

Udtalelse om Kommissionens meddelelse til Rådet og Europa-Parlamentet om transporttelematik i Europa

(96/C 18/09)

Det Økonomiske og Sociale Udvalg besluttede den 30. marts 1995 under henvisning til forretningsordenens artikel 23, stk. 3, at udarbejde en udtalelse om den ovennævnte meddelelse.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's Sektion for Transport og Kommunikation, som udpegede Achim Denkhaus til ordfører. Efter Achim Denkhaus' dødsfald blev Dethmer Kielman udpeget til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 29. september 1995.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 329. plenarforsamling af 25. og 26. oktober 1995, mødet den 25. oktober 1995, enstemmigt følgende udtalelse.

1. Resumé af Kommissionens meddelelse

1.1. Med udgangspunkt i en indgående beskrivelse af transportsektorens problemer giver rapporten en fremstilling af de telematiksystemer og -tjenester, der drøftes for øjeblikket. Samtidig indeholder den en række forslag til fremtidige aktiviteter i Kommissionen.

2. Generelle bemærkninger

2.1. Udviklingen i levestandard, vækst, beskæftigelse og konkurrenceevne medfører også fremover en yderligere vækst i person- og godsbefordringen i EU. Større produktivitet, bedre infrastrukturer og en mere effektiv anvendelse af køretøjerne skal modvirke denne vækst i transportydelse ved at sikre en lavere vækst i kørselsydelse og dermed en mindskelse af trafikken. De begrænsede arealressourcer, mulige miljøbelastninger og hensynet til energiforbruget gør det nødvendigt. Anvendelse af transporttelematik kan bidrage væsentligt til at øge infrastrukturog køretøjs effektiviteten. Sikkerheden, som er en væsentlig faktor for transportkvaliteten, kan ligeledes forbedres betydeligt via telematikapplikationer.

2.2. Mobilitet er ikke et mål i sig selv, men et middel til at opfylde andre målsætninger. Er begrebet »bæredygtig mobilitet« overhovedet anvendeligt? På den ene side får man det indtryk, at der kan manipuleres med mobilitet, og på den anden side er der mulighed for en meget subjektiv vurdering af både mobiliteten selv og spørgsmålet om dens bæredygtighed. Med begrebet »sustainable mobility« (Kommissionens hvidbog af 1992) berøres også spørgsmålet om mobilitetens fremtidssikring. I så henseende har telematikapplikationer på transportområdet stor betydning i fremtiden.

2.3. Telematikapplikationer på transportområdet har allerede tidligere været af stor betydning for alle transportformer og deres grænseflader, og de vil fremover blive endnu vigtigere. Vejtransport, banetransport, indlandsskibsfart og søtransport samt lufttransport og deres indbyrdes grænseflader, nemlig lufthavne, havne, terminaler og banegårde åbner et bredt spektrum af

muligheder for kommende telematikapplikationer, som rækker videre end de allerede eksisterende systemer. Specielt må man være opmærksom på den intermodale virkning af fælles telematikstrukturer for de forskellige transportsystemer.

2.4. Et korrekt anvendt telematiksystem forbedrer udnyttelsen af infrastrukturkapaciteten. Man vil uden tvivl opnå meget positive resultater, når man på basis af informationer om aktuelle trafikophobninger kan give rutevejledning og således fordele trafikstrømmen, undgå overbelastning og dermed kødannelser, øge sikkerheden og således nedbringe antallet af ulykkestilfælde.

Drejer det sig om regulære kapacitetsflaskehalse, kan telematikapplikationer imidlertid ikke erstatte kapacitetsfremmende investeringer.

2.5. ØSU er endvidere af den opfattelse, at telematik ikke må bruges til at gennemtvinge en omlægning eller undladelse af transport, således som det forlanges i visse kredse, fordi de ikke er bekendte med de faktiske muligheder for en omlægning af vejtransporten og den utilstrækkelige kapacitet inden for »miljøvenligere« transportformer. Telematikens primære mål skal derimod være øget sikkerhed og produktivitet inden for alle transportformer. Telematik bør endvidere fremme forståelsen af transportinformationer, f.eks. om private og offentlige transport- og infrastrukturoperatørers udbud og grænsefladeorganisation, og dermed bidrage til at tilvejebringe forudsætningerne for øget anvendelse af kombineret transport og til at sikre systemernes interoperabilitet. Befragterens frie valg er i sidste instans den hurtigste vej til at opnå et effektivt transportsystem.

