igangsatte projekter om færdigheder i bilindustrien, herunder det treårige SKILLFULL-forskningsprojekt og anbefalingerne fra gruppen på højt plan, GEAR 2030; mener, at det på grundlag af resultatet af SKILLFUL-projektet vil være muligt at vurdere, om de eksisterende krav til uddannelse af og kvalifikationer for vejtransportchauffører er passende, særlig i lyset af de nye erhverv/kvalifikationer;
14. opfordrer medlemsstaterne til i stedet for at reagere på specifikke udfordringer at være proaktive i forbindelse med digitaliseringen og træffe omfattende og strategiske beslutninger på grundlag af teknologineutralitet, der har til formål at maksimere potentielle fordele, og til at arbejde hen imod at nå til enighed om EU's tilgang til centrale spørgsmål;
15. fremhæver den grundlæggende rolle, som brugere og forbrugere kan spille med hensyn til at fremme transportovergangen, og opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at øge gennemsigtigheden og den offentlige tilgængelighed af relevante data med henblik på at øge borgernes bevidsthed og gøre det muligt for forbrugerne at træffe velinformerede valg;

Omstilling gennem udvikling inden for forskning og innovation

16. understreger, at Europa er førende i verden inden for både fremstilling og transportoperationer, og understreger, at det er af afgørende betydning, at den europæiske transportsektor fortsat udvikler sig, investerer, foretager innovationer og fornyer sig selv på bæredygtig vis med henblik på at fastholde sit teknologiske lederskab og konkurrencestilling;
17. minder om den vigtige målsætning om at skabe et fælles europæisk transportområde uden barrierer, med effektiv samordnet modalitet, hvor hvert transportmiddel har sin egen plads, og samspillet mellem transportmidlerne øges; opfordrer derfor medlemsstaterne til at skabe et miljø baseret på velegnede incitamenters for at gøre transportmidlerne mere effektive og fjerne eksisterende barrierer såsom unødvendigt bureaukrati;
18. minder om, at bæredygtige og innovative transportteknologier og mobilitetsløsninger vil være nødvendige for at forbedre færdselssikkerheden samt begrænse klimaændring og CO₂-emissioner, luftforurening og trafikbelastning, og at en europæisk forskriftsmæssig ramme, der stimulerer innovation, er nødvendig; slår i denne forbindelse til lyd for mere investering i indbyrdes forbundet tværsektoriel forskning og udvikling, hvad angår opkoblede og førerløse biler, elektrificering af jernbaner og vejinfrastrukturer, alternative brændstoffer, køretøjernes konstruktion og fremstilling, netværk og trafikstyring samt intelligente tjenester og infrastruktur, uden at se bort fra eksisterende systemer inden for andre sektorer; bemærker, at disse vigtige innovationer vil nødvendiggøre anvendelsen af mange former for industriel knowhow, hvis de udvikles effektivt; påpeger i den forbindelse, at samarbejdende, opkoblede og automatiserede køretøjer kan gøre den europæiske industri mere konkurrencedygtig og mindske energiforbruget og transportemissioner samt bidrage til at reducere antallet af dødsfald på grund af trafikuheld på vejene; understreger derfor, at der bør fastsættes krav til infrastruktur med henblik på at sikre, at disse systemer kan fungere på sikker vis;
19. påpeger, at Europa for at holde trit med den teknologiske udvikling og give de europæiske borgere de bedst mulige transport- og mobilitetsløsninger og samtidig sikre, at de europæiske virksomheder kan bevare og øge deres konkurrenceevne, har behov for en bedre ramme for en fælles indsats inden for forskning og innovation i transportsektoren; mener, at ambitiøse mål for vores fremtidige transportsystem kun kan realiseres, hvis der kan udvikles, afprøves og gennemføres nye idéer og koncepter i tæt samarbejde med den politiske og lovgivningsmæssige dagsorden;
20. opfordrer til yderligere gennemsigtig finansiel støtte til forskning, innovation og uddannelse, som det er sket inden for rammerne af strategierne for intelligent specialisering, som Den Europæiske Fond for Regionaludvikling ved medfinansiering har ydet støtte til på områder såsom drivaggregater eller intelligente transportsystemer;
21. minder om, at europæisk finansiering under den kommende flerårige finansielle ramme (FFR) 2021-2027 vil være afgørende for fuldførelsen af grænseoverskridende infrastrukturer og for fjernelsen af flaskehalse langs Det Transeuropæiske Transportnets (TEN-T) hovedkorridorer, og bemærker, at finansiering af infrastruktur af høj kvalitet fremmer private og offentlige investeringer i bæredygtige transportordninger og -teknologier af høj kvalitet; efterlyser derfor finansieringsmidler inden for rammerne af

næste FFR til støtte af hurtig udvikling og udbredelse af digitale systemer, tjenester og løsninger til fremtidig transport;

22. understreger, at de finansielle barrierer bør sænkes, og at adgangen til finansiering bør forenkles, eftersom omkostningerne til bureaukrati og administration vejer forholdsvis tungere på SMV'erne på grund af deres mangel på kvalifikationer og kapacitet; anmoder Kommissionen om at sikre, at det offentlige udbud i medlemsstaterne i forbindelse med intelligente transportinfrastrukturer lever op til bestemmelserne om fremme af SMV'ers adgang til offentlige kontrakter i henhold til direktiv 2014/24/EU;
23. påpeger, at Europa skal forbedre innovationsøkosystemet fra teknologisk grundforskning til forskning i nye tjenester og forretningsmodeller, der fører til social innovation (der engang var vidt udbredt på markedet); fremhæver, at offentlig støtte til innovationsøkosystemet bør fokusere på markedssvigt i forbindelse med forskning og innovation samt innovationsvenlige politikker, der gør det muligt for europæisk standardisering og regulering og finansielle instrumenter at sætte skub i den private sektors investeringer i innovation;
24. bemærker, at forskning på EU-plan, navnlig gennem Horisont 2020, vil være afgørende for at opnå resultater, som det fremgår af offentlig-private partnerskaber såsom fællesforetagendet for brændselsceller og brint og initiativet vedrørende europæiske grønne køretøjer, og opfordrer til et specifikt offentlig-privat partnerskab for opkoblet og automatiseret kørsel; støtter Kommissionens arbejde for oprettelse af den europæiske batterialliance og opfordrer til yderligere finansiell støtte til udvikling af bæredygtige batterier og battericeller samt genanvendelse i EU for fremtidige lav- og nulemissionskøretøjer og for en global tilgang med fair trade i forbindelse med import af materialer såsom lithium og kobolt, eftersom udviklingen af disse teknologier i fremtiden vil spille en central rolle i ren og bæredygtig mobilitet;
25. fremhæver betydningen af at fremkomme med sammenhængende strategier til økonomisk og industriel udvikling, inden for hvilke mål såsom yderligere fremme af produktionen og anvendelsen af lavemissionskøretøjer modsvares af anvendelsen af ressourcer til at nå disse mål, med hensyn til infrastruktur og komponenter i tilknytning til anvendelsen, f.eks. batterier, hvilket er et aspekt, som Kommissionen og medlemsstaterne også bør sætte fokus på med henblik på at udforme en strategi for produktion af batterier i EU; understreger betydningen af at skabe incitamenter for fabrikanter og for udbredelse på markedet med henblik på at nedbringe omkostningerne;
26. glæder sig over, at Kommissionen også har skabt en forbindelse til den cirkulære økonomi med særlig fokus på knappe materialer og batterier; opfordrer i denne forbindelse Kommissionen til nøjere at vurdere miljøaftrykket af produktionen og genanvendelsen af batterier for at få et fuldstændigt billede af de miljømæssige konsekvenser af batteridrevne elkøretøjer for at lette sammenligningen af de forskellige fremdriftssystemers levetidsbæredygtighed;
27. understreger de potentielle fordele ved genanvendelse af batterier til køretøjer, for eksempel i intelligente net og intelligente løsninger for lagring af energi i hjemmet, og opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at støtte forskning og pilotprojekter på dette område gennem finansieringsordninger;

