

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — En europæisk strategi for lavemissionsmobilitet

(COM(2016) 501 final)

(2017/C 173/10)

Ordfører: **Stefan BACK**

Anmodning om udtalelse	Kommissionen, 20.7.2016
Retsgrundlag	Artikel 304 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde
Kompetence	Sektionen for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationssamfundet
Vedtaget i sektionen	10.2.2017
Vedtaget på plenarforsamlingen	23.2.2017
Plenarforsamling nr.	523
Resultat af afstemningen	128/0/2
(for/imod/hverken for eller imod)	

1. Konklusioner og anbefalinger

1.1. EØSU støtter den europæiske strategi for lavemissionsmobilitet ⁽¹⁾ (strategien), herunder dens mål og metoder, som er på linje med hvidbogen om transportpolitik i EU fra 2011 (hvidbogen) ⁽²⁾ og de tilsigtede nationalt bestemte bidrag (INDC), som EU og dets medlemsstater indgav på COP21-konferencen, som EØSU også har støttet ⁽³⁾, og som endvidere blev godkendt af COP22-konferencen.

1.2. EØSU gentager de bemærkninger, som det har fremsat i tidligere udtalelser om hvidbogen og dens gennemførelse og om COP21-aftalens virkninger for EU's transportpolitik, og påpeger, at hvidbogens mål for drivhusgasemissioner stadig gælder, skønt metoderne til opfyldelse af disse mål må opdateres og styrkes.

1.3. Udvalget bifalder foranstaltningerne i strategien, som er mere vidtgående end hvidbogen, især innovationsfremme, herunder en europæisk strategi for samarbejdende intelligente transportsystemer ⁽⁴⁾, udviklingen af opkoblede, integrerede og selvkørende køretøjer, integration af elektriske køretøjer i energisystemet ved hjælp af intelligente net samt udviklingen af nye forretningsmodeller og nye transportmønstre, som er resultatet af udviklingen af en deleøkonomi og den generelle udvikling af den digitale økonomi.

1.4. EØSU støtter strategiens holistiske tilgang, som sikrer sammenhæng mellem transport og andre politikområder, f. eks. udvikling af markedet for elektricitet, fremme af forskning og innovation, udvikling af nye transportløsninger og nye kvalifikationer samt forbedret mobilitetsplanlægning, herunder udvikling af den offentlige transport. Udvalget så gerne en videreudvikling af denne tilgang hvad angår forbindelserne mellem strategien og meddelelsen om opgradering af det indre marked, herunder synergier mellem åbning af markeder og effektivitet. Dette gælder også udsigterne for den digitale økonomi, herunder digital mobilitet, og udviklingen af en deleøkonomi og en cirkulær økonomi.

1.5. EØSU understreger de mulige virkninger for transportmønstrene af den udvikling, der er beskrevet i punkt 1.4, og peger på de sociale følger, herunder virkningerne for brugerne og arbejdstagernes arbejdsvilkår samt situationen for mikrovirksomheder, der anvendes som underleverandører. Det er nødvendigt at være opmærksom på disse spørgsmål i tilstrækkelig god tid for at kunne tage eventuelle problemer i opløbet. Ligeledes bør virkningerne på isolerede samfund tages op.

⁽¹⁾ COM(2016) 501 final.

⁽²⁾ COM(2011) 144 final.

⁽³⁾ EUT C 24 af 28.1.2012, s. 146, EUT C 291 af 4.9.2015, s. 14, og EUT C 303 af 19.8.2016, s. 10.

⁽⁴⁾ COM(2016) 766 final.

1.6. EØSU understreger, at det har altafgørende betydning at genoprette tilliden til fabrikanternes emissionsdata for køretøjer, og støtter de foranstaltninger, der har til formål at opnå dette resultat. Udvalget fremhæver endvidere betydningen af støtte fra og dialog med de berørte parter og offentligheden og det vigtige i, at der tages skridt til at fastlægge ansvar for tidligere fejlagtige oplysninger og forebygge gentagelser.

