



**2017/2257(INI)**

17.5.2018

## **YTTRANDE**

från utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet

till utskottet för transport och turism

över Europa på väg: en agenda för framtidens rörlighet i EU  
(2017/2257(INI))

Föredragande av yttrande: Damiano Zoffoli

PA\_NonLeg

## FÖRSLAG

Utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet uppmanar utskottet för transport och turism att som ansvarigt utskott infoga följande förslag i det förslag till resolution som antas:

1. Europaparlamentet stöder kommissionens meddelande av den 31 maj 2017 Europa på väg (COM(2017)0283), i synnerhet i fråga om behovet av att snarast övergå till vägtrafik med låga eller inga utsläpp, intermodalitet, delad rörlighet och utvecklingen av uppkopplade och automatiserade fordon genom investering i och integrering av infrastruktur, energi och digitala nätverk. Parlamentet välkomnar den strategi som tillämpas i meddelandet för att uppnå ett enhetligt regelverk för det alltmer komplexa vägtransportområdet.
2. Europaparlamentet konstaterar att man med utfasningen av fossila bränslen i transportsektorn kan minska beroendet av importörer genom att ersätta dem med renare, inhemska energikällor. Parlamentet erinrar om att
  - a) EU:s vägtransportsektor står för en femtedel av EU:s utsläpp av växthusgaser och nästan uteslutande drivs med olja,
  - b) persontransporter och godstransporter på väg förväntas öka med 42 procent respektive 60 procent mellan 2010 och 2050,
  - c) transportsektorns växthusgasutsläpp före mitten av århundradet måste vara minst 60 procent lägre än 1990 och stadigt på väg mot noll.

Parlamentet understryker därför att det behövs fortsatta insatser för att stärka innovation och attrahera privata investeringar i FoU, marknadsutveckling för ny teknik och nya lösningar samt i infrastruktur, och även för att utveckla koldioxidsnåla trafiktjänster, såsom kollektivtrafik. Parlamentet påminner om vikten av handledning i fråga om rörlighet och betonar att effektivitetsnormerna för fordon och transportinfrastrukturen behöver anpassas till ett koldioxidutsläppsmål i linje med Parisavtalets åtaganden med beaktande av hur mycket de släpper ut under sin livstid.

3. Europaparlamentet bekräftar EU:s åtaganden i kampen mot klimatförändringarna enligt Parisavtalet, FN:s Agenda 2030 och ramen för klimat- och energipolitiken fram till 2030. Parlamentet välkomnar de åtgärder som redan antagits, såsom det globalt harmoniserade provningsförfarandet för lätta fordon (WLTP) och paketen om utsläpp under faktiska körförhållanden (RDE), för att minska klyftan mellan de uttalade målen för utfasning av fossila bränslen och de faktiska utsläppen från vägkörning. Parlamentet uppmanar kommissionen att kontrollera hur effektiva dessa åtgärder är och att, vid behov, föreslå ytterligare förbättringar. Parlamentet anser att WLTP är ett steg i rätt riktning när det gäller mätning av bränsleförbrukningen och koldioxidutsläppen för personbilar.
4. Europaparlamentet påpekar att när man granskar resor enligt körsträcka är personbilar fortfarande det främsta transportsättet när det gäller antalet genomförda resor.
5. Europaparlamentet anser att det är viktigt att förbättra infrastrukturen för alternativa utsläppsfria former av rörlighet i stadsmiljöer. Parlamentet framhåller behovet av att

finansiera projekt som underlättar lokal och regional utsläppsnål rörlighet, till exempel system för låncyklar.