2.6. En vis del af efterspørgslen efter fysiske transportydelser kan imidlertid afgjort erstattes af telekommunikation og informationsteknologi, for eksempel i form af telesalg eller telearbejde.

2.7. Overordnede, europadækkende systemer kan virke konkurrencehæmmende, også inden for telematik. Man må derfor ved udformningen af potentielle systemer passe på, at der ikke opstår nationale eller europadækkende, offentlige eller private monopoler.

2.8. I Kommissionens meddelelse peges der på en række mål, som vil kunne nås med telematik. Der foretages imidlertid ikke en klar sondring mellem overordnede og underordnede mål. Man kan derfor få det indtryk, at transporttelematikken tillægges en næsten magisk kraft.

2.9. Med den nuværende viden om eksisterende eller mulige telematiksystemer og i betragtning af de behov og udfordringer, der følger af udviklingen inden for transportydelse, kan der opstilles følgende hovedmål:

- øget sikkerhed;
- mindre miljøbelastning;
- højere grad af infrastrukturudnyttelse, bl.a. ved at hindre kødannelse;
- transportbrugerfordele i kraft af en mere effektiv anvendelse og udnyttelse af køretøjerne.

Ovennævnte mål skal forbedre infrastrukturernes og transportoperatørernes effektivitet, beskytte ressourcerne og højne kvaliteten, og de vil generelt resultere i bedre konkurrenceevne og dermed bidrage til at bevare og skabe arbejdspladser i EU.

Når det drejer sig om påligning af omkostningerne for benyttelse af infrastrukturen, giver telematikken mulighed for en bedre anvendelse af brugerbetalingssystemet og har den fordel, at provenuet indtjenes der, hvor omkostningerne opstår. Dette er for eksempel ikke tilfældet med hensyn til dieselaftgiften, hvor brugeren ganske vist betaler, men provenuet ikke altid finder derhen, hvor det skal (optankning i Holland og kørsel i Tyskland).

2.10. Hvis transporttelematikken skal fungere, må transporten kontrolleres og dirigeres. Dermed ændres transportoperatørernes og -brugernes grad af frihed. Samfundet må derfor nå til enighed om, hvor vidtgående ændringer i friheden man vil acceptere for at kunne bevare og udvikle mobiliteten.

2.11. Bliver transporttelematik en yderligere betingelse for at benytte infrastrukturen, øges den teknologisk-organisatoriske risiko. Trafikafviklingen får en yderligere dimension, som uvægerligt indebærer tekniske og betjeningsmæssige risici, og dermed gør det samlede transportsystem vanskeligere tilgængeligt for de euro-

pæiske borgere. Man kan derfor frygte, at transportbrugernes accept vil udeblive, for eksempel hvis utilstrækkeligt gennemprøvede teknikker fører til fejldebitering af automatisk pålignede vejgebyrer eller forstyrrelser af trafikafviklingen, hvilket disse teknikker netop skulle hindre.

Man bør analysere målenes objektive og subjektive værdi og vurdere, om de fordele, der givetvis er knyttet til transporttelematikken, står i et fornuftigt forhold til denne risiko.

2.12. Transportbrugernes holdning til transporttelematik er trods alt afgørende for, om den kan fungere. Manglende accept (antal brugere, udnyttelsesfrekvens) vil gøre systemerne urentable og ineffektive.

Hvis man vil sikre sig brugernes accept, er det ikke nok at afklare de principielle spørgsmål vedrørende mål, frihedsgrad og risiko, der er også andre vigtige betingelser: systemet skal være gennemskueligt, og brugerne skal oplyses om det og lære at anvende det i praksis.