1.7. EØSU bifalder effektivitetsfremmende foranstaltninger, herunder tiltag til at lette gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet (TEN-T) og en revision af forordningen om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport, og hilser med tilfredshed, at der lægges vægt på at fremme multimodaliteten og skabe incitamenter for omstilling til transportformer med lave emissioner, herunder jernbanetransport og kombineret transport. Udvalget noterer sig Kommissionens opfordring til markedsadgang for busser, men anbefaler, at Kommissionen også overvejer andre politiske foranstaltninger til at udvide de offentlige transportnet og tilskynde til trafikoverflytning fra personbiler. EØSU anbefaler derfor en mere tilbunds gående gennemgang af de foreliggende muligheder. Udvalget beklager imidlertid, at der ikke nævnes noget om forbedrede regler om adgang til godskørselsmarkedet eller om den forbedrede energieffektivitet, som det europæiske modulsystem for vogntog kan levere. I denne forbindelse henleder EØSU desuden opmærksomheden på sin udtalelse om det indre marked for international vejgodstransport: social dumping og cabotage (TEN/575) og understreger endnu engang vigtigheden af klar lovgivning, der kan håndhæves, og nødvendigheden af at bekæmpe alle former for social dumping samt svig og misbrug i forbindelse med udstationering af arbejdstagere og adgang til sociale ydelser.

1.8. EØSU støtter endvidere planerne om at revidere eurovignetdirektivet, men understreger det vigtige i fleksibilitet, hvis man skal undgå urimelige omkostninger i fjerntliggende og tyndt befolkede områder, herunder øer og bjergregioner. Udvalget understreger også betydningen af lige vilkår mellem de forskellige transportformer for så vidt angår infrastrukturudgifter og eksterne omkostninger for at sikre fair konkurrence mellem transportformerne.

1.9. Udvalget noterer sig relanceringen af de europæiske elektroniske bompengesystemer (EETS), som der blev truffet beslutning om i 2004, og som stadig ikke er gennemført, hvilket tyder på, at der er behov for at revidere hele systemet for at overvinde hindringerne for gennemførelse.

1.10. EØSU hilser det velkommen, at opmærksomheden rettes mod alternative brændstoffer, idet der sættes fokus på det vigtige i at fremme innovation og på behovet for en passende ramme, der skal muliggøre grænseoverskridende anvendelse af elektricitet, naturgas, brint og biobrændstoffer, som i tråd med EØSU's tidligere fremsatte synspunkter ikke går ud over fødevarerproduktionen. Udvalget glæder sig over fremhævelsen af interoperabilitet og standardisering for elektromobilitet.

1.11. Udvalget bifalder endvidere prioriteringen af det vigtige spørgsmål om finansieringsløsninger, og henleder opmærksomheden på behovet for at finde samfinansieringsløsninger for små projekter.

1.12. EØSU glæder sig over, at strategien finder det vigtigt at sikre støtte fra civilsamfundet. Det peger på de muligheder, der ligger i en deltagelsesbaseret dialog med hensyn til at vinde støtte og løse problemer, og på mulighederne for at skabe koalitioner mellem civilsamfundet og de subnationale myndigheder⁽⁵⁾.

1.13. For at forbedre gennemsigtigheden foreslår EØSU, at Kommissionen offentliggør en årlig resultattavle for emissioner inden for transportsektoren.

1.14. Udvalget støtter de foranstaltninger, der planlægges gennemført i samarbejde med Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) og Den Internationale Søfartsorganisation (IMO), og mener, at der kunne iværksættes yderligere tiltag f.eks. i form af en struktureret ekstern dialog med nabolande om transport med lave emissioner forud for lanceringen af konkrete projekter.

1.15. EØSU konstaterer, at forslaget om indsatsfordeling lader det være op til den enkelte medlemsstat at beslutte, hvordan den når sit mål for nedbringelse af drivhusgasemissioner, og anbefaler, at de krav, transportsektoren pålægges, holdes inden for de grænser, der er opstillet i hvidbogen.

1.16. Udvalget beklager, at Kommissionen ikke længere synes at have en ajourføring af hvidbogen på dagsordenen, selv om digitaliseringen, den energipolitiske udvikling, den holistiske tilgang til politikudformning og gennemførelsen af Kommissionens nuværende program kræver en ajourføring.

⁽⁵⁾ EUT C 299 af 4.10.2012, s. 170, EUT C 389 af 21.10.2016, s. 20.