28. støtter den øgede brug af digitale teknologier i forbindelse med gennemførelsen af princippet om at "forureneren betaler", som f.eks. elektroniske vejafgifter og elektronisk billettering baseret på køretøjers miljøpræstation; glæder sig over Kommissionens retningslinjer for byer om regulering af køretøjers adgang til byer (UVAR'er); understreger imidlertid, at der skal gøres mere på europæisk plan for at undgå fragmenteringen af det indre transportområde; påpeger i denne forbindelse vigtigheden af finansiering til transportinfrastrukturprojekter og væsentlige investeringer i de mest miljøvenligt ansvarlige brændstoffer med lave kulstofemissioner for at fremme omlægningen af transportsystemet og sikre integrationen af energi- og transportaktiver som en metode til at fremme overgangen til en mere bæredygtig brændstofkombination; mener, at egnethed med hensyn til at nå klimamålene bør være et af udvælgelseskriterierne for projekter i forbindelse med EU-finansiering til transport;
29. gentager EU's tilsagn om bekæmpelse af klimaændringer i henhold til Parisaftalen, FN's 2030-dagsorden og klima- og energirammen for 2030; glæder sig over de allerede vedtagne foranstaltninger såsom den globalt harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure — WLTP) samt pakkerne om emissioner ved faktisk kørsel (RDE-pakkerne), som har til formål at mindske kløften mellem de erklærede mål for dekarbonisering og de reelle emissioner under kørsel; anmoder Kommissionen om at overvåge effektiviteten af disse foranstaltninger og om nødvendigt at foreslå yderligere forbedringer; anser WLTP for at være et skridt i den rigtige retning med hensyn til måling af personbilers brændstofforbrug og CO₂-emissioner;
30. bemærker, at bestemmelser om forbrugeroplysning om personbiler er bydende nødvendige for at fremskynde dekarboniseringen i transportsektoren, og opfordrer derfor til bedre, mere pålidelig og mere tilgængelig information om emissioner og brændstofforbrug for køretøjer, herunder standardiseret, synlig og tydelig mærkning af køretøjer, for at give forbrugerne mulighed for at foretage informerede valg og fremme adfærdændringer blandt virksomheder og privatpersoner og renere mobilitet; understreger, at mere præcise oplysninger også vil fremme og gøre det muligt for de offentlige myndigheder i medlemsstaterne, regionerne og byerne at anvende "grønne" offentlige indkøb; glæder sig over Kommissionens henstilling (EU)2017/ 948¹, men opfordrer også Kommissionen til at overveje en revision af direktiv 1999/94/EF² om mærkning af personbiler;
31. noterer sig både de nuværende finansielle og ikke-finansielle hindringer, som forbrugerne står over, når de skal købe et lavemissionskøretøj; minder om, at slutbrugernes accept af lavemissionskøretøjer i høj grad afhænger af tilgængeligheden af og adgangen til omfattende og grænseoverskridende infrastruktur; glæder sig i denne forbindelse over de eksisterende private og offentlige initiativer, der skal muliggøre roaming mellem operatører af opladningsinfrastruktur; opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at tage alle nødvendige skridt til at lette roaming og adgangen til opladningsinfrastruktur i Europa; opfordrer Kommissionen til at yde større støtte til medlemsstaternes bestræbelser på at udvide deres alternative brændstofinfrastruktur med henblik på snarest muligt at opnå central dækning på EU-plan;

¹ EUT L 142 af 2.6.2017, s. 100.

² EUT L 12 af 18.1.2000, s. 16.

32. er af den opfattelse, at det for at fremskynde udbredelsen af kulstoffattige brændstoffer på markedet og fuldt ud udnytte deres klimamæssige fordele er nødvendigt at skabe incitament for deres anvendelse og for udviklingen af kompatible køretøjer; gentager dog, at drivhusgasemissionerne fra transport for at overholde Parisaftalen skal være godt på vej mod nul senest i midten af århundredet; understreger, at den europæiske vejtransportsektor ikke kan ændres i retning af miljømæssig og økonomisk bæredygtighed ved fortsat at anvende en teknologisk "one-size-fits-all"-tilgang, og mener derfor, at det er nødvendigt med et skifte i retning af en ægte teknologineutral vurdering af fremdriftssystemer i relation til udviklingen af fremtidige køretøjer, som svarer til forskellige behov med hensyn til mobilitet; understreger, at der er behov for en tværsektoriel indsats for at fremskynde investeringer i infrastruktur for kulstoffattige brændstoffer, som er en forudsætning for større udbredelse og anvendelse af køretøjer, som anvender alternative brændstoffer;
33. understreger, at direktivet¹ om renere køretøjer skal tage hensyn til behovene og de disponible ressourcer hos kommuner og regionale myndigheder for at nå sit fulde potentiale, navnlig med hensyn til kompleksitet og administrative byrder;
34. glæder sig over Kommissionens tilsagn om senest den 2. maj 2018 at fremsætte et lovforslag om CO₂-emissioner og standarder for brændstofforbrug for tunge køretøjer, som bør være ambitiøst, realistisk og baseret på data, der er indsamlet ved hjælp af værktøjet til beregning af køretøjers energiforbrug (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool - VECTO), med henblik på at sikre en overordnet sammenhængende lovgivning for tunge køretøjer;; understreger, at VECTO skal ajourføres hurtigt og regelmæssigt med henblik på korrekt registrering af nye teknologier til rettidig forbedring af køretøjernes effektivitet;
35. understreger, at ambitionsniveauet for CO₂-mål for tunge køretøjer skal svare til de fremtidige ambitioner om at reducere forurenende emissioner, for eksempel under EURO 7, samt til kravene i henhold til direktiv 2015/719 om vægt og dimensioner²;
36. minder om de forfærdelige eksperimenter med eksponering af røg på mennesker og halvaber, der blev foretaget af European Research Group of Environment and Health in the Transport Sector (EUGT), et organ finansieret af store virksomheder inden for bilindustrien; minder om, at dette ikke er den første skandale af denne art i bilindustrien; opfordrer til, at al forskning, der informerer EU's politik, er fuldstændig uafhængig af bilindustrien, også med hensyn til finansiering og underleverancer;

