

EPP-GRUPPENS HOLDNINGSDOKUMENT OM TRANSPORTFORMER

(ENDELIG VERSION som godkendt af EPP-Gruppen den 18. maj 2021)



1. Bilbranchen

Som følge af tilpasningen til digital og klimavenlig mobilitet står bilbranchen over for en af de største omstillinger i sektorens historie. EPP-Gruppen mener, at det er de europæiske lovgiveres opgave at hjælpe branchen med **at opnå klimaneutralitet på en realistisk, teknologineutral og socialt ansvarlig måde.**

Vi mener, at der er behov for en **holistisk og videnskabsbaseret tilgang.** Alle fremtidige foranstaltninger bør være baseret på **omfattende konsekvensanalyser**, som skal tage højde for økonomiske, miljømæssige og sociale konsekvenser samt brugernes forskellige mobilitetsbehov. Miljøpræstationer bør fastsættes ved at måle **livscyklusmissioner.** Teknologineutralitet, bevidsthed om konsekvenser og forudsigelighed i lovgivningen skal være de vejledende principper for kommende lovgivningsarbejde.

EPP-Gruppen mener at **mobilitet er en ret-tighed for alle EU-borgere.** Vi har brug for en tydelig, ærlig og realistisk forpligtelse over for fremtidens individuelle mobilitet, og vi er nødt til at sikre, at det ikke bliver et luksusgode for de få. Der findes **ikke nogen universalløsning.** Generelle forbud mod interne forbrændingsmotorer er ikke i europæiske borgeres og virksomheders interesse. Det bør være brugerne, der beslutter, hvilken teknologi, der passer bedst til deres behov.

Vi tror på bilindustriens innovative evner og potentiale. Denne innovative kraft skal støttes og stimuleres ved hjælp af **tilstrækkelig finansiering** af forskning og udvikling via EU-midler. **NextGenerationEU** er Europas chance for at yde finansiering til udviklingen af endnu mere effektive køretøjer med

interne forbrændingsmotorer, flere pris-mæssigt overkommelige lavemissions- og nulemissionskøretøjer samt til udrulningen af alternative brændstoffer.

Vi understreger nødvendigheden af genanvendelighed og opfordrer til et dedikeret **europæisk program for genanvendelse af køretøjer.** Dette kan realiseres ved hjælp af EU's lovgivning for den cirkulære økonomi.

En **ambitiøs tilgang til infrastruktur** er uomgængelig. EU's lovgivere bør i de kommende år prioritere muligheden for at udrulle tilstrækkelig digital netværksinfrastruktur, et effektivt og tæt netværk af ladestationer og tankstationer til personbiler og erhvervskøretøjer, herunder i ø-regioner og regioner i den yderste periferi samt i landdistrikter, beskyttede parkeringspladser til godstransport og tilstrækkelige sanitære enheder. Vi forventer en ambitiøs revision af **TEN-T** med fokus på fuldførelsen af hovednettet og eliminering af grænseoverskridende flaskehalse inden 2030.

Revisionen af **Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer** giver mulighed for at fastsætte ambitiøse obligatoriske mål for anvendelsen af alternative brændstoffer. Sammen med krav om interoperabilitet, fælles standarder og et fælles betalingsystem kan der oprettes et fælles opladningsområde. Alternative brændstoffer såsom brint kan mindske emissioner i den eksisterende bilpark, navnlig for tunge køretøjer. Revisionen af **bygningsdirektivet** bør støtte udrulningen af lade- og tankinfrastruktur i private og offentlige eksisterende og nye bygninger.

Elektrificering af køretøjer i stor skala er alene muligt såfremt der er adgang til effektive, overkommelige i pris og klimavenlige

batteriteknologier. Størstedelen af batterier til køretøjer produceres i dag uden for EU, og det er afgørende for de europæiske bilproducenters overlevelse på kort sigt og velstand på lang sigt, at der sker en stigning i udviklings- og produktionskapaciteten for batterier i EU. EU skal derfor give tilskyndelse til forskning og udvikling på dette område i tæt samarbejde med industrien og den akademiske verden, øge finansiering til udviklingen samt fremme produktionen af batterier til europæiske køretøjer og til udenlandsk eksport.

Omstillingen i bilsektoren skal være støttet af en udvidelse af vedvarende energikilder i EU, herunder et program som skal sikre konkurrencedygtige og overkommelige priser for elektricitet. En ambitiøs revision af **direktiv II om vedvarende energi** og de nationale gennemførelser bør støtte udrulningen af infrastruktur til brint og e-brændstof.

Der vil kun være vægt bag ordene om at vi stræber efter at fremrykke væsentlige emissionsbesparelser i branchen **og opnå klimamålene**, såfremt vi sikrer, at den fornødne infrastruktur er til stede på kort sigt. Der bør fastsættes nye mål for reduktion af emissioner på grundlag af videnskabelige fakta og omfattende konsekvensanalyser, og der bør også kigges på andre muligheder for at reducere emissioner såsom at øge den overordnede systemeffektivitet.

