

Brussel 2. februar 2021

EU's strategi for bærekraftig og smart mobilitet

Policynotat

Ingvild Jacobsen, EU-rådgiver, Osloregionens Europakontor

9. desember publiserte EU-kommisjonen sin nye [strategi for bærekraftig og smart mobilitet](#), sammen med en [Handlingsplan](#) som kartlegger lovforslag og initiativer de neste tre årene. Strategien er omfattende, og har som mål å styre både regelverk og markedsetterspørsel mot en grønn, europeisk transportsektor.

Transport utgjør ca. 5 prosent av EUs BNP og gir arbeid til mer enn 10 millioner mennesker i Europa. Samtidig representerer karbonutslipp fra transportsektoren en fjerdedel av EUs totale utslipp. Det gjør transport til en svært viktig sektor for EU, og samtidig en stor utfordring for å nå klimamålene.

Mobilitetsstrategien er en del av Green Deal, EUs plan for grønn vekst og et klimanøytralt kontinent innen 2050. Strategien legger grunnlaget for hvordan transportsystemet i EU skal lykkes i det grønne og digitale skiftet, og bli bedre rustet for fremtidige kriser. Strategien skal også sikre at transport er inkluderende og tilgjengelig. For at Europa skal bli klimanøytralt, må utslippene i transportsektoren reduseres med 90 prosent innen 2050.

10 milepæler skal sikre smart og bærekraftig utvikling

Innen 2030

1. Minst 30 millioner nullutslippsbiler på europeiske veier
2. 100 europeiske byer vil være klimanøytrale
3. Antall høyhastighetstog i Europa skal doubles
4. Kollektivtrafikk på distanser inntil 500 km skal være karbonnøytral
5. Automatisert transport skal være utbredt i stor skala
6. Nullutslipps-maritime fartøy skal være klare for markedet

Innen 2035

7. Store nullutslipps-luftfartøy vil være klare for markedet

Innen 2050

8. Nesten alle biler, busser og lastebiler vil være nullutslipps-kjøretøy
9. Godstransport på jernbane vil ha doblet seg
10. Et fullt operasjonelt, multimodalt og effektivt Trans-European Transport Network (TEN-T) for bærekraftig og smart transport er på plass

Satsing på elektrisitet, hydrogen, og autonomi

For å nå milepælene i strategien har Kommisjonen i første omgang laget en Handlingsplan med 82 initiativer innen 10 nøkkelområder, eller såkalte “flaggskip”, som skal styre arbeidet med strategien i noen år fremover (se vedlegg 1).

Disse flaggskipene omfatter **bærekraftig transport på land, vann og i luftrommet, og infrastruktur** relatert til dette, inkludert **nullutslipps-flyplasser og -havner**. Kommisjonen har som mål å installere **3 millioner offentlige ladepunkter for alternative drivstoff** innen 2030, hvorav 1 million av disse skal være **hydrogenstasjoner**. Et generelt mål for all innenlands transport i Europa er at en stor del av dette skal over på jernbane og vannveier.

Smart og autonom transport og bruk av **kunstig intelligens** løftes frem som et flaggskip og skal skaleres opp. Herunder er også multimodale transport- og billettsystemer en prioritering. Kommisjonen vil utvikle et **“European Common Mobility Data Space”** som skal gjøre mobilitetsdata tilgjengelig og transparent, samtidig som selskaper og andre aktører som samler inn data holdes under kontroll. Slike plattformer er en del av [EUs datastrategi](#), og skal opprettes innenfor flere sentrale sektorer som er viktige for Europa. Kommisjonen vil fortsette med å tilpasse regelverket for utvikling, testing og bredere bruk av digitale verktøy og systemer, særlig med hensyn til kunstig intelligens. Blant annet skal et europeisk regelverk for godkjenning av autonome kjøretøy etter planen ferdigstilles i løpet av 2021 (se vedlegg 1).

EU-kommisjonen vil foreslå en **revidering av CO2-standarden for person- og varebiler innen juli 2021**, og for **tunge kjøretøy innen 2022**.

Skatter, bompengavgifter og revidering av regler for vekt og dimensjon på tunge kjøretøy, skal bidra til å **øke etterspørselen etter nullutslipps-kjøretøy**. EU åpner også for å etter hvert **inkludere utslipp fra all transport i det europeiske [ETS-systemet for utslippskvoter](#)**, der karbonprising er et viktig verktøy for å styre etterspørselen mot nullutslipps-kjøretøy. Per i dag er det hovedsakelig utslipp fra industri og flytrafikk innad i EØS-området som er kvotepliktig sektor, og dekker ca. 40 prosent av alle utslipp i EU.

Betydning for aktører i Osloregionen

Norge inngikk i 2019 en [klimaavtale med EU](#), og skal innlemme EUs klimaregelverk på lik linje med EU-landene gjennom EØS-avtalen. Innen 2030 må Norge blant annet kutte minimum 40 prosent av sine utslipp i såkalt ikke-kvotepliktig sektor (utenfor ETS-systemet for klimakvoter), dvs. innen jordbruk, avfall, bygg og transport. Samtlige er sentrale ansvarsområder for norske kommuner og fylkeskommuner.

Den nye mobilitetsstrategien legger til rette for å styre markedsetterspørselen i Europa mot bærekraftige nullutslipps-kjøretøy og fartøy på vann og i lufta. Med målet om store investeringer i infrastruktur for alternative drivstoff i EU, bekrefter strategien et større europeisk marked for regionens næringsaktører innen bærekraftig transport, slik som el- og hydrogen drevne kjøretøy, og autonome systemer. Her vet vi at Osloregionen allerede har

mange sterke teknologimiljøer som er godt posisjonert til å utvikle løsninger for miljøvennlig og automatisert mobilitet.

For kommunal- og fylkeskommunal tjenesteyting innen kollektiv transport, setter strategien en retning for videre investering i lokale- og regionale transportsystemer. EUs mål om at alle distanser under 500 km skal være karbonnøytrale innen 2030 innebærer klare forpliktelser for kommuner og fylkeskommuner. Det vil også trolig by på muligheter, i form av prosjektmidler gjennom EUs programmer, som f.eks. det nye forskning- og innovasjonsprogrammet Horisont Europa, eller INTERREG.

Det vil komme EU-lovgivning som følger opp initiativene i strategien, og som vil være EØS-relevant. De første av disse er skissert i [Handlingsplanen](#) som følger med mobilitetsstrategien. Det vil være naturlig å se for seg at noe av lovgivningen f.eks. kan påvirke regler for offentlige innkjøp, konkurransereglene i EUs indre marked, og krav til klima- og miljøvennlighet som norske kommuner og fylkeskommuner må rette seg etter.