Transportomstilling, der fungerer for alle brugere

37. understreger, at konnektivitet mellem autonome køretøjer, mellem køretøjer og infrastruktur, mellem køretøjer, cykler og fodgængere samt netværket i sig selv, bør være et vigtigt mål på lang sigt, og at køretøjer og infrastruktur vil være af afgørende betydning på lang sigt for at sikre en uhindret trafik; opfordrer derfor Kommissionen til at tage fat på spørgsmål om databrug og -forvaltning med fokus på databeskyttelse og til

¹ EUT L 120 af 15.5.2009, s. 5.

² EUT L 115 af 6.5.2015, s. 1.

at vurdere alle de sandsynlige programmer indeholdt i CAD-teknologien, der omfatter et højt niveau af autonomi og udbud af tjenesteydelser med merværdi; understreger behovet for at udvikle bedre infrastruktur til telekommunikation og satellitbaseret positionsbestemmelse og kommunikationstjenester mellem køretøjer og infrastruktur og opfordrer Kommissionen til at fastsætte, hvor og hvornår den eksisterende transportinfrastruktur skal bringes i overensstemmelse med standarder for intelligent transportinfrastruktur;

38. påpeger, at automatiserede biler og renere køretøjer vil kræve integreret planlægning af infrastruktur og investeringer for at udstyre vejene med den nødvendige telekommunikations- og betalingsinfrastruktur, f.eks. til elbiler, samt til at levere vejdata af høj kvalitet, f.eks. digitale kort i høj opløsning og fuldstændig interoperabelt køretøjsmonteret udstyr; opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at sætte skub i investeringerne med henblik på finansiering af innovative og bæredygtige opdateringer af transportinfrastrukturen;
39. minder Kommissionen om, at en fuld 5G-dækning af TEN-T korridorer for jernbaner, veje og indre vandveje skal sikres snarest muligt for at fuldføre passende transportforbindelser og en ordentlig håndtering af sikkerhed, signaler, automatisering, digitale løsninger for forbrugerne og en sikker forvaltning af data; opfordrer til, at der udvikles intelligente motorvejsprojekter og etableres intelligente transportkorridorer; mener, at de største veje bør have fiberforbindelser, trådløse stationer og 5G-basisstationer;
40. minder om, at nul dødsfald på de europæiske veje bør være det overordnede mål, og fremhæver behovet for at garantere en sikker sameksistens af gamle og nye transportformer, idet obligatorisk montering af visse kørselsassistentsystemer og sikringen af passende infrastruktur vil lette denne overgang; opfordrer Kommissionen til at foretage en grundig og teknologisk neutral vurdering af de sikkerhedsmæssige følger af brugen af automatiserede systemer i transportsektoren med et holistisk fokus på analyse af de sikkerhedsmæssige virkninger på alle intermodale transportsystemer;
41. understreger, at målene for nedbringelse af antallet af dødsfald og alvorligt kvæstede i trafikulykker stadig ikke er nået, og at den europæiske transportpolitik derfor bør fokusere på at nedbringe dette tal; understreger vigtigheden af passende sikkerhedslovgivning for at opnå en mere sikker vejtransportsektor; minder Kommissionen og medlemsstaterne om, at der med henblik på at nedbringe antallet af trafikulykker og ofre på Europas veje bør sikres passende parkerings- og hvileforhold i hele EU;
42. minder om, at udviklingen af forbundne og automatiserede køretøjer stort set er drevet af teknologi; opfordrer derfor til, at denne udviklings samfundsmæssige påvirkninger undersøges, og mener, at det skal sikres, at indførelsen af forbundne og automatiserede køretøjer er fuldt forenelig med de samfundsmæssige, menneskelige og miljømæssige værdier og målsætninger; understreger, at det i tilfælde af en ulykke med en eller flere automatiserede biler tydeligt bør fremgå, hvem der er ansvarlig, dvs. hvorvidt det er softwarevirksomheden/softwarevirksomhederne, bilproducenten/bilproducenterne, føreren/førerne af bilen eller forsikringsselskabet/forsikringsselskaberne;
43. understreger, at disse kommende ændringer ikke bør ske på bekostning af den sociale

inklusion og tilslutningsmuligheder for medlemsstaterne og områder, hvor der er huller i mobiliteten; bemærker, at det er nødvendigt at opgradere netkapaciteten ved at udnytte netværkenes eksisterende infrastruktur og fremtidige vigtige innovationer for at muliggøre en dybere integration af digitale teknologier og imødegå de store forskelle i forbindelserne mellem medlemsstaterne og også mellem byområder, landdistrikter og afsidesliggende områder, og til dette formål bør der udvikles en række relevante løsninger understøttet af og ved hjælp af koordinering mellem den offentlige og private sektor; understreger, at traditionelle transportformer såsom busser stadig har en central rolle at spille i fjerntliggende og bjergrige områder og ikke bør ikke lades ude af betragtning i denne proces; minder om, at erfaringen i adskillige EU-lande viser, at strukturering af den kollektive og offentlige vejtransport transportnet under kontrakter om offentlig service-forpligtelse (PSO), der kombinerer rentable og urentable strækninger, kan give optimale resultater for borgerne, de offentlige finanser og konkurrencen på markedet;