Investeringer i infrastruktur bør støttes af medlemsstaternes **koordinerede incitamentsordninger** for personbiler og erhvervskøretøjer samt en **EU-oplysningskampagne**, som skal belyse fordelene ved forskellige nul- og lavemissionskøretøjer (ZLEV). Den langsigtede inklusion af vejtransport i EU's ETS-system kan være et komplementerende redskab og bør overvejes, såfremt en konsekvensanalyse viser, at det er nødvendigt.

EPP-Gruppen støtter alle tiltag for at forbedre trafikssikkerhed og opnå de i **nul-visionen** fastsatte formål. Sikkerhed skal altid være vores primære mål i forbindelse med udformningen af infrastruktur. Indtægter fra skatter, vejafgifter, kørselstilladelser eller brændstofafgifter betalt af trafikanter bør geninvesteres i sin helhed i vedligeholdelsen, moderniseringen og forbedringen af vores vejinfrastruktur, herunder foranstaltninger til at modvirke negative konsekvenser for mennesker, som bor i nærheden af tæt trafik.

Omstillingen i bilsbranchen vil uundgåeligt føre til tab af arbejdspladser. Nye produktionskæder bør betragtes som centrale

teknologier og skal være i centrum for en **europæisk industripolitik**. Der er brug for mere EU-støtte til **omskoling og opkvalificering**, navnlig i de lande og regioner, hvor bilindustrien har stærke baser. Kommissionen bør overveje en reform af reglerne for **EU's statsstøtte** med henblik på at gøre det muligt at yde mere fokuseret støtte via medlemsstaterne.

Covid-19-pandemien har påvirket medlemsstaters investerings- og finansieringskapacitet negativt og forbrugerne har udsat købsbeslutninger. Gældende love bør underkastes en revision, navnlig med fokus på SMV'er, og unødigt papirruseri skal afskaffes med henblik på at reducere både administrative og finansielle byrder. Vi bør gøre det muligt for bilbranchen at vende nedgang til en mulighed for at sikre langsigtet velstand og arbejdspladser.

Krævet lovgivning:

- > Brede politikområder, hvor Kommissionen endnu ikke har fremsat forslag til ny bindende lovgivning (delvist foreslået, meddelelser og INI'er eller ingenting):
- > EU's trafikssikkerhedspolitiske ramme for 2021-2030 – Næste skridt hen imod "nul-visionen"
- > Revision af regler for statsstøtte, ligeledes i kølvandet på covid-19
- > Cirkulær økonomi

Planlagt:

1. Revision af EU's emissionshandelssystem (ETS), herunder for søfart, luftfart og ordningen for CO₂-kompensation og reduktion for international luftfart (CORSIA), samt et forslag om ETS som egenindtægt (lovgivning, herunder konsekvensanalyse, 2. kvartal 2021).
2. Ændring af direktiv om fremme af vedvarende energi med henblik på at gennemføre ambitionen om det nye klimamål for 2030 (lovgivning, herunder konsekvensanalyse, artikel 194 i TEUF, 2. kvartal 2021).
3. Ændring af direktiv om energieffektivitet med henblik på at gennemføre ambitionen om det nye klimamål for 2030 (lovgivning, herunder konsekvensanalyse, artikel 194 i TEUF, 2. kvartal 2021).
4. Revision af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (lovgivning, herunder konsekvensanalyse, artikel 91 i TEUF, 2. kvartal 2021).
5. Revision af forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner (lovgivning, herunder konsekvensanalyse, artikel 192, stk. 1, i TEUF, 2. kvartal 2021).
6. Revision af direktiv om intelligente

transportsystemer, herunder et initiativ for multimodal billettering (lovgivning, herunder konsekvensanalyse, artikel 91 i TEUF, 3. kvartal 2021).

7. Udvikling af efterfølgende Euro 6-/VI-emissionsstandarder for biler, varevogne, lastbiler og busser (lovgivning, herunder konsekvensanalyse, artikel 114 i TEUF, 4. kvartal 2021).
8. Opdatering af den nye industristrategi for Europa (ikke-lovgivningsmæssig, 2. kvartal 2021).

Omarbejdning:

9. Revision af retningslinjer for statsstøtte til energi og miljø – planlagt dato for vedtagelse: 4. kvartal/2021, ikke-lovgivningsmæssig, retsgrundlag: artikel 107 og 108 i TEUF. Det forventes, at der udarbejdes konsekvensanalyser.

Prioriteret lovgivning:

10. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (5 EUR og 6 EUR), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer.

2. Luftfart

Luftfarten bør i højere grad tilpasses de nye krav, grøn omstilling og digitalisering uden at det skader fordelene ved denne transportform såsom konnektivitet, mobilitet, overkommelige priser og opretholdelse af tsikkerheden. Vi er nødt til at sikre, at det er emissionerne, som mindskes, og ikke trafikken. Passagerers fordele bør ikke berøres af omstillingsprocessen.