2. Baggrund

EU's emissionsreduktionstilsagn og hvidbogen fra 2011 om transportpolitikken

2.1. Den 20. juli 2016 vedtog Kommissionen en pakke af foranstaltninger til reduktion af emissioner inden for sektorer, der ikke er dækket af EU's emissionshandelssystem (ETS) (pakken).

2.2. Pakken er et led i gennemførelsen af den nedbringelse på 40 % af drivhusgasemissionerne inden 2030 i forhold til 1990-niveauet, som blev vedtaget af Det Europæiske Råd den 23.-24. oktober 2014, og den forpligtelse (tilsigtet nationalt bestemt bidrag (INDC)), som Den Europæiske Union og dens medlemsstater indgik på COP21-konferencen i Paris i december 2015.

2.3. Det fremgår af konklusionerne fra oktober 2014, at ETS-sektorer skal nedbringe emissionerne med 43 %, og sektorer uden for ETS, herunder anden transport end luftfart, med 30 %, hvilket skal fordeles mellem medlemsstaterne ud fra retfærdigheds- og solidaritetskriterier. Der er ingen specifik henvisning til transport i konklusionerne.

2.4. Hvidbogen om EU's transportpolitik 2011 (COM(2011) 144) konkluderer, at de udviklede landes drivhusgasemissioner skal reduceres »med 80-95 % i forhold til 1990 inden 2050« for at begrænse den globale opvarmning til under 2 °C. Det vil være tilstrækkeligt at »transportsektoren [skal] reducere mindst 60 % af drivhusgasemissionerne i forhold til 1990« eller 20 % under 2008-niveauet (8 % over 1990-niveauet) inden 2030.

2.5. Kommissionen har bekræftet, at disse mål er kompatible med 2014-politikrammen for klima- og energipolitikken i perioden 2020-2030, 2015-rammestrategien for energiunionen og de forpligtelser vedrørende tilsigtede nationalt bestemte bidrag (INDC), som EU har indgået ⁽⁶⁾.

2.6. Kommissionen har endvidere erklæret, at en yderligere indsats er nødvendig efter 2020 for at nå disse mål ⁽⁷⁾.

2.7. Den seneste vurdering af hvidbogens gennemførelse konkluderer, at det er for tidligt at drage konklusioner, og sætter fokus på gennemførelse ⁽⁸⁾.

Pakken

2.8. Pakken består af:

- En overordnet meddelelse med titlen »Fremskyndelse af Europas omstilling til en lavemissionsøkonomi« (COM(2016) 500) (meddelelsen)
- Et lovgivningsforslag om bindende årlige reduktioner af drivhusgasemissionerne fra medlemsstaterne fra 2021 til 2030 (COM(2016) 482) (forslaget om indsatsfordeling)
- Et lovgivningsforslag om medtagelse af drivhusgasemissioner og optag fra arealanvendelse, ændringer i arealanvendelse og skovbrug i klima- og energirammen for 2030 (COM(2016) 479)
- En europæisk strategi for lavemissionsmobilitet (COM(2016) 501) (strategien).

2.9. Meddelelsen opstiller de grundlæggende principper for gennemførelse, herunder en byrdefordeling, der står i forhold til medlemsstaternes økonomier (rimelighed og solidaritet), fleksibilitet gennem anvendelse af emissionsrettigheder i sektorer uden for ETS, opretholdelse af ambitiøse reduktionsniveauer for drivhusgasemissioner ved at behandle hver sektor separat (miljømæssig integritet). Meddelelsen fremhæver det vigtige i et gunstigt miljø for omstilling.

2.10. **Forslaget om indsatsfordeling** fordeler ansvaret mellem medlemsstaterne for de tilsigtede nationalt bestemte bidrag i henhold til COP21-Parisaftalen. Hver medlemsstat afgør, hvordan den vil opnå resultaterne.

⁽⁶⁾ COM(2014) 15 final, s. 14, punkt 4.1; COM(2015) 80 final; COM(2011) 112 final s. 6.

⁽⁷⁾ COM(2014) 15 final, s. 14, punkt 4.1.

⁽⁸⁾ SWD(2016) 226.