6. Europaparlamentet framhåller att det för detta syfte kommer att bli nödvändigt att snabbt öka andelen elektromobilitet och bränslen med låga utsläpp, eftersom vägtransportsektorn står för en femtedel av EU:s utsläpp och denna andel fortsätter att öka, men att man också måste titta på koldioxidutsläppen från och miljöpåverkan av tillverkningen av dessa alternativa energikällor. Det är viktigt att människor uppmuntras att tillägna sig hållbara rörlighetsvanor genom olika ekonomiska incitament och att öka kännedomen om de miljömässiga konsekvenserna av olika transportsätt. Konsumenterna stöter på både finansiella och icke-finansiella hinder när de köper ett elfordon. Slutanvändarnas acceptans av bränslen med låga utsläpp beror i hög grad på tillgången på och tillgängligheten till infrastruktur. Parlamentet välkomnar i detta avseende befintliga privata och offentliga initiativ för att möjliggöra roaming mellan laddningsinfrastrukturoperatörer. Parlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att vidta alla åtgärder som krävs för att underlätta roaming och göra laddningsinfrastruktur i EU mer tillgänglig.
7. Europaparlamentet anser att man, för att skynda på spridningen av bränslen med låga utsläpp på marknaden, och för att till fullo ta till vara deras klimatfördelar, måste stimulera användningen av dem och utvecklingen av kompatibla fordon. För att uppfylla Parisavtalet ska dock transportsektorns växthusgasutsläpp stadigt vara på väg mot noll vid århundradets mitt. EU:s vägtransportsektor kan inte börja övergå till att bli ekologiskt och ekonomiskt hållbar om man fortsätter att tillämpa en enda teknisk strategi för alla. Det behövs i stället en övergång till en verkligt teknikneutral bedömning av drivsystem i utvecklingen av framtida fordon som ska motsvara olika rörlighetsbehov. En sektorsövergripande insats krävs för att påskynda investeringar i infrastruktur för bränslen med låga utsläpp, vilket är en förutsättning för större spridning och användning av fordon som drivs med alternativa bränslen.
8. Europaparlamentet framhåller dessutom att de genomsnittliga dagliga resorna är mycket korta, och att det därför är viktigt att tillhandahålla infrastruktur som främjar mjuk rörlighet (cykling, promenader osv.) för att erbjuda människor ett alternativ till vägtransporter.
9. Europaparlamentet påpekar att persontrafiken enligt prognoserna kommer att öka med 40 procent fram till 2050, särskilt inom sektorn för lufttransporter (+ 58 procent), vilket kommer att leda till en ökning av växthusgasutsläppen med 15 procent mellan 2030 och 2050 jämfört med 1990 års nivåer.
10. Europaparlamentet konstaterar att man, mot bakgrund av de nya lösningarna inom delningsekonomin, i framtida rörlighets- och transportstrategier måste beakta investeringspotentialen i landsbygdsområden.
11. Europaparlamentet konstaterar att lärdomarna från tidigare och pågående projekt, såsom arbetsprogrammet för transport, Fonden för ett sammanlänkat Europa och Hållbar delad rörlighet som är sammanlänkad med kollektivtrafik på den europeiska landsbygden (SMARTA), bidrar till att skapa smarta byar, bland annat med effektivare och smartare logistik från dörr till dörr, innovativa koncept för rörlighet som en tjänst (MaaS), nästa

generations smarta transportinfrastruktur, uppkopplade och automatiserade transporter och smarta stadstransporter (transport till och från städerna).