44. minder om behovet for at fremme kollektive og sikre transportformer for gods og passagerer i vigtige grænseoverskridende korridorer og metropolområder med henblik på at nedbringe forurening, trafikpropper og antallet af ofre og beskytte borgernes og trafikanters sundhed;
45. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at fremme bæredygtige mobilitetsplaner for byområder og bæredygtige mobilitetsplaner for landdistrikter, som er begrundet i offentlighedens interesse, og integrere alle nye transportformer, der støtter udbredelsen af et multimodalt transportsystem for passagerer, som øger mobiliteten og kvaliteten af tjenesterne for borgerne, herunder for de ældre og borgere med handicap, idet de forsynes med alternativer, og internaliserer eller nedbringer de sundhedsmæssige og eksterne miljømæssige omkostninger for byerne, samtidig med at turismen fremmes; bemærker, at disse planer bør fremme integration, deltagelse og beskæftigelse for borgere, der bor i mere afsidesliggende områder, for at bekæmpe faren for affolkning af landdistrikterne, forbedre adgangen til og kommunikationen med fjerntliggende områder og grænseoverskridende regioner; understreger, at mobilitet i landdistrikter afviger væsentligt fra mobilitet i byområder ikke alene med hensyn til afstande og tilgængeligheden af offentlig transport, men også med hensyn til miljømæssige og økonomiske faktorer, f.eks. lavere miljøbelastning fra forurenende emissioner, lavere gennemsnitlig indkomst og højere barrierer for investering i infrastruktur;
46. noterer sig, at de erfaringer, der kan drages af tidligere og igangværende projekter – f.eks. arbejdsprogrammet for transport, Connecting Europe-faciliteten og bæredygtig fælles mobilitet forbundet med offentlig transport i Europas landdistrikter (SMARTA), bidrager til at skabe intelligente landsbyer, herunder mere effektive og intelligente dør-til-dør-logistikydelse, innovative koncepter for mobilitet som en tjenesteydelse (MaaS), næste generation af intelligent transportinfrastruktur, opkoblet og automatiseret transport og intelligent mobilitet i byer (transport til og fra byer);
47. understreger, at mobilitet i stigende grad betragtes som en tjenesteydelse, og at der derfor bør skabes mulighed for en mere gnidningsløs og multimodal dør-til-dør-befordring på tværs af grænserne; opfordrer derfor alle medlemsstater til at stille multimodale rejseinformations- og bookingtjenester til rådighed med oplysninger i

realtid; opfordrer Kommissionen til inden udgangen af 2018 at fremsætte et lovforslag om multimodale passagerrettigheder; fastholder, at sådanne nye transporttjenester for eksempel i forbindelse med vejafgiftssystemer bør behandles som transportformer, der mindst er lige så gode omend måske ikke bedre end privatbilisme, og at deres gennemførelse ikke forsinkes af lovgivningsmæssige hindringer;

48. opfordrer Kommissionen til at fremme den eksisterende nationale og lokale bedste reguleringspraksis, at integrere nye og traditionelle former for mobilitet, der støtter forbrugernes valg, gør multimodale informations- og billetteringstjenester tilgængelige for forbrugerne og tilskynder til brugen af offentlig transport frem for privat, eller som støtter tilbud hidrørende fra initiativer inden for den kollaborative økonomi i transportsektoren, der giver fremdrift og den nødvendige støtte til fremme af den bæredygtige turismen og af miljø- og kulturarven, idet den navnlig tilgodeser SMV'er og fokuserer på medlemsstaterne og områder, hvor der er huller i mobiliteten;
49. gentager, at rejser er en af de sektorer, der er mest påvirket af digitalisering, og at dette nye og mere indflydelsesrige digitale miljø sætter forbrugerne i stand til at spille en mere aktiv rolle, når de søger, indkøber, reserverer og betaler for deres rejser; understreger, at det er nødvendigt at håndhæve de eksisterende regler, der opretholder gennemsigtighed og neutralitet, så forbrugerne kan træffe velinformerede valg på grundlag af pålidelig information;
50. påpeger betydningen af vejledning i forbindelse med mobilitet; finder det vigtigt, at folk tilskyndes til at indføre bæredygtige mobilitetsvaner gennem økonomiske incitamenter samt gennem bevidstgørelse om de miljømæssige virkninger af individuelle transportformer og gennem koordinering og udvikling af kulstoffattige transporttjenester såsom offentlig transport og oprettelse eller forbedring af infrastruktur til blød mobilitet (gang til fods, cykling, osv.) med henblik på at give folk et alternativ til vejtransport; understreger behovet for at finansiere projekter, der fremmer lavemissionsmobilitet på lokalt og regionalt plan, som f.eks. ordninger for bycykler;
51. opfordrer Kommissionen til at fremme effektiv og grøn logistik for bedre at kunne klare den forventede stigning i efterspørgslen efter godstransport gennem bedre optimering af lastning af lastvogne og til at reducere antallet af tomme eller delvist lastede lastbiler; opfordrer endvidere Kommissionen til at styrke indsatsen for at øge det multimodale skift og til at fremme grøn logistik gennem bedre udnyttelse af kapaciteten i tomme eller delvist lastede lastbiler samt at fremme multimodale platforme til koordinering af transportforespørgsler; opfordrer medlemsstaterne til at anvende elektroniske fragtpapirer som standard i hele Europa for at nedbringe de administrative byrder og øge effektiviteten;
52. understreger det vigtige bidrag, som konvojkørsel og anvendelsen af lange lastbiler kan yde med henblik på at øge effektiviteten og brændstofbesparelsen inden for godstrafik på vejene; opfordrer derfor Kommissionen og medlemsstaterne til at gennemføre målene fra Amsterdamerklæringen og indføre incitamenter til øget anvendelse af lange lastbiler;
53. opfordrer Kommissionen til at støtte initiativer, der bidrager til at nedbringe og undgå overbelastning af vejnettet uden at overføre store transportmængder til alternative vejafsnit, som f.eks. eksempler på bedste praksis i forbindelse med "trængselsafgift"

samt vellykkede foranstaltninger med henblik på trafikoverflytning;

54. opfordrer Kommissionen til at foretage en tilbundsgående vurdering af spørgsmål i forbindelse med beskyttelse af persondata og erstatningsansvar, som kan opstå i forbindelse med udviklingen af automatiserede biler;
 55. understreger deleøkonomiske modellens potentiale for at forbedre transportsystemets effektivitet og begrænse uønskede eksterne virkninger ved trafik, såsom trængsel og emissioner; opfordrer myndighederne til i overensstemmelse med nærhedsprincippet at overveje fuldt ud at integrere de reelt deleøkonomiske transportformer i det konventionelle transportsystem med henblik på at fremme skabelsen af komplette og velfungerende transportkæder og tilbyde nye former for bæredygtig mobilitet;
 56. understreger, at de mest presserende spørgsmål i forbindelse med deleøkonomien drejer sig om forbrugerbeskyttelse, ansvarsfordeling, beskatning, forsikringsordninger, social beskyttelse af arbejdstagere (både ansatte og selvstændige) og databeskyttelse, og forventer et reguleringsmæssigt indgreb i denne henseende; opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at sikre, at deleøkonomien ikke giver anledning til illoyal konkurrence, social og skattemæssig dumping og erstatter den regulerede offentlige transport;
 57. henviser til, at der i lyset af EU-Domstolens dom i sag C-434/15 af 20. december 2017¹ tydeligt bør fastsættes en grænse, der adskiller den blotte formidling via onlineplatforme i forhold til udbydelse af en transportydelse; anser en tjenesteydelse for ikke at være knyttet til informationssamfundet, hvis aktiviteten dækker en væsentlig andel af udbydelsen af professionelle tjenesteydelser, og under alle omstændigheder hvis den teknologiske platform på direkte vis eller tilnærmelsesvist fastsætter priser, mængde eller kvalitet af den tjenesteydelse, der tilbydes;
 58. anmoder medlemsstaterne om at vedtage foranstaltninger til at mindske risikoen og muligheden for skatteunddragelse i forbindelse med deleøkonomi ved at kræve, at der skal betales skat det sted, hvor indtægten genereres, og hvor tjenesteydelserne reelt tilbydes;
-
- ◦
59. pålægger sin formand at sende denne beslutning til Rådet og Kommissionen.