2.11. **Strategien** gennemfører hvidbogens mål for emissionsreduktioner. Den sætter fokus på vejtransport og indeholder følgende hovedpunkter:

a) **Effektivitet, adfærd, vejafgifter**

- Optimering af transportsystemerne
- Påvirkning af adfærden gennem vejafgifter
- Fremme af multimodaliteten

b) **Alternative brændstoffer**

- Fremme af alternativ energi med lave emissioner til transport
- Udvikling af andengenerationsbiobrændstoffer
- Direktiv om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (2014/94/EU)

c) **Lavemissionskøretøjer**

- Fælles standarder for at lette grænseoverskridende rejser
- Fremme af nulmissionskøretøjer, bl.a. gennem offentlige indkøb
- Certificering af CO₂-udslip og brændstofforbrug for busser og tunge godskøretøjer
- Genskabelse af tilliden til måling af emissionsniveauer under faktiske kørselsforhold.

d) **Skabelse af en sammenhæng: synergier og nye forretningsmodeller, innovation, den digitale økonomi, kompetenceudvikling, investering og støtte**

- Skabelse af gunstige rammer for lavemissionsmobilitet gennem synergier med andre politikområder, forskning, innovation og kompetenceopbygning

e) **Luftfart og søfart — en international indsats**

- ICAO har nu foreslået en global markedsbaseret foranstaltning for luftfart, og IMO er i færd med at udvikle kriterier for energieffektivitetsdesign for skibsfart, begyndende med overvågning af emissioner.

3. Generelle bemærkninger

3.1. I overensstemmelse med sin holdning til hvidbogen og EU's nationalt bestemte bidrag (INDC) ⁽⁹⁾ støtter EØSU de mål, der er opstillet i strategien.

3.2. EØSU bekræfter sin støtte til hvidbogens mål, beklager ligesom i sin udtalelse fra 2015 om gennemførelsen af hvidbogen, at det indre marked for transport stadig er langt fra at være fuldført, og gentager, at tiltag i den retning vil blive hilst velkommen ⁽¹⁰⁾. Fuldførelse af det indre marked ville forbedre ressourceeffektiviteten og reducere emissionerne. Det bør opnås ved hjælp af klare regler, der kan håndhæves, og ledsages af foranstaltninger til at bekæmpe alle former for social dumping samt svig og misbrug i forbindelse med udstationering af arbejdstagere og adgang til sociale ydelser.

3.3. EØSU støtter endvidere de nye, innovative elementer i strategien såsom C-ITS, herunder udvikling af kooperative, forbundne og selvkørende køretøjer, integration af elektriske køretøjer i energisystemet gennem intelligente net og udviklingen af nye forretningsmodeller og nye transportmønstre, der opstår dels gennem udviklingen af en deleøkonomi via IT-platforme, dels gennem den generelle udvikling af den digitale økonomi. Digitale systemer vil også have indvirkning både på passager- og godstransporten, og vil f.eks. optimere trafikstrømmen og muligheden for at træffe ressourceeffektive valg, som reducerer emissionerne ⁽¹¹⁾.

⁽⁹⁾ EUT C 24 af 28.1.2012, s. 146, EUT C 291 af 4.9.2015, s. 14, EUT C 303 af 19.8.2016, s. 10.

⁽¹⁰⁾ EUT C 291 af 4.9.2015, s. 14, punkt 1.5 og 1.6.

⁽¹¹⁾ COM(2016) 766 final.

3.4. EØSU understreger, at det har altafgørende betydning at genoprette tilliden til fabrikanternes emissionsdata for køretøjer, og støtter den foranstaltning, der har til formål at opnå dette resultat. Udvalget fremhæver betydningen af støtte fra og dialog med de berørte parter og offentligheden og det vigtige i, at der tages skridt til at fastlægge ansvar for tidligere fejlagtige oplysninger og forebygge gentagelser.

3.5. EØSU gentager, at mange af de foreslåede foranstaltninger kræver fleksibilitet og tilpasning til lokale forhold, herunder vejafgifter ⁽¹²⁾.

3.6. Det bekræfter sin støtte til målene for COP21-Parisaftalen og EU's tilsigtede nationalt bestemte bidrag, og gentager, at disse forpligtelser ikke tilføjer noget til de mål, der er opstillet i hvidbogen ⁽¹³⁾. Udvalget noterer sig parternes støtte til gennemførelsen af Parisaftalen i Marrakesh-handlingserklæringen og oprettelsen af et Marrakesh-partnerskab for global handling, der involverer både parts- og ikkepartsinteressenter.