3. Da der kan være klare fordele ved telematikapplikationer på transportområdet, men der ikke er fastlagt helt klare rammer i den politiske debat, fremsætter ØSU nedenstående forslag til videreudvikling af telematik anvendelsen inden for europæisk transport.

Der er behov for:

- klare mål;
- politiske rammebetingelser;
- fastlæggelse af anvendelsesbetingelser;
- implementering.

3.1. Hovedmålene for telematikapplikationer, som anført i mållisten i punkt 2.9, må drøftes af de berørte parter, der skal fastlægge dem i fællesskab. De enkelte mål kan ikke kun gennemføres isoleret, men også i sammenhæng med andre mål.

3.1.1. Transportoperatørerne og -brugere, infrastrukturoperatørerne, de statslige organer på alle niveauer, herunder også lokale myndigheder, telematikoperatørerne og ikke mindst samfundets og erhvervslivets interessegrupper skal inddrages i denne måldebate.

3.1.2. De overordnede teknologiske systemer for telematikapplikationer inden for transport er udviklet; nu må vi beslutte, hvorledes og til hvilke formål de skal bruges.

3.2. Der skal fastlægges langsigtede, stabile politiske rammebetingelser. Politikken bør være konsistent og harmoniseret på alle politiske niveauer.

3.2.1. Det bør først og fremmest afgøres, hvilke politiske niveauer der er ansvarlige for hvad, og hvor vidtrækkende og forpligtende de efterfølgende beslutninger skal være.

3.2.2. Det er også vigtigt, at det i de politiske rammebetingelser afklares, hvilken grad af frihed der skal være for mobilitet og transporttelematiksystemer.

3.2.3. Det i punkt 2.11 berørte spørgsmål om risikovurdering må diskuteres og afgøres af de berørte parter.

3.2.4. Alle deltagere i transporttelematiksystemer bør være underlagt kodificerede adfærdsnormer, der udformes på grundlag af politisk konsensus.

3.2.5. Det må afklares, om transporttelematik skal være det offentlige eller den private sektors opgave, og hvor intensiv en konkurrence man ønsker på markederne for telematikydelse. ØSU foretrækker, at det offentlige forvalter de telematikapplikationer, som i hovedsagen har til formål at forbedre trafikafviklingen og øge sikkerheden. De øvrige opgaver kan varetages af den private sektor. Som anført i Kommissionens meddelelse flyder demarkationslinjerne mellem det offentlige og det private. Denne udvikling påvirkes uden tvivl af telematikken. ØSU tilslutter sig derfor Kommissionens forslag om at skabe partnerskaber mellem den offentlige og den private sektor på dette område.

3.3. Der må tilvejebringes pålidelige anvendelsesbetingelser.

3.3.1. Systemarkitekturen må sikre europadækkende standarder for transmissionsteknologier samt interoperabilitet og fleksibilitet, så også fremtidige behov kan dækkes.

3.3.2. Et samlet regelsæt med bindende standarder kræver et ensartet europæisk retsgrundlag, som skal anerkendes og anvendes på alle statslige og lokale niveauer i medlemsstaterne. Det er en politisk opgave at sikre, at usikkerhedsmomenter fjernes i videst mulige omfang for at skabe større tillid blandt både brugere og producenter.

3.3.3. Ansvar (rollefordelingen) for udvikling og drift af den overordnede telematikstruktur, transportinfrastrukturens åbning for telematiksystemer og brugernes medinddragelse må fastlægges. Det er især nødven-

digt at etablere forbindelsen mellem transportinfrastrukturen og telematikinfrastrukturen.

3.3.4. Man må finde ud af, hvem der er mulige deltagere (infrastrukturoperatører, transportbrugere og grænsefladeorganisationer). Det må klarlægges, om for eksempel fodgængere, cyklister i vejtrafikken, privatfly i lufttrafikken og lystbåde på vandvejene skal medregnes.

3.3.5. Driftsvilkårene for dem, der deltager i telematiksystemer, skal fastlægges med den fornødne fleksibilitet og med færrest mulige konkurrencehindringer. Det må dog ikke hæmme det samlede systems funktionsevne.