Luftfart er baseret på højteknologi. Den teknologiske fremgang, der mindskede luftfartens emissioner, var ikke særlig synlig som følge af den stigende trafik.

Der er få retningslinjer at følge med henblik på at nå 2030-målene og målet for 2050: modernisering og reform af **lufttrafikstyringssystemet**, investering i Fol i relation til nye teknologiske løsninger som **bæredygtige flybrændstoffer, motorer**, andre fremdriftssystemer såsom **elektriske systemer, hybrid- eller brintsystemer** samt **globale reduktionssystemer**.

Yderligere emissionsreduktioner kan opnås ved at vedtage og gennemføre lovgivningen om det **fælles europæiske luftrum 2+**. Kommissionens forslag kan forbedres, men bør ikke udvandes ved at medlemsstaterne forsøger af fastholde det egentlige mono-

pol på grundlag af forældede argumenter såsom suverænitet. Anvendelsen af satellitsystemer til navigation, kommunikation og sporing samt den fuldstændige udrulning af fællesforetagendet til forskning i lufttrafikstyring i det fælles europæiske luftrum (SESAR) vil bidrage til færdiggørelsen af det fælles europæiske luftrum.

Forslagene for perioden 2021-2027 om de europæiske partnerskaber såsom SESAR eller partnerskabet om ren luftfart og CEF med fokus på perioden 2021-2023 er afgørende for den fremtidige digitalisering af luftfart og bør tilvejebringe passende finansiering og resultater, som er blevet påvist af demonstrationsprojekter.

Bæredygtige flybrændstoffer er nødt til at opnå en højere markedsandel for at kunne bidrage til emissionsreduktionen. **ReFuelEU Aviation – bæredygtige flybrændstoffer** bør tilvejebringe en grundig vurdering af disse brændstoffers livscyklusemissioner med henblik på afbalanceret anvendelse af råmaterialer, en tydelig vej til gennemførelse, et obligatorisk blandingsmandat på mindst 10 % frem til 2030 og incitamenter, herunder kilder til at fremme både produktion og udnyttelse. Dette mandat bør som minimum finde anvendelse på EU-niveau for alle fly med ankomst til og afrejse fra EU. Fællesforetagendet for ren luftfart bør fortsætte med og intensivere sin indsats for at tilvejebringe 34 teknologiske løsninger, herunder for alternative brændstoffer.

Den motorproduktion, der over de senere år har været anvendt i nye teknologier, gør det muligt at opnå vigtige emissionsreduktioner. Fol bør i denne sammenhæng fortsætte, herunder i fællesforetagendet Clean Sky. Indførelsen af nye produkter bør fremmes via **ordninger for opgradering og fornyelse**. Kommissionen bør medtage finansielle løsninger som eksempelvis genopretnings- og resiliensfaciliteten, når den undersøger fordelene ved disse ordninger. Elektriske eller brintbaserede fremdriftsløsninger er egnede til små og mellemstore fly, som kan anvendes på europæiske flyruter af kort distance eller varighed uden mellemlandinger. En **revision af reglerne for statsstøtte** til lufthavne kan bidrage til at udvikle kortdistanceforbindelser med henblik på væsentligt at mindske emissioner og rejsetid, samtidig med at effektiviteten øges.

Lufthavnene bør systematisk forbindes med byer via højhastighedstog. Lufthavnene må kun bruge nulemissionskøretøjer. **Revisionen af direktiv om lufthavnsafgifter** bør tage hensyn til disse krav.

Luftfarten er nødt til at fremme udrulningen og sikre ambition i ordningen for CO₂-kompensation og reduktion for international luftfart, også kaldet **CORSIA**. For at opnå dette må Unionen tale med én stemme i Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO). Revisionen af **det europæiske emissionshandelssystem (ETS)** bør være baseret på en omfattende vurdering og bør give mulighed for en parallel gennemførelse af 54 CORSIA, herunder om muligt hurtigere benchmarks svarende til dem, der allerede er vedtaget af ICAO.

Krævet lovgivning:

Under udarbejdelse:

1. Omarbejdning af det fælles europæiske luftrum 2+.
2. Præstationsvurderingsorganet EASA.

Planlagt:

3. Revision af EU's emissionshandelssystem (ETS), herunder for søfart, luftfart og ordningen for CO₂-kompensation og reduktion for international luftfart (CORSIA), samt et forslag om ETS som egenindtægt (lovgivning, herunder konsekvensanalyse, 2. kvartal 2021).
4. Revision af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (lovgivning, herunder konsekvensanalyse, artikel 91 i TEUF, 2. kvartal 2021).
5. Handlingsplan om synergier mellem den civile industri, forsvars- og rumindustrien (ikke-lovgivningsmæssig, 1. kvartal 2021).