¹ Domstolens dom (Store Afdeling) af 20. december 2017 — *Asociación Profesional Elite Taxi mod Uber Systems Spanien, SL*, C-434/15, ECLI:EU:C:2017:981.

BEGRUNDELSE

Indledning

Transportsektoren spiller en central rolle i den europæiske økonomi og det europæiske samfund. Med udviklingen af automatiserede biler, digitalisering og nødvendigheden af at udvikle renere transport er sektoren ved at undergå gennemgribende ændringer, som berører alle aspekter af vores samfund. Kommissionen har reageret på mobilitetssektorens udfordringer med en pakke af lovgivningsforslag (den såkaldte "mobilitetspakke"), der tager sigte på at tilskynde til indførelse af vejafgiftsordninger, reduktion af CO₂-emissioner, bekæmpelse af ulovlig beskæftigelse og sikring af anstændige vilkår og hviletider for arbejdstagere. Som medlovgiver er Europa-Parlamentet med til at udforme resultatet af denne proces. Ud over de lovgivningsmæssige tiltag er det nødvendigt at fastholde fokus på den fremtidige udvikling og sikre, at overgangen vil føre til en mere retfærdig, mere konkurrencedygtig og renere mobilitet.

Baggrund

Kommissionens meddelelse med titlen "Et mobilt Europa: En dagsorden for en socialt retfærdig omstilling til ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet for alle" tager fat på en bred vifte af spørgsmål inden for vejtransportsektoren og fokuserer på de spørgsmål, der er genstand for lovgivningsmæssige forslag i forbindelse med mobilitetspakken.

Formålet med denne strategiske initiativbetænkning er at bygge videre på de idéer, som præsenteres i Kommissionens meddelelse, og at fremhæve de centrale aspekter af transportpolitikken, som ikke har været omfattet af forslag i forbindelse med mobilitetspakken. Nogle vigtige aspekter er også blevet behandlet i initiativbetænkningen fra Transport- og Turismeudvalget om en europæisk strategi for samarbejdende intelligente transportsystemer, hvorfor denne betænkning ikke omhandler de samme spørgsmål. Betænkningen henviser også til udtalelser fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg om den ovennævnte meddelelse fra Kommissionen og navnlig om "følger af digitaliseringen og robotiseringen af transportsektoren for EU's politikudformning".

Grundlæggende strukturelle forandringer i transportsektoren

Digitalisering er en af de centrale faktorer, der påvirker alle områder af transportsektoren. Det påvirker både forbrugere og udbydere af mobilitetstjenester. Det vil også have betydning for den europæiske industri og for arbejdstagerne. Lovgiverne har et ansvar for at sikre, at disse grundlæggende ændringer ikke skaber kløfter i samfundet, og at konkurrenceevnen i Den Europæiske Union opretholdes.

Der er sket hurtige og gennemgribende ændringer. Der er foregået omfattende forskning for at vurdere virkningerne af digitaliseringen og forudsige dens udvikling i fremtiden, selv om der fortsat kun foreligger få afsluttede undersøgelser. Opgaven for politikerne består i ikke at fastholde en reaktiv tilgang til specifikke udfordringer, men at træffe strategiske foranstaltninger med henblik på at tackle store udfordringer. Fokuseret forskning og udvikling vil være afgørende for fortsat at kunne være førende inden for teknologi på et meget konkurrencepræget globalt marked.

Den nye færdigheder og arbejdsmetoder

Et centralt aspekt er nødvendigheden af at udruste borgerne - både som arbejdstagere og som forbrugere af forskellige tjenesteydelser - med de nødvendige færdigheder i dette nye miljø. En samordnet indsats på europæisk plan er nødvendig for at sikre samhørighed mellem medlemsstaterne, da manglende tilpasning til udviklingen af digitaliseringen kan få alvorlige konsekvenser for deres økonomiske udsigter og konkurrenceevnen i EU.

Bilindustrien er en af de vigtigste drivkræfter i den europæiske økonomi, idet den tegner sig for næsten 7 % af EU's bruttonationalprodukt og giver beskæftigelse til 12,2 mio. mennesker. Det er afgørende at sikre, at denne industri råder over de arbejdstagere, som den har brug for at holde sig på forkant med den teknologiske udvikling og for at opretholde sin stærke position på det globale marked.

Kommissionen har taget nogle vigtige skridt. Lanceringen af den nye dagsorden for færdigheder i Europa har sat det nødvendige fokus på behovet for at identificere de færdigheder, der er behov for i den hurtigt voksende økonomi, og sikre, at arbejdstagerne har mulighed for at få den relevante uddannelse.

En række initiativer er særlig relevante for den europæiske bilindustri. Uddannelse og erhvervelse af færdigheder står direkte i forbindelse med beskæftigelsesudsigterne. Da ungdomsarbejdsløsheden er en væsentlig udfordring, spiller samarbejdet mellem erhvervslivet og uddannelsessektoren en central rolle i at sikre, at det kan lykkes unge at komme ind på arbejdsmarkedet med de rette kvalifikationer og uddannelse. Digitaliseringen berører også dem, der allerede arbejder i transportsektoren. Automatiseret kørsel vil navnlig påvirke efterspørgslen efter chauffører på arbejdsmarkedet. Nogle job vil gå tabt som følge af denne teknologiske udvikling, og tiden er nu inde til at sikre, at mennesker, der potentielt kan blive berørt af denne forandring, rettidigt kan blive opkvalificeret til at udføre nye opgaver og udnytte de nye muligheder, som digitaliseringen giver.

Udfordringer i forbindelse med forskning og innovation

Den digitale revolutions fulde potentiale kan kun udnyttes ved at indtage en førerposition inden for forskning og innovation, som vil forme fremtiden for mobilitetssektoren. EU risikerer at sakke agterud i forhold til vigtige aktører, såsom USA og Kina, hvor der gøres hurtige fremskridt inden for forskning og innovation. Det er klart, at EU har behov for et regelsæt, der fremmer innovation. EU er også nødt til at yde øget finansiering via forskellige instrumenter, navnlig gennem Horisont 2020, som er det vigtigste program for forskning og innovation.

Transportomstilling, der fungerer for alle brugere

Transportomstillingen skal forvaltes og fremmes på en måde, der gør optimal brug af de nye muligheder set ud fra samtlige transportbrugeres synsvinkel. Transportbrugernes sikkerhed er fortsat af altafgørende betydning. Da menneskelige fejl er den vigtigste årsag til ulykker, kan automatiseret transport bidrage afgørende til målet om nul ulykker på de europæiske veje. Overgangsperioden vil imidlertid være en udfordring, da den ikke alene indebærer, at den automatiserede transport må integreres i det nuværende miljø, men at der også skal skabes de nødvendige forbindelser og den påkrævede infrastruktur. Desuden skal der gives mulighed for en sikker sameksistens med traditionelle transportformer, som sandsynligvis fortsat vil være i

brug i lang tid fremover.