12. Europaparlamentet ser positivt på att kommissionen också har gjort en koppling till den cirkulära ekonomin, med särskild tonvikt på knappa råvaror och batterier. Parlamentet uppmanar i detta sammanhang kommissionen att ytterligare bedöma hur tillverkningen och återvinningen av batterier påverkar miljön för att få en fullständig bild av batteridrivna elfordons miljöpåverkan, i syfte att underlätta jämförelser av hur hållbara olika drivsystem är under hela livscykeln.
13. Europaparlamentet framhåller de potentiella fördelarna med återanvändning av fordonsbatterier, t.ex. i smarta nät och smarta lösningar för att lagra energi i hemmet, och uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att stödja forskning och pilotprojekt på detta område genom finansieringssystem.
14. Europaparlamentet stöder den ökade användningen av digital teknik i genomförandet av principen om att förorenaren betalar, såsom elektroniska vägtullar och biljetter baserade på fordonets miljöprestanda. Parlamentet betonar att ett enhetligt regelverk för vägtullsystem bör beakta utsläppen av såväl växthusgaser som föroreningar tillsammans med miljöprestanda för att sända tydliga och balanserade signaler till utvecklingen av nya fordon. Parlamentet betonar dock att dessa regler måste vara tydliga och transparenta för vägtrafikanter. Parlamentet framhåller de positiva miljö- och säkerhetsrelaterade effekterna av lösningar för uppkopplad rörlighet och automatiserade transportsystem i städer, såsom optimerade trafikflöden och en minskning av den trafik som uppstår när bilar letar parkeringsplatser, och uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att stödja städerna i arbetet med att anpassa den teknik som krävs. Parlamentet betonar dock att utvecklingen av självkörande bilar inte bör leda till fler individuella transporter eller trafikstockningar. Det är viktigt att nya transporttjänster, såsom samåkning och rörlighet som en tjänst (MaaS), behandlas som transportsätt som är minst likvärdiga eller t.o.m. bättre än privatbilism. Parlamentet välkomnar kommissionens riktlinjer för städer avseende trängselavgifter (Uvar-system). Mer behöver dock göras på EU-nivå för att undvika att det gemensamma transportområdet fragmenteras. Parlamentet pekar i detta sammanhang på vikten av finansiering av transportinfrastrukturprojekt för att bidra till klimatmålen och vikten av gränsöverskridande samarbete mellan medlemsstaterna. I fråga om EU-transportfinansiering bör främjandet av uppnåendet av klimatmålen vara ett av kriterierna för stödberättigande för projekt.
15. Europaparlamentet understryker att enligt uppgifter från WHO bidrar vägtransporter till luftföroreningar och buller, med en negativ inverkan på invånarnas hälsa, särskilt i städerna. Inom EU-28 beräknas fina partiklar orsaka 399 000 förtida dödsfall per år och kväveoxider 75 000 och ozon 13 600 förtida dödsfall per år. Parlamentet påpekar att över 30 procent av den europeiska befolkningen utsätts för trafikbuller som överstiger normen på 55 Ldn dB. Parlamentet efterlyser en effektiv strategi för att minska utsläppen av NO<sub>x</sub>, NO<sub>2</sub> och partiklar, och betonar att utsläppen av luftföroreningar från transportsektorn måste minskas drastiskt.
16. Europaparlamentet påminner om de fruktansvärda experiment som utfördes av European Research Group of Environment and Health in the Transport Sector (EUGT),

ett organ som finansieras av stora bilföretag, där människor och apor utsattes för avgaser. Parlamentet påminner om att detta inte är den första bilindustriskandalen av detta slag. Parlamentet begär att all forskning som används som underlag för EU:s politik ska vara helt oberoende av bilindustrin, inklusive i fråga om finansiering och underleverantörsverksamhet.

17. Europaparlamentet konstaterar att man, för att kunna påskynda utfasningen av fossila bränslen, måste ge konsumenterna information om personbilar, och begär därför bättre information om fordons utsläpp och bränsleförbrukning, inklusive standardiserad, synlig och tydlig märkning av fordon, i syfte att möjliggöra för konsumenterna att fatta välgrundade beslut, stimulera företag och privatpersoner att ändra sitt beteende och främja en miljövänligare rörlighet. Parlamentet betonar att mer exakt information också kommer att främja och göra det möjligt för offentliga myndigheter att använda sig av ”grön” offentlig upphandling. Parlamentet välkomnar därför kommissionens rekommendation (EU) 2017/948<sup>1</sup>, och uppmanar samtidigt kommissionen att överväga en översyn av direktiv 1999/94/EG<sup>2</sup> om information om bilar.
18. Europaparlamentet begär att de miljömässiga och samhällseliga externa effekterna av vägtransporter ska internaliseras, och att konsumenterna ska ges prissignaler som avspeglar dessa kostnader.
19. Europaparlamentet betonar att direktivet om rena fordon måste beakta kommuners och regionala myndigheters behov och tillgängliga resurser för att nå sin fulla potential, i synnerhet vad gäller komplexa frågor och administrativa bördor.
20. Europaparlamentet välkomnar kommissionens åtagande att senast den 2 maj 2018 lägga fram ett lagstiftningsförslag om standarder för koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning för tunga fordon, som bör vara ambitiöst, realistiskt och grundat på uppgifter som har samlats in med simuleringsverktyget Vecto (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool), så att lagstiftningen om tunga fordon blir samstämd. Parlamentet betonar att Vecto måste uppdateras snabbt och regelbundet så att redovisningen av ny teknik blir korrekt i syfte att snabbt förbättra fordonens effektivitet.
21. Europaparlamentet betonar att rörlighet på landsbygden skiljer sig väsentligt från rörlighet i städer, inte bara när det gäller avstånd och tillgång till allmänna kommunikationsmedel, utan också med avseende på miljöfaktorer och ekonomiska faktorer, t.ex. lägre miljöpåverkan från utsläpp av föroreningar, lägre medelinkomst och högre hinder för investeringar i infrastruktur. Parlamentet understryker att man vid en nödvändig modernisering, en socialt rättvis övergång till ren energi och en digitalisering av rörligheten och transporterna i EU måste beakta de särskilda förhållandena på landsbygden, då de nya samhällseliga, tekniska och ekonomiska förändringarna där har en inverkan på transport- och rörlighetssystemet som helhet.