Omarbejdning:

- 6a. Revision af retningslinjerne for regionalstøtte – planlagt dato for vedtagelse: 1. kvartal/2021, ikke-lovgivningsmæssig, retsgrundlag: artikel 107 og 108 i TEUF. Det forventes ikke, at der bliver udarbejdet konsekvensanalyser.
- 6b. Revision af statsstøtte til luftfart (anmodet af industrien – endnu ikke planlagt).
7. Revision – online reservationssystem – planlagt vedtagelse: 4. kvartal/2021, lovgivning, retsgrundlag: artikel 91 og 100, stk. 2, i TEUF. Det forventes, at der udarbejdes konsekvensanalyser.
8. Evaluering af tre forordninger for passagerrettigheder: forordning om handicappede og bevægelseshæmmede personers rettigheder, når de rejser med fly (forordning (EF) nr. 1107/2006), forordning om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje (forordning (EU) nr. 1177/2010) samt forordning om buspassagerers rettigheder (forordning (EU) nr. 181/2011) – skal bekræftes.

Afventende prioriteter:

9. Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om ændring af forordning (EF) nr. 261/2004

om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boarding afvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar ved luftbefordring af passagerer og deres bagage (af Kommissionen anset for prioritet, men endnu holdt tilbage).

10. Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om fælles regler for tildeling af slots i Den Europæiske Unions lufthavne (af Kommissionen anset for prioritet, men endnu holdt tilbage).

3. Indre vandveje

Videreudviklingen af indre vandveje er en af hjørnestenene i opbygningen af et intelligent, bæredygtigt og konkurrencedygtigt europæisk transportnet. SMV'er og familievirksomheder er rygraden i sektoren. Transport ad indre vandveje kan spille en grundlæggende rolle med hensyn til opfyldelse af EU's klimamål, da det er en af de mest miljøvenlige transportformer og har et stort og stort set uudnyttet potentiale til at kunne transportere store mængder af varer på tværs af EU. Transport ad indre vandveje har på nuværende tidspunkt en andel af transporten på 6 %¹, hvilket er alt for lidt: En kraftig stigning i transportandelen for transport ad indre vandveje vil kunne betyde mindre overbelastning af vejnettet, større sikkerhed, færre emissioner samt et mere bæredygtigt transportsystem som helhed.

EPP-Gruppen opfordrer derfor til en holistisk tilgang til hele denne transportform: Transportformens modstandsdygtighed, effektivitet og bæredygtighed skal øges, der skal gives incitament til anvendelsen, og det skal være muligt at foretage tilstrækkelige investeringer. Vi kan med en sådan tilgang styrke sektorens konkurrenceevne, beskytte arbejdspladser af høj kvalitet samt gøre sektoren klar til den fremtidige europæiske økonomi.

Forbedret fysisk infrastruktur og sejlads

I modsætning til mange overbelastede veje rummer europæiske vandveje ledig kapacitet og et stort potentiale for trafikoverflytning. De europæiske indre vandveje er dog fortsat fragmenterede for så vidt angår farbarhed, og modalskiftet er hæmmet af manglende forbindelser og mangel på

¹ Eurostat, 2018, EU27

pålidelig infrastruktur i form af frit flydende indre vandveje. I relation til **revisionen af TEN-T** bør fokus være på at færdiggøre TEN-T-hovednettet for indre vandveje inden 2030, afhjælpe de manglende forbindelser og muliggøre kvalitativ fysisk og digital infrastruktur såsom forbedrede jernbaneforbindelser i havne. EPP-Gruppen opfordrer Kommissionen til at stille forslag til en lovramme i tråd med det **kommende NAIADES-handlingsprogram** for at tilvejebringe EU-harmonisering og standardisering for både farbarhed af høj kvalitet og udstyr. Der skal etableres dedikeret finansiering rettet mod fremtidssikret infrastruktur for vandveje og skibstransport på tværs af alle finansieringsinstrumenter såsom Connecting Europe-faciliteten og samhørighedsfondene eller med inddragelse af Den Europæiske Investeringsbank. Navnlig skal **genopretnings- og resiliensfaciliteten** benyttes som en enestående finansieringsmulighed for de indre vandveje, da den kombinerer økonomisk genopretning på kort sigt med langsigtede fordele fra målrettede investeringer i infrastruktur. Disse investeringer bør omfatte rehabiliteringen af forbundne vandveje og kanaler for at åbne op for yderligere markedspotentiale.