Ordføreren ønsker især at henlede opmærksomheden på behovet for at sikre, at ingen områder eller sociale grupper lades i stikken i forbindelse med revolutionen inden for mobilitet. Landdistrikterne bør nyde godt af passende infrastruktur- og transporttjenester, eftersom deres inklusion og tilgængelighed er afgørende for deres økonomiske levedygtighed.

Desuden bør omstillingen af transportsektoren fokusere på at udvikle renere og mere bæredygtige løsninger. Transportsektoren er for øjeblikket den største kilde til luftforurening i byområder og er ansvarlig for over 25% af drivhusgasemissionerne i EU, hvoraf vejtransporten tegner sig for over 70%. Lovgiverne har et ansvar for at handle på dette område, da denne indsats vil være til gavn for alle borgere.

17.5.2018

UDTALELSE FRA UDVALGET OM MILJØ, FOLKESUNDHED OG FØDEVARESikkerhed

til Transport- og Turismeudvalget

om et mobilt Europa: en dagsorden for fremtidens mobilitet i EU
(2017/2257(INI))

Ordfører for udtalelse: Damiano Zoffoli

FORSLAG

Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevaresikkerhed opfordrer Transport- og Turismeudvalget, som er korresponderende udvalg, til at optage følgende forslag i det beslutningsforslag, det vedtager:

1. støtter Kommissionens meddelelse af 31. maj 2017 med titlen "Et Mobilt Europa" (COM(2017)0283), navnlig for så vidt angår behovet for et hurtigt skifte i retning af lav- og nulemissionsvejmobilitet, intermodalitet, fælles mobilitet og udviklingen af forbundne og automatiserede køretøjer via investeringer i og integration af infrastruktur, energi og digitale net; glæder sig over meddelelsens strategiske tilgang med hensyn til at opstille et sammenhængende regelsæt for det stadig mere komplekse vejtransportområde;
2. bemærker, at dekarboniseringen af transportsektoren har potentiale til at reducere afhængigheden af importeret energi og erstatte den med renere, indenlandsk producerede energikilder; minder om, at:
 - a) EU's vejtransportsektor tegner sig for en femtedel af EU's drivhusgasemissioner, og at der i sektoren næsten udelukkende bruges olie som brændstof,
 - b) der mellem 2010 og 2050 forventes en stigning på 42 % i personbefordring ad landevej og en stigning på 60 % i vejgodstransporten, og
 - c) inden midten af århundredet skal drivhusgasemissionerne fra transport være mindst 60 % lavere, end de var i 1990, og være godt på vej mod nul;fremhæver derfor, at der er behov for fortsatte bestræbelser for at styrke innovation og

tiltrække private investeringer i F&U, i udvikling af markeder for nye teknologier og løsninger samt i infrastruktur, og også for at udvikle kulstoffattige transporttjenester såsom offentlig transport; påpeger betydningen af vejledning i forbindelse med mobilitet og understreger, at standarder for køretøjers effektivitet og transportinfrastruktur skal tilpasses til et CO₂-mål, som holdes inden for rammerne af Parisaftalens tilsagn, under hensyntagen til emissionerne gennem hele deres levetid;

3. gentager EU's tilsagn om bekæmpelse af klimaændringer i henhold til Parisaftalen, FN's 2030-dagsorden og klima- og energirammen for 2030; glæder sig over de allerede vedtagne foranstaltninger såsom den globalt harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure — WLTP) samt pakkerne om emissioner ved faktisk kørsel (RDE-pakkerne), som har til formål at mindske kløften mellem de erklærede mål for dekarbonisering og de reelle emissioner under kørsel; anmoder Kommissionen om at overvåge effektiviteten af disse foranstaltninger og om nødvendigt at foreslå yderligere forbedringer; anser WLTP for at være et skridt i den rigtige retning med hensyn til måling af personbilens brændstofforbrug og CO₂-emissioner;
4. påpeger, at når rejser opdeles efter transportform, er personbilen stadig det vigtigste transportmiddel med hensyn til antallet af rejser;
5. anser det for vigtigt at forbedre infrastrukturen for alternative emissionsfrie former for mobilitet i byområder; understreger behovet for at finansiere projekter, der fremmer lavemissionsmobilitet på lokalt og regionalt plan, som f.eks. ordninger for bycykler;
6. understreger, at det med henblik herpå vil være nødvendigt hurtigt at øge andelen af elektromobilitet og kulstoffattige brændstoffer, eftersom vejtransporten tegner sig for en femtedel af EU's emissioner, og dette tal er stigende, men at man også skal se på kulstofemissioner og miljøpåvirkninger fra produktionen af disse alternative energikilder; finder det vigtigt, at personer tilskyndes til bæredygtige transportvaner gennem forskellige økonomiske incitamenter samt ved at øge bevidstheden om de miljømæssige konsekvenser af de enkelte transportformer; noterer sig både de nuværende finansielle og ikke-finansielle hindringer, som forbrugerne står over, når de skal købe et elektrisk køretøj; minder om, at slutbrugernes accept af kulstoffattige brændstoffer i høj grad afhænger af tilgængeligheden af og adgangen til infrastruktur; glæder sig i denne forbindelse over de eksisterende private og offentlige initiativer, der skal muliggøre roaming mellem operatører af opladningsinfrastruktur; opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at tage alle nødvendige skridt til at lette roaming og adgangen til opladningsinfrastruktur i Europa;
7. er af den opfattelse, at det for at fremskynde udbredelsen af kulstoffattige brændstoffer på markedet og fuldt ud udnytte deres klimamæssige fordele er nødvendigt at skabe incitamenter for deres anvendelse og for udviklingen af kompatible køretøjer; gentager dog, at drivhusgasemissionerne fra transport for at overholde Parisaftalen skal være godt på vej mod nul senest i midten af århundredet; understreger, at den europæiske vejtransportsektor ikke kan ændres i retning af miljømæssig og økonomisk bæredygtighed ved fortsat at anvende en teknologisk "one-size-fits-all"-tilgang, og mener derfor, at det er nødvendigt med et skifte i retning af en ægte teknologineutral vurdering af fremdriftssystemer i relation til udviklingen af fremtidige køretøjer, som

svarer til forskellige behov med hensyn til mobilitet; understreger, at der er behov for en tværsektoriel indsats for at fremskynde investeringer i infrastruktur for kulstoffattige brændstoffer, som er en forudsætning for større udbredelse og anvendelse af køretøjer, som anvender alternative brændstoffer;