3.7. EØSU gentager det synspunkt, at det er nødvendigt at evaluere gennemførelsen af hvidbogen og rammestrategien for en modstandsdygtig energiunion (COM(2015) 80) og, om nødvendigt, tilføje nye foranstaltninger med henblik på at nå de opstillede mål ⁽¹⁴⁾.

3.8. EØSU understreger det nødvendige i at skabe et miljø, der fremmer gennemførelsen af strategien, eller en gunstig ramme, og henviser i den henseende til Kommissionens meddelelse med titlen »Vejen fra Paris« ⁽¹⁵⁾ vedrørende behovet for at »bevæge os væk fra et fragmenteret system, der er karakteriseret af mangel på koordinering af nationale politikker, markedsbarrierer og energiisolerede områder«. Energiunionen er en ramme for et gunstigt miljø for energiomstilling, og den kommende strategi til fremme af forskning, innovation og øget konkurrenceevne vil udnytte synergierne mellem energi, transport, den cirkulære økonomi og industriel og digital innovation med henblik på at gøre EU's aktuelle og fremtidige CO₂-fattige og energieffektive teknologier mere konkurrencedygtige. Som allerede nævnt i punkt 3.3 ovenfor omfatter dette også foranstaltninger til forbedring af færdigheder og fremme af forskning og udvikling.

Det er nødvendigt med en indsats fra en række forskellige interessentgrupper — offentligheden, forbrugerne, arbejdsmarkedets parter, SMV'er, innovative nystartede virksomheder og globalt konkurrencedygtige industrier. Intelligente byer og bysamfund og deres rolle i udviklingen af den offentlige transport og transportplanlægningen nævnes som steder, hvor en stor del af de fremtidige ændringer kommer til at finde sted ⁽¹⁶⁾.

3.9. Strategien benytter en tilgang, der går på tværs af sektorer, f.eks. i forbindelse med behovet for gunstige betingelser, og når det drejer sig om digitale mobilitetsløsninger og forbindelser med energipolitikken. Denne tilgang ligger på linje med arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene om gennemførelsen af hvidbogen og med Kommissionens meddelelse om opgradering af det indre marked, som begge forsøger at gøre sektorpolitikkerne mere synlige og forståelige ved at placere dem inden for rammerne af overordnede EU-strategier ⁽¹⁷⁾.

3.10. EØSU støtter strategiens holistiske tilgang til transportpolitik, men efterlyser en videreudvikling af strategien, f.eks. når det gælder sammenhængen mellem strategien og meddelelsen om opgradering af det indre marked, herunder synergier mellem markedsåbning og effektivitet samt de muligheder, der ligger i det digitale marked, deleøkonomien og den cirkulære økonomi, f.eks. virkningerne på transportmønstre og sociale aspekter ⁽¹⁸⁾.

3.11. Kommissionens arbejdsdokument, som ledsager strategien, beskæftiger sig med en række nye »udviklinger i samfundet«, f.eks. deleøkonomi inden for transport, selvkørende og forbundne køretøjer, digitalisering og mobilitet som en serviceydelse. Disse udviklinger, herunder også den stigende brug af internetplatforme, burde have været nævnt i strategien.

⁽¹²⁾ EUT C 24 af 28.1.2012, s. 146.

⁽¹³⁾ EUT C 303 af 19.8.2016, s. 10, punkt 1.3, 3.1, 4.6, 5.1 og 5.2.

⁽¹⁴⁾ EUT C 303 af 19.8.2016, s. 10, punkt 1.4, 5.2 og 5.3.

⁽¹⁵⁾ COM(2016) 110 final, afsnit 3.1, s. 5.

⁽¹⁶⁾ COM(2016) 110 final, afsnit 3.1, s. 7.

⁽¹⁷⁾ SWD(2016) 226, afsnit 4.1, s. 27.

⁽¹⁸⁾ COM(2016) 288 final og COM(2016) 356 final.

3.12. EØSU beklager, at strategien ikke kommer ind på de sociale aspekter, herunder forbrugerrettigheder, arbejdsmarkedsrelationer og mikrovirksomheders status, ved nogle af de planlagte initiativer, f.eks. C-ITS-planen, den digitale økonomi, nye transportmønstre og en yderligere åbning af markedet i forskellige transportsektorer. Udvalget anser det for vigtigt at tage fat på disse spørgsmål på et tidligt stadium for at undgå unødige spændinger.