En realistisk og bæredygtig omstilling

Som følge af at der på nuværende tidspunkt er mangel på markedsparate nulemissions-teknologier, opfordrer EPP-Gruppen Kommissionen til at udvikle en realistisk køreplan for yderligere reduktion af forurenende stoffer og drivhusgasemissioner med henblik på at opnå en dekarboniseret sektor for indre vandveje inden 2050, samtidig med at konkurrenceevne, pålidelighed og sikkerhed beskyttes. For så vidt angår revisionen af **direktivet om infrastruktur for alternative brændstoffer** og gennemgangen af omarbejdningen af **direktivet om fremme af vedvarende energi** støtter EPP-Gruppen en teknologineutral og netværksbaseret tilgang til tilgængeligheden og udbredelsen af alternative brændstoffer samt infrastruktur på vandvejsnettet. Transport ad indre vandveje kan være egnet til udrulningen af fartøjer, der drives af brint, LNG, bæredygtige brændstoffer samt hybrid- og el-fartøjer, når EU sender passende finansiering til forskning i denne retning samt tilskynder til anvendelsen heraf og forbedrer skalerbarheden af de fornødne investeringer. Infrastrukturen på indre vandveje skal integreres bedre i det europæiske energinet for at fremme både anvendelsen af strømforsyning på land og de indre vandvejes potentiale med hensyn til at transportere alternative brændstoffer. EPP-Gruppen glæder sig samtidig over anvendelsen af alle mulighe-

der, der er umiddelbart klar til udrulning, med henblik på at reducere emissioner fra sejlads ad indre vandveje, herunder overgangsbrændstoffer og overgangssystemer såsom forbedrede katalysatorer og filtre til eksisterende skibe. Da omkring 80 % af de fartøjer, som besejler de europæiske indre vandveje, blev bygget i det 20. århundrede, ønsker vi at tilbyde sektoren de bedste muligheder i forbindelse med den forestående fornyelse af flåden: Lovgivningsmæssig stabilitet og finansiel støtte er vigtig for udrulning af både prismæssigt overkommelige samt renere fartøjer på floder og kanaler i Europa. Derfor anmoder vi om **ordninger for opgradering og fornyelse af flåden** med henblik på transport ad indre vandveje, samt medlemsstaternes indrømmelse af **skatteincitament**er for at fremme omstillingen i sektoren.

Fremskyndelse af den digitale omstilling

Digitalisering og automatisering vil skabe store muligheder for transport ad indre vandveje. Digital udveksling af data og automatiserede processer vil bidrage til at optimere trafikstrømme og kapacitetsforvaltning, hvilket vil gøre sektoren mere effektiv, sikker og bæredygtig. Disse elementer har også potentialet til at imødegå problemer med overbelastning i havne og dermed gøre det muligt at håndtere varer på en effektiv måde og forbedre logistikken på grundlag af en god forbindelse mellem havsejls og sejlads ad indre vandveje. EPP-Gruppen opfordrer til en strategi for udvikling og udrulning af digitale teknologier i sektoren for indre vandveje, som skitserer både interoperable standarder på tværs af former og grænser samt de nødvendige forskningsstiltag og finansielle behov, herunder via specifikke indkaldelser inden for rammen af Horisont Europa. Standarder fra Det Europæiske Udvalg for Udarbejdelse af Standarder for Sejlads på Indre Vandveje (CESNI) og standarder i **direktivet om flodinformationstjeneste** (RIS) bør ajourføres for at sikre interoperabilitet med andre former og muliggøre den hurtige udvikling og udrulning af innovative løsninger. Omstillingen til en digitaliseret og automatiseret sektor fremhæver også betydningen af at have oprettet passende undervisning og uddannelse for arbejdsstyrken, som sikrer, at indre vandveje kan være en attraktiv arbejdsplads med høje sociale, kvalifikationsmæssige og sikkerhedsmæssige standarder.

Europæisk multimodal transport

Da udviklingen af EU's multimodale transport har været langsom, opfordrer vi til oprettelsen af et europæisk multimodalt

transportnet, som optimerer det indbyrdes samspil mellem de forskellige transportformer. EU bør i samarbejde med interessenter tilvejebringe foranstaltninger med henblik på at fjerne de lovgivningsmæssige, administrative og tværnationale hindringer, der hæmmer multimodal transport i den europæiske økonomi. En sådan multimodal vision bør uddybes yderligere i det kommende NAIADES-handlingsprogram. Der bør endvidere gives incitamentet til udvikling af intermodale havneplatforme. EPP-Gruppen opfordrer til lanceringen af et **projekt med europæisk merværdi**, som er finansieret af genopretnings- og resiliensfaciliteten, for farbarheden og den multimodale forbindelse mellem de indre vandveje i TEN-T-korridorer.

4. Den maritime sektor

EPP-Gruppen er fuldt ud engageret i at styrke og fremtidssikre Europas søtransport. Den europæiske søtransport er allerede den mest energieffektive og miljøvenlige transportform set ud fra emissioner pr. ton transporteret gods og tilbagelagte kilometer, men der kan gøres mere for at øge sektorens effektivitet og bæredygtighed, samtidig med at dens internationale konkurrenceevne og afgørende rolle for jobskabelse og vækst beskyttes. Disse er vores vejledende principper for de kommende revisioner af EU-lovgivning om søtransport:

- > Vedrørende **revisionen af ETS**: Enhver eventuel inddragelse af søtransport i EU ETS bør være behørigt begrundet og baseret på en grundig konsekvensanalyse, som tager højde for EU-operatørers og virksomheders konkurrenceevne, beskæftigelsen i den maritime sektor samt risikoen for kulstoflækage. Som følge af søtransportens internationale dimension vil den optimale markedsbaserede foranstaltning for reduktionen af drivhusgasser fra søtransport være en **IMO-mekanisme**. EU skal tillige på verdensplan gøre brug af sin indflydelse i IMO for at opnå en **CO₂-kompensationsordning** for international søtransport med henblik på at sikre en realistisk vej til emissionsreduktion. Vi anmoder sideløbende hermed om en klar strategi for EU's maritime sektor, herunder benchmarks for emissionsreduktion.
- > Vi ser i øjeblikket en meget dynamisk udvikling af alternative brændstoffer til skibe. Det kommende lovforslag **Fu-IEU Maritime** bør stilles til rådighed hurtigst muligt og bør tilvejebringe teknologineutralitet, progressiv øgning af blandingsmandater, køreplaner for forsyning og ladestationer samt en klar forpligtelse til overgangsbrændstoffer såsom LNG.
- > **Nulemissionsmålet for havne** er meget ambitiøst, men vanskeligt at opnå på kort sigt. Det kræver en holistisk tilgang til aktiviteter i havne, hvilket omfatter emissioner relateret til søfart og andre transportformer samt industrielle aktiviteter. Den primære målsætning bør derfor være at reducere emissioner i havne, som ligger tættest på byområder, hvor miljøaspektet er særligt vigtigt for folkesundheden. Der er behov for en vurdering af, hvor stor en andel af de begrænsede offentlige midler, der bør allokeres til investeringer i strømforsyning på land (OPS) til fortøjede skibe under hensyntagen til en potentiel stigning i antallet af fartøjer, som anvender kulstoffattige og kulstofneutrale brændstoffer, hvilket vil gøre anvendelsen af OPS overflødig.
- > Passende **overgangsperioder** bør indføres i relation til indførelsen af yderligere miljøkrav for at gøre det muligt at anvende begrænsede ressourcer bedst muligt. Reduktion af drivhusgasser og luftforurenende emissioner kræver passende **finansiel støtte** på EU-niveau og medlemsstatsniveau med henblik på at give mulighed for at foretage investeringer i forskning, teknologi og infrastruktur i stor skala. Kommissionen og industrien bør med sigte herpå vurdere oprettelsen af et **europæisk partnerskab for søtransport** for at fremme **innovation** inden for sektoren.
- > For så vidt angår **revisionen af TEN-T** har det afgørende betydning, at forbindelsen i TEN-T-havne forbedres i form af jernbaneforbindelser, veje og om muligt indre vandveje. Den maritime søjle i TEN-T, dvs. sømotorveje, kræver yderligere støtte, forenkling og tilstrækkelig finansiering med henblik på at opnå et europæisk søtransportområde uden hindringer.
- > Der skal lægges vægt på **den vigtige rolle, som den maritime sektor spiller** med hensyn til at fastholde Europas rolle i verdenshandlen og potentialet for at fremme den europæiske konkurrenceevne. Der skal derfor reallokeres mere EU-finansiering for at forbedre adgangen til **centrale havne i TEN-T** for de største skibe med kapacitet til at erstatte adskillige mindre fartøjer, hvilket vil forbedre transporteffektivitet, reducere

omkostninger og nedbringe emissioner. Dette kræver løbende **investeringer** i opmudring, uddybning af sejlløb og **andre kapacitetsopbyggende** foranstaltninger i udvalgte **centrale havne**.

- > For så vidt angår gennemgangen af **omarbejdningen af direktiv om fremme af vedvarende energi** og **Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer** har **vedvarende offshore-energi** potentialet til at blive en central komponent i Europas energisystem inden 2050. Dette vil kræve investeringer i havneinfrastrukturer med henblik på at fremme servicering af offshore industrien.
- > I relation til færdiggørelsen af EU's retlige ramme for godkendelsen af automatiserede køretøjer forventes de første **fuldautomatiske fartøjer** at blive taget i brug i europæiske farvande i den nærmeste fremtid på grund af den stigende anvendelse af data og kunstig intelligens på søfartsområdet. Det er derfor vigtigt at **udarbejde den relevante lovgivning** samt foretage analyser af den socioøkonomiske indvirkning af automatisering og digitalisering i sektoren.

5. Jernbanefragt

EPP-Gruppen tilslutter sig til fulde bestræbelserne på at opnå vækst i jernbanefragt i de kommende år med henblik på at nå en andel af transporten på 30 % inden 2030. EPP-Gruppens betingelse for at indfri dette mål: Transportomkostninger for borgere og virksomheder må ikke stige, og vi anvender omkostning pr. tonkilometer i vejtransport som vores benchmark. EPP-Gruppen vil opnå dette ved at forbedre den gældende lovramme og retlige organisering samt reducere teknologiske og operationelle hindringer.