3.3.6. Intensiv anvendelse af telematiksystemer giver systemoperatørerne mulighed for at drage konklusioner om brugernes mobilitetsadfærd. Det er derfor uhyre vigtigt at træffe foranstaltninger til beskyttelse af den enkeltes rettigheder og personlige data.

3.3.7. Man har ikke i dag fuld viden om elektromagnetiske felters og andre interferensers indvirkning på helbredet. Også her er der behov for særlig årvågenhed.

3.4. De potentielle fordele ved anvendelse af telematikapplikationer på transportområdet er så store, at de, der høster fordelene ved dem, også må stille dem til rådighed. Det betyder, at implementeringen af systemerne primært må overlades til det private initiativ. Såfremt almene samfundsmæssige interesser er involveret, er det imidlertid også ønskeligt, at det offentlige investerer i telematikapplikationer.

Staten kan højst fremme erhvervsmæssig og privat implementering af telematikapplikationer med finansiel igangsætningsstøtte.

3.4.1. Ved implementeringen er det vigtigt, at mennesker uddannes og oplæres til at benytte systemerne. De nødvendige kvalifikationer for at færdes i trafikken (kørekort) bør snarest muligt udvides til også at omfatte brugen af telematiksystemer. Telematiksystemerne bør være så brugervenlige, at enhver kan bruge dem.

3.4.2. Det kan være udmærket at rette opmærksomheden mod de små og mellemstore virksomheder (SMV), men de små virksomheder dominerer i transportsektoren. Hvad der i andre erhvervssektorer betragtes som SMV, tager sig ud som kæmpekoncerner i transportsektoren. Interessen for de små og mellemstore virksomheder er ringe i dag. Der tilbydes meget på dette område, men relativt set er det kun meget få virksomheder, som benytter sig heraf.

3.4.3. Transporttelematikens tillægstjenester bør helt og holdent overlades markedet, dvs. det frie spil

mellem udbud og efterspørgsel for brugere og brugergrupper. En offentlig information, som omtalt i punkt 3.1, 3.2 og 3.3, skulle ikke være nødvendig.

3.4.4. Markedsinformationer med hensyn til udbud af og efterspørgsel efter transportydelser inden for godsbefordring er afgjort vanskelige at opnå på basis af telematikapplikationer. Da transportleverandørerne mener, at det truer deres markedssegmenteringsstrategier og ikke kan sikre, at efterspørgslen vil kunne imødekommes i det ønskede omfang, det være sig kvantitativt eller kvalitativt, ser markedsdeltagerne selv med den største skepsis på disse markedsinformationer, når de bearbejdes isoleret.

4. Afsluttende bemærkninger

4.1. Der eksisterer telekommunikationsteknologier med europadækkende standarder, som allerede har vist sig at være egnede til konkrete telematikapplikationer inden for transport. Med det formål at øge sikkerheden, nedbringe miljøgenerne, undgå trafikkøer og udnytte køretøjerne mere effektivt bør man snarest tilvejebringe

de politiske betingelser og forudsætningerne for europadækkende anvendelse. Derefter bør systemimplementeringen i videst mulige omfang overlades til det private initiativ.

4.2. Mikroøkonomiske cost/benefit-overvejelser fører til private initiativer både blandt systemleverandører og systembrugere inden for telematik på transportområdet. Makroøkonomiske cost/benefit-overvejelser skal også omfatte umålelige politiske og samfundsmæssige dimensioner. I den forbindelse skal diskussionen af mål, midler og virkninger imidlertid føres så ærligt og objektivt som muligt, og der må tages hensyn til alle berørte parters synspunkter.

4.3. Udviklingen af transeuropæiske transportnet er en gunstig lejlighed til at skabe klarhed om målene og til at få fastlagt de politiske rammebetingelser og anvendelsesvilkårene for transporttelematik. Denne mulighed bør udnyttes.

4.4. Telematikapplikationer inden for transport er ganske klart en vigtig investering i Europas fremtid. Det er på høje tid, at det teknologiske forspring konsolideres og videreudvikles gennem praktisk anvendelse.

Bruxelles, den 25. oktober 1995.

Carlos FERRER

Formand for

Det Økonomiske og Sociale Udvalg