3.13. EØSU finder det positivt, at strategien også rejser spørgsmålet om finansiering, som er af grundlæggende betydning for strategiens gennemførelse. Det henleder opmærksomheden på finansieringsbehovene i områder med begrænsede finansielle ressourcer og projekter, som ikke er store nok til at nå tærskelværdierne for medfinansiering fra EU. Der bør være muligheder for finansiering af små projekter i transportsektoren, som det er tilfældet i energisektoren.

3.14. EØSU finder, at revisionen af hvidbogen, som Kommissionen allerede havde planlagt for 2016⁽¹⁹⁾, er vigtig. Udvalget er ikke enig i, at det er for tidligt at vurdere gennemførelsen⁽²⁰⁾ da udviklinger såsom digitaliseringen, udviklingen af energipolitikken og den holistiske tilgang til politikudformning og gennemførelsen af Kommissionens nuværende program kræver en ajourføring af hvidbogen.

3.15. EØSU støtter strategiens forslag om eksterne foranstaltninger, især yderligere tiltag inden for ICAO og IMO vedrørende luftfart og skibsfart. Det beklager, at strategien ikke kommer ind på andre former for eksterne foranstaltninger, f. eks. strukturerede dialoger og benchmarking med nabolande i Østeuropa og Nordafrika.

4. Særlige bemærkninger

4.1. EØSU går ind for den handlingsplan, der er vedlagt strategien, med forbehold af følgende bemærkninger:

- Det beklager, at handlingsplanen, som foreslår at lette gennemførelsen af TEN-T og revidere forordningen om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport, og også kommer ind på reglerne for markedsadgang for bustjenester, ikke nævner de planlagte forslag om forbedrede regler vedrørende adgang til markedet for vejgodstransport. Hermed tages der ikke hensyn til et element i reguleringen af transportmarkedet, hvor der er behov for væsentlige forbedringer af markedets funktion, så det kan udvikle sig til et mere energi- og ressourceeffektivt transportsystem. EØSU henleder opmærksomheden på sin udtalelse om det indre marked for international vejgodstransport: social dumping og cabotage (TEN/575) og understreger endnu engang vigtigheden af klar lovgivning, der kan håndhæves, og nødvendigheden af at bekæmpe alle former for social dumping samt svig og misbrug i forbindelse med udstationering af arbejdstagere og adgang til sociale ydelser.
- EØSU konstaterer med tilfredshed planerne om revision af eurovignetdirektivet (1999/62/EF), direktivet om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet (EETS) (2004/52/EF) og Kommissionens afgørelse af 2009 om tekniske aspekter af EETS.
- Det gentager det synspunkt, at fleksibilitet og forebyggelse af urimelige omkostninger i fjerntliggende og tyndt befolkede regioner, herunder øer og bjergregioner, bør være vigtige elementer i ethvert fremtidigt forslag⁽²¹⁾.
- EETS-direktivet blev vedtaget i 2004 og er trods en række forsøg stadig ikke gennemført. EØSU mener, at konceptet nu bør revideres for at gøre det mere attraktivt for operatører og brugere.

4.2. Udvalget er enig i, at der i den europæiske strategi for samarbejdende intelligente transportsystemer ligger et betydeligt potentiale, i og med at den kan tilføre en merværdi gennem øget effektivitet, og det peger på de ændringer, som C-ITS vil indebære for transportmønstrene, markedsstrukturen, aftaleretlige forhold og sociale aspekter, da der f.eks. vil være et stigende antal mikrovirksomheder, som ledes via internetplatforme. Der bør tages behørigt hensyn til disse aspekter⁽²²⁾.

⁽¹⁹⁾ EUT C 303 af 19.8.2016, s. 10, punkt 1.4 og 5.2.

⁽²⁰⁾ SWD(2016) 226, afsnit 5, s. 34 og afsnit 2, s. 4.

⁽²¹⁾ EUT C 303 af 19.8.2016, s. 10 — punkt 1.6.

⁽²²⁾ COM(2015) 192 final.