Herunder følger vores lovgivningskøreplan for jernbanetransport:

- > **Færdiggørelse af infrastruktur:** Det er presserende, at ERTMS-udstyr færdiggøres inden 2030. Da denne proces allerede har stået på i mere end 20 år, skal medlemsstaterne redegøre for forsinkelsen, samtidig med at de omgående fremlægger nationale planer. Etableringen af TEN-T-hovednettet skal være færdig inden 2030, herunder terminaler til slutpunktsforbindelsen. Vi vil insistere på disse punkter i forbindelse

med **gennemgangen af TEN-T-forordningen**. Det tilsvarende behov for omfattende investeringer bør opfyldes via målrettet **gennemførelse af genopretnings- og resiliensfaciliteten** samt nationale genopretningsinstrumenter med et stærkt fokus på investeringer i infrastruktur til jernbanefragt.

- > **Sikring af sund konkurrence inden for jernbanefragt:** Der skal skabes lige konkurrencevilkår mellem fragtdivisioner af etablerede og nye aktører samt sikres lige adgang til infrastruktur. Afgifterne på adgang til banenettet skal gennemgås, navnlig i de tilfælde hvor omkostningerne dækkes af OSP, da dette kan misbruges til at begrænse konkurrence og mindske jernbanetransportens konkurrencedygtighed over for vejtransport. På baggrund af disse vejledende principper anmoder vi om en revision af **forordningen om godsbanekorridorer**, en gennemgang af **direktivet om kombineret godstransport** samt reviderede regler for kapacitetsallokering og infrastrukturafgifter via en gennemgang af **public service-forordningen for landtransport**. Den **fjerde jernbanepakke** skal i denne henseende gennemføres fuldt ud.

- > **Forbedring af sektorens organisation:** Der skal indføres kategorier for europæiske togkanaler og hierarkier frem til 2025. Der skal oprettes en europæisk forvaltningsenhed for infrastruktur i EU's Jernbaneagentur med henblik på slotallokering og kapacitetsforvaltning frem til 2025. Dette kan fastsættes i revisionen af **forordning om korridorer for jernbanegods** med henblik på at sikre, at kapacitetsallokeringen til jernbanefragt opfylder efterspørgslen langs TEN-T. Der skal frem til 2025 indføres et fælles driftssprog for jernbaner, som det er sket for luftfart, f.eks. via en revision af **direktivet om certificering af lokomotivførere**.

- > **Udrulning af digitalisering:** Der skal frem til 2025 indføres åbne og gennemsigtige digitale platforme til udveksling af data. Dette kan opnås ved hjælp af en **gennemgang af lovrammen for interoperabel datadeling** i jernbanetransport og nye regler for et betroet miljø for udveksling af korridordata til støtte for kollaborativ logistik. Der skal straks indføres digital forvaltning af netværkskapacitet, digital reservation af slottider og korttidsreservationer for jernbanefragt. Den automatiske digitale sammenkobling skal indføres frem til 2025, og auto-

matiserede tog skal rulles ud frem til 2030. **Pakken med tekniske standarder og specifikationer for jernbaner** bør tilsvarende vedtages for ERTMS, herunder obligatoriske planer for udrulning af automatiseret togdrift, automatiseret trafikstyring og avanceret CCS.

6) Intelligent og bæredygtig mobilitet i byer

Ændringerne i mobilitetsmønstre og forbrugeradfærd i byer fremskyndes af covid-19-pandemien og fremmes primært ved hjælp af intelligente og bæredygtige digitale løsninger. Mennesker i byområder er villige til at overgå til intelligente og bæredygtige transportformer, navnlig for så vidt angår deres daglige mobilitet, og deres skifte er primært betinget af omkostningerne, tilgængeligheden samt hastigheden. EU's transportpolitik for byer skal fremme og fremskynde udarbejdelsen af passende betingelser for større udbredelse af bæredygtige alternativer, som er sikre, konkurrencedygtige samt prismæssigt overkommelige, og som derved bidrager til EU's ambitiøse klimamål frem til 2030 og derefter.

En af de nuværende udfordringer i byområder, der skal tages hånd om, er at stille offentlige transportsystemer til rådighed, som er velorganiserede, brugervenlige, prismæssigt overkommelige og klimaneutrale samt tilbyder kvalitetssikrede tjenesteydelser til brugere, herunder dør-til-dør-ydelser. En højere andel af rene køretøjer i den offentlige transportflåde er vigtig for at reducere skadelige kulstofemissioner og for at forbedre luftkvaliteten i byer. Der skal etableres tilstrækkelige finansielle og lovgivningsmæssige incitamenter på EU-niveau, som bidrager til at skabe effektive og klimaneutrale offentlige transportsystemer. Direktivet om renere køretøjer og den kommende ajourføring heraf er den effektive måde at opnå dette på. Intelligente og bæredygtige alternative mobilitetsløsninger (bildeling, kørselstjenester, elektriske cykler og løbehjul samt andre former for mikro mobilitet) kan supplere og tilvejebringe yderligere muligheder for kunderne, afhængig af deres mobilitetsbehov, sideløbende med den vigtige rolle, som offentlige transportsystemer spiller for så vidt angår omstillingen til klimaneutral mobilitet i byområder. Manglen på lovgivning vedrørende forskellige former for mikro mobilitet udgør en stor risiko for forbrugersikkerheden samt sikkerheden for andre transportdeltagere. En undersøgelse af lovgivningen for CE-mærkning og anven-

delsen heraf samt/eller dennes eventuelle indarbejdelse i forordningen om typegodkendelse af disse køretøjer kan tilvejebringe løsninger.