8. bemærker endvidere, at de daglige ture i gennemsnit foretages over meget korte afstande, og at det derfor er afgørende at etablere infrastruktur for blød mobilitet (gang, cykling osv.) for at give borgerne et alternativ til vejtransport;
9. påpeger, at personbefordring ifølge prognoser vil stige med 40 % inden 2050, navnlig inden for luftfartssektoren (+ 58 %), hvilket vil resultere i en stigning på 15 % i drivhusgasemissionerne mellem 2030 og 2050 i forhold til 1990;
10. bemærker, at de fremtidige strategier for mobilitet og transport — i lyset af de nye løsninger inden for deleøkonomien og den kollaborative økonomi — skal tage hensyn til investeringspotentialet i landdistrikterne;
11. noterer sig, at de erfaringer, der kan drages af tidligere og igangværende projekter – f.eks. arbejdsprogrammet for transport, Connecting Europe-faciliteten og Bæredygtig fælles mobilitet forbundet med offentlig transport i Europas landdistrikter (SMARTA), bidrager til at skabe intelligente landsbyer, herunder mere effektive og intelligente dør-til-dør-logistikydelser, innovative koncepter for mobilitet som en tjenesteydelse (MaaS), næste generation af intelligent transportinfrastruktur, opkoblet og automatiseret transport og intelligent mobilitet i byer (transport til og fra byer);
12. glæder sig over, at Kommissionen også har skabt en forbindelse til den cirkulære økonomi med særlig fokus på knappe materialer og batterier; opfordrer i denne forbindelse Kommissionen til nøjere at vurdere miljøaftrykket af produktionen og genanvendelsen af batterier for at få et fuldstændigt billede af de miljømæssige konsekvenser af batteridrevne køretøjer for at lette sammenligningen af de forskellige fremdriftssystemers levetidsbæredygtighed;
13. understreger de potentielle fordele ved genanvendelse af batterier til køretøjer, f.eks. i intelligente net og intelligente løsninger for lagring af energi i hjemmet, og opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at støtte forskning og pilotprojekter på dette område gennem finansieringsordninger;
14. støtter den øgede brug af digitale teknologier i forbindelse med gennemførelsen af princippet om at "forureneren betaler", som f.eks. elektroniske vejafgifter og elektronisk billettering baseret på køretøjers miljøpræstationer; understreger, at en harmoniseret ramme for vejafgiftssystemer bør tage hensyn til såvel drivhusgasemissioner som forurenende emissioner i relation til miljøpræstationer for at sende klare og afbalancerede signaler til udviklingen af nye køretøjer; understreger imidlertid, at disse regler bør være klare og gennemsikkelige for trafikanter; understreger de positive miljø- og sikkerhedsmæssige virkninger af løsninger til forbundet mobilitet og automatiseret transport i byområder, f.eks. optimerede trafikstrømme og reduktionen af trafik fra biler, der søger parkeringspladser, og opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at bistå byerne med at vedtage den nødvendige teknologi; understreger imidlertid, at udviklingen af selvkørende biler ikke bør føre til en stigning i individuel transport eller øget færdselstæthed; anser det for vigtigt, at nye transporttjenester, såsom samkørsel og

MaaS, bør behandles som transportformer, som er mindst lige så gode, hvis ikke bedre end privatbilisme; glæder sig over Kommissionens retningslinjer for byer om regulering af køretøjers adgang til byer (UVAR'er); understreger imidlertid, at der skal gøres mere på europæisk plan for at undgå fragmenteringen af det indre transportområde; påpeger i denne sammenhæng betydningen af finansiering af transportinfrastrukturprojekter for opfyldelsen af klimamålene og betydningen af grænseoverskridende samarbejde mellem medlemsstaterne; mener, at egnethed med hensyn til at nå klimamålene bør være et af udvælgelseskriterierne for projekter i forbindelse med EU-finansiering til transport;

15. understreger, at vejtransport ifølge tal fra WHO bidrager til luft- og støjforurening, hvilket har en negativ indvirkning på borgernes sundhed, især i byområder; påpeger, at partikler i EU-28 årligt anslås at forårsage 399 000 for tidlige dødsfald, mens de tilsvarende tal for nitrogenoxider er 75 000 og 13 600 for ozon; påpeger, at over 30 % af den europæiske befolkning er udsat for trafikstøj, der er højere end standarden på 55 Ldn dB; kræver en effektiv strategi til at reducere niveauet af forurenende stoffer såsom NO_x- og NO₂-partikler og understreger, at emissionerne af luftforurenende stoffer fra transport skal mindskes drastisk;
16. minder om de forfærdelige eksperimenter med eksponering af røg på mennesker og halvaber, der blev foretaget af European Research Group of Environment and Health in the Transport Sector (EUGT), et organ finansieret af store virksomheder inden for bilindustrien; minder om, at dette ikke er den første skandale af denne art i bilindustrien; opfordrer til, at al forskning, der informerer EU's politik, er fuldstændig uafhængig af bilindustrien, også med hensyn til finansiering og underleverancer;
17. bemærker, at bestemmelser om forbrugeroplysning om personbiler er bydende nødvendige for at fremskynde dekarboniseringen i transportsektoren, og opfordrer derfor til bedre information om emissioner og brændstofforbrug for køretøjer, herunder standardiseret, synlig og tydelig mærkning af køretøjer, for at give forbrugerne mulighed for at foretage informerede valg og fremme adfærdsændringer blandt virksomheder og privatpersoner og renere mobilitet; understreger, at mere præcise oplysninger også vil fremme og gøre det muligt for offentlige myndigheder at anvende "grønne" offentlige indkøb; glæder sig over Kommissionens henstilling (EU)2017/948¹, men opfordrer også Kommissionen til at overveje en revision af direktiv 1999/94/EF om mærkning af personbiler²;
18. opfordrer til, at de miljømæssige og samfundsmæssige eksterne virkninger af vejtransport internaliseres, og at forbrugerne får adgang til prissignaler, der afspejler disse omkostninger;
19. understreger, at direktivet om renere køretøjer skal tage hensyn til behovene og de disponible ressourcer hos kommuner og regionale myndigheder for at nå sit fulde

¹ Kommissionens henstilling (EU) 2017/948 af 31. maj 2017 om anvendelsen af brændstofforbrug og CO₂-emissionsværdier, som er typegodkendt og målt i overensstemmelse med den verdensomspændende harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer, når oplysninger gøres tilgængelige for forbrugere, jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/94/EF (meddelt under nummer C(2017) 3525), EUT L 142 af 2.6.2017, s. 100.

² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/94/EF af 13. december 1999 om adgang til forbrugeroplysninger om brændstoføkonomi og CO₂-emissioner i forbindelse med markedsføring af nye personbiler, EFT L 12 af 18.1.2000, s. 16.

potentiale, navnlig med hensyn til kompleksitet og administrative byrder;

20. glæder sig over Kommissionens tilsagn om senest den 2. maj 2018 at fremsætte et lovforslag om CO₂-emissioner og standarder for brændstofforbrug for tunge køretøjer, som bør være ambitiøst, realistisk og baseret på data, der er indsamlet ved hjælp af værktøjet til beregning af køretøjers energiforbrug (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool - VECTO), med henblik på at få en overordnet sammenhængende lovgivning for tunge køretøjer;; understreger, at VECTO skal ajourføres hurtigt og regelmæssigt med henblik på korrekt registrering af nye teknologier til rettidig forbedring af køretøjernes effektivitet;
21. understreger, at mobilitet i landdistrikter afviger væsentligt fra mobilitet i byområder ikke alene med hensyn til afstande og tilgængeligheden af offentlig transport, men også med hensyn til miljømæssige og økonomiske faktorer, f.eks. lavere miljøbelastning fra forurenende emissioner, lavere gennemsnitlig indkomst og højere barrierer for investeringer i infrastruktur; understreger, at den nødvendige modernisering, den socialt retfærdige omstilling til ren energi og digitaliseringen af europæisk mobilitet og transport skal tage hensyn til de særlige forhold i landdistrikterne, idet navnlig de nye samfundsmæssige, teknologiske og økonomiske ændringer i disse områder har indflydelse på transport- og mobilitetssystemet som helhed; understreger, at Kommissionen derfor bør indføre en tværsektoriel tilgang for at sikre en smidig gennemførelse af en integreret, transport- og mobilitetsrelateret tilgang for intelligente landsbyer, der tilskynder til anvendelse af digitale platforme, som øger mobiliteten i landdistrikterne, samt et renere og sundere miljø; kræver lige vilkår for særlige teknologiske forbedringer i centre og net i landdistrikterne;
22. understreger, at ambitionsniveauet for CO₂-mål for tunge køretøjer skal svare til de fremtidige ambitioner om at reducere forurenende emissioner, f.eks. under EURO 7, samt til kravene i henhold til direktiv 2015/719 om vægt og dimensioner¹; understreger, at VECTO skal ajourføres hurtigt og regelmæssigt med henblik på korrekt registrering af nye teknologier til rettidig forbedring af køretøjernes effektivitet;
23. bemærker, at cabotagekørsel kun udgør en lille procentdel af den samlede vejgodstransport, og understreger, at begrænsninger af cabotagekørsel ikke bør føre til en forøgelse af tomkørsel, hvilket reducerer effektiviteten og har en negativ indvirkning på miljøet.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/719 af 29. april 2015 om ændring af Rådets direktiv 96/53/EF om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet, EUT L 115 af 6.5.2015, s. 1.

OPLYSNINGER OM VEDTAGELSE I RÅDGIVENDE UDVALG

Dato for vedtagelse	17.5.2018
Resultat af den endelige afstemning	+: 60 -: 1 0: 0
Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer	Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Ivo Belet, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Birgit Collin-Langen, Miriam Dalli, Seb Dance, Angélique Delahaye, Stefan Eck, Bas Eickhout, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Jens Gieseke, Julie Girling, Sylvie Goddyn, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Jytte Guteland, György Hölvényi, Anneli Jäätteenmäki, Benedek Jávor, Urszula Krupa, Jo Leinen, Peter Liese, Lukas Mandl, Valentinas Mazuronis, Susanne Melior, Rory Palmer, Massimo Paolucci, Piernicola Pedicini, Bolesław G. Piecha, Pavel Poc, John Procter, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Ivica Tolić, Nils Torvalds, Adina-Ioana Vălean, Damiano Zoffoli
Til stede ved den endelige afstemning – stedfortrædere	Nikos Androulakis, Nicola Caputo, Esther Herranz García, Jan Huitema, Peter Jahr, Karol Karski, Ulrike Müller, Stanislav Polčák, Julia Reid, Bart Staes, Dubravka Šuica, Tiemo Wölken
Til stede ved den endelige afstemning – stedfortrædere (forretningsordenens art. 200, stk. 2)	John Flack, Jaromír Kohlíček, Miltiadis Kyrkos

**ENDELIG AFSTEMNING VED NAVNEOPRÅB
I RÅDGIVENDE UDVALG**

60	+
ALDE	Gerben-Jan Gerbrandy, Jan Huitema, Anneli Jäätteenmäki, Valentinas Mazuronis, Ulrike Müller, Nils Torvalds
ECR	John Flack, Karol Karski, Urszula Krupa, Boleslaw G. Piecha, John Procter
EFDD	Piernicola Pedicini
ENF	Sylvie Goddyn
GUE/NLG	Stefan Eck, Jaromír Kohlíček
NI	Zoltán Balczó
PPE	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Birgit Collin-Langen, Angélique Delahaye, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Jens Gieseke, Julie Girling, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Esther Herranz García, György Hölvényi, Peter Jahr, Peter Liese, Lukas Mandl, Stanislav Polčák, Annie Schreijer-Pierik, Dubravka Šuica, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean
S&D	Nikos Androulakis, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nicola Caputo, Nessa Childers, Miriam Dalli, Seb Dance, Jytte Guteland, Miltiadis Kyrkos, Jo Leinen, Susanne Melior, Rory Palmer, Massimo Paolucci, Pavel Poc, Claudiu Cîprian Tănăsescu, Tiemo Wölken, Damiano Zoffoli
VERTS/ALE	Bas Eickhout, Benedek Jávor, Davor Škrlec, Bart Staes

1	-
EFDD	Julia Reid

0	0

Tegnforklaring:

+ : for

- : imod

0 : hverken/eller

OPLYSNINGER OM VEDTAGELSE I KORRESPONDERENDE UDVALG

Dato for vedtagelse	21.6.2018
Resultat af den endelige afstemning	+: 31 -: 2 0: 2
Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Markus Pieper, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Jill Seymour, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Wim van de Camp, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Janusz Zemke, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Til stede ved den endelige afstemning – stedfortrædere	Jakop Dalunde, Marek Plura, Franck Proust, Henna Virkkunen
Til stede ved den endelige afstemning – stedfortrædere (forretningsordenens art. 200, stk. 2)	Olle Ludvigsson, Lukas Mandl

ENDELIG AFSTEMNING VED NAVNEOPRÅB I KORRESPONDERENDE UDVALG

31	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička
EFDD	Daniela Aiuto
ENF	Georg Mayer
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Dieter-Lebrecht Koch, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Lukas Mandl, Marian-Jean Marinescu, Markus Pieper, Marek Plura, Franck Proust, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp
S&D	Lucy Anderson, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Olle Ludvigsson, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Claudia Țapardel, Janusz Zemke
VERTS/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Keith Taylor

2	-
EFDD	Peter Lundgren, Jill Seymour

2	0
ECR	Jacqueline Foster, Kosma Złotowski

Tegnforklaring:

+ : for

- : imod

0 : hverken/eller