4.3. EØSU støtter strategiens mål om at fremme multimodalitet og understreger, at de mest ressourceeffektive transportløsninger bør foretrækkes i hvert enkelt tilfælde. Endvidere håber udvalget, at evalueringen af direktivet om kombineret transport vil føre til en nyttig ajourføring med tilstrækkelig fleksibilitet til at sikre optimal effektivitet, men uden bestemmelser om parallel markedsadgang inden for vejtransport. Udvalget understreger betydningen af at skabe incitamenter til en overgang til transportformer med lav udledning, herunder jernbanetransport og kombineret transport, og vigtigheden i den forbindelse af, at infrastrukturudgifter og eksterne omkostninger håndteres på en måde, der sikrer fair konkurrence mellem transportformerne.

4.4. EØSU henleder opmærksomheden på den forbedrede ressourceeffektivitet, der er forbundet med 25,25 meter lange vogntog (det europæiske modulsystem (EMS)). To EMS-vogntog kan fragte den samme mængde gods som tre konventionelle vogntog, hvilket betyder bedre energieffektivitet og færre emissioner pr. enhed. Med forbehold af de enkelte medlemsstaters vurdering bør EMS-vogntog derfor tillades, hvor forholdene er passende, herunder også i den grænseoverskridende trafik.

4.5. EØSU bakker op om strategiens tilgang til alternative brændstoffer, herunder behovet for markedsstøtte og udrulning af infrastruktur i tråd med de forskellige transportformers forskellige behov, hvilket i øjeblikket hovedsagelig er a) elektricitet, primært til biler, b) naturgas i forskellige former, primært til lastbiler, busser og skibe, og c) biobrændstoffer. EØSU understreger, at sektoren for alternative brændstoffer er i stadig udvikling, og at både udbud og efterspørgsel kan ændre sig.

4.6. EØSU bifalder planerne om udvikling af biobrændstoffer, som ikke kommer fra landbrugsprodukter eller indebærer arealanvendelse, som går ud over fødevarerproduktionen, men fra andre kilder som rest-, bi- og affaldsprodukter, herunder fra skovbrug, i tråd med synspunkter, som tidligere har været fremsat af EØSU⁽²³⁾.

4.7. Udvalget fremhæver det vigtige i at inddrage civilsamfundet og de subnationale myndigheder i gennemførelsen af strategien. En vigtig del heraf vil være øget brug af en deltagelsesbaseret dialog med civilsamfundet som foreslået i EØSU's sonderende udtalelse af 11. juli 2012 med titlen: »Transporthvidbog: Civilsamfundets tilslutning og deltagelse«⁽²⁴⁾, som har ført til to konferencer, én i Malmø i 2015 og én i Milano i 2016, om udformningen af fremtidens hovednetkorridorer, hvor man drøftede gennemførelse, forvaltning og finansiering.

4.8. For at forbedre gennemsigtigheden foreslår EØSU, at Kommissionen offentliggør en årlig resultattavle for emissionsreduktion.

4.9. Udvalget peger også på det vigtige i at etablere en koalition for at støtte gennemførelsen og løse problemer som foreslået i EØSU's udtalelse om dette emne⁽²⁵⁾.

4.10. EØSU beklager, at forslaget om indsatsfordeling ikke omhandler det mulige behov for sektorspecifikke emissionsreduktionsmål. Strategien fastholder, at hvidbogen er rettet mod transportsektoren og tager udgangspunkt i en fornuftig vurdering af, hvad der er gennemførligt og ikke har negative følger for transportfunktionerne. De yderligere skridt, der er beskrevet i det arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, som ledsager strategien, er beskedne og ville nedbringe emissionerne fra transport med 18-22 % inden 2030 sammenlignet med de 18-19 %, der indgår i de aktuelle planer⁽²⁶⁾.

Bruxelles, den 23. februar 2017.

Georges DASSIS

Formand

for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg

⁽²³⁾ EUT C 303 af 19.8.2016, s. 10, punkt 1.8.

⁽²⁴⁾ EUT C 299 af 4.10.2012, s. 170, punkt 1.11 og EUT C 389 af 21.10.2016, s. 20.

⁽²⁵⁾ EUT C 389 af 21.10.2016, s. 20.

⁽²⁶⁾ SWD(2016) 501, afsnit 5, s. 82-83.