---

<sup>1</sup> Kommissionens rekommendation (EU) 2017/948 av den 31 maj 2017 om användning av värden för bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp, som har typgodkänts och uppmätts i enlighet med det globalt harmoniserade provningsförfarandet för lätta fordon (WLTP), i konsumentinformation i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/94/EG [delgivet med nr C(2017) 3525] (EUT L 142, 2.6.2017, s. 100).

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/94/EG av den 13 december 1999 om tillgång till konsumentinformation om bränsleekonomi och koldioxidutsläpp vid marknadsföring av nya personbilar (EGT L 12, 18.1.2000, s. 16).

Kommissionen bör därför med hjälp av en sektorsöverskridande strategi säkerställa ett smidigt genomförande av en integrerad transport- och rörlighetsrelaterad strategi för smarta byar, vilket uppmuntrar till användning av digitala plattformar som ökar rörligheten på landsbygden, samt till en renare och hälsosammare miljö. Parlamentet kräver lika villkor för särskilda tekniska förbättringar för centrum och nät på landsbygden.

22. Europaparlamentet understryker att nivån på koldioxidmålen för tunga fordon måste överensstämma med framtida ambitioner för att minska förorenande utsläpp, t.ex. inom ramen för Euro 7, och med kraven enligt direktiv (EU) 2015/719 om vikter och dimensioner<sup>1</sup>. Parlamentet betonar att Vecto måste uppdateras snabbt och regelbundet så att redovisningen av ny teknik blir korrekt i syfte att snabbt förbättra fordonens effektivitet.
23. Europaparlamentet konstaterar att cabotage utgör endast en liten andel av de totala godstransporterna på väg och understryker att begränsningar för cabotagetrafik inte får leda till att antalet tomkörningar ökar, vilket skulle minska effektiviteten och ge negativa miljöeffekter.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/719 av den 29 april 2015 om ändring av rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (EUT L 115, 6.5.2015, s. 1).

## INFORMATION OM ANTAGANDET I DET RÅDGIVANDE UTSKOTTET

<b>Antagande</b>	17.5.2018
<b>Slutomröstning: resultat</b>	+:                 60 -:                 1 0:                 0
<b>Slutomröstning: närvarande ledamöter</b>	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
<b>Slutomröstning: närvarande suppleanter</b>	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
<b>Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 200.2)</b>	John Flack, Jaromír Kohlíček, Miltiadis Kyrkos



## SLUTOMRÖSTNING MED NAMNUPPROP I DET RÅDGIVANDE UTSKOTTET

60	+
ALDE	Gerben-Jan Gerbrandy, Jan Huitema, Anneli Jäätteenmäki, Valentinas Mazuronis, Ulrike Müller, Nils Torvalds
ECR	John Flack, Karol Karski, Urszula Krupa, Bolesław 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 Ciprian Tănăsescu, Tiemo Wölken, Damiano Zoffoli
VERTS/ALE	Bas Eickhout, Benedek Jávor, Davor Škrlec, Bart Staes

1	-
EFDD	Julia Reid

0	0

Förklaring av symboler:

+ : Ja-röster

- : Nej-röster

0 : Nedlagda röster