MaaS-mobilitetstjenester skal integrere alle mobilitetstjenester (offentlig transport, delt mobilitet og mikro mobilitet) og således stille oplysninger om de bedste tilgængelige tjenester til rådighed under hensyntagen til omkostningerne og rejsens varighed. Særlige adgangsregler og adgangshåndhævelse vedrørende trængselsafgifter og lavemissionszoner (LEZ) i byområder skaber yderligere fragmentering på det fælles europæiske transportområde samt strider mod principperne for det indre marked. EETS-direktivet kan anvendes til at harmonisere og rejse mellem disse zoner, men der er lovgivningsmæssige begrænsninger, da disse zoner henhører under de lokale myndigheders kompetencer.

Udviklingen og anvendelsen af intelligent parkeringsstyring i byer har et kæmpe potentiale til at kunne reducere emissioner, undgå overbelastning samt spare tid. Harmoniserede lovgivningsmæssige principper og/eller fælles standarder og teknologiske løsninger i relation til alternative mobilitetsløsninger, intelligent logistik i byer, trængselsafgifter og LEZ kan tilvejebringe reguleringsmæssige retningslinjer for medlemsstater og således sikre, at der sker en ensartet udrulning af intelligente og bæredygtige mobilitetsløsninger, herunder at konnektiviteten mellem landdistrikter og byer i hele EU forbedres, samt at det fælles europæiske transportområde forstærkes. Der er behov for et omfattende netværk af elektriske ladestationer og adgang til andre former for alternative brændstoffer i forstæder og byområder for at fremskynde udbredelsen af rene køretøjer blandt borgere. Instrumentet til at opnå dette er direktivet om alternative brændstoffer, der står for at skulle ajourføres.

Der er behov for et velorganiseret, integreret og prismæssigt overkommeligt offentligt transportsystem for at håndtere udfordringerne i byområder under hensyntagen til EU's handicappolitik og især tilgængelighed af tjenester for mennesker med handicap, mennesker med nedsat mobilitet samt ældre. Disse krav vil være overensstemmende med FN's konvention om rettigheder for personer med handicap (UNCRPD), hvilken er den første menneskerettighedskonvention, som EU tilsluttede sig. Revisionen af den europæiske retsakt om tilgængelighed (direktiv) kan anvendes til at tage hånd om dette.

Alle fremtidige foranstaltninger skal være

videnskabsbaserede, teknologineutrale og bør være baseret på omfattende konsekvensanalyser, som tager højde for de økonomiske, miljømæssige samt sociale konsekvenser. I tillæg til de ovenfor nævnte relevante lovgivningsmæssige EU-tiltag bør disse målsætninger opnås via følgende af Kommissionen planlagte lovgivningsmæssige og ikke-lovgivningsmæssige aktiviteter.

Krævet lovgivning:

1. Revision af bytrafikpakken fra 2013-2021.
2. Handlingsplan for nulforurening for luft, vand og jord, revision af luftkvalitetsnormer og nedbringelse af støjforurening – 2021-2022.
3. Retningslinjer til støtte for den sikre anvendelse af mikro mobilitetsudstyr – 2021.
4. Foranstaltninger til at sikre lige konkurrencevilkår for lokale platforme for anmodningsbaserede passagerbefordring og taxitjenester – 2022.
5. Oprettelse af et dataområde for rejser og turisme, som muliggør dataudvekslinger mellem interessenter på transport- og mobilitetsområdet.

Følgende er også planlagt:

6. Revision af direktiv om intelligente transportsystemer, herunder et initiativ for multimodal billettering (lovgivning, herunder konsekvensanalyse, artikel 91 i TEUF, 3. kvartal 2021).
7. Ændring af direktiv om fremme af vedvarende energi med henblik på at gennemføre ambitionen om det nye klimamål for 2030 (lovgivning, herunder konsekvensanalyse, artikel 194 i TEUF, 2. kvartal 2021).
8. Revision af forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner (lovgivning, herunder konsekvensanalyse, artikel 192, stk. 1, i TEUF, 2. kvartal 2021).
9. Revision af direktiv om intelligente transportsystemer, herunder et initiativ for multimodal billettering (lovgivning, herunder konsekvensanalyse, artikel 91 i TEUF, 3. kvartal 2021).
10. Udvikling af emissionsstandarder efter Euro 6/VI for biler, varevogne, lastbiler og busser (lovgivning, herunder konsekvensanalyse, artikel 114 i TEUF, 4. kvartal 2021).