

Regionsudvalgets udtalelse: »En bæredygtig fremtid for transporten: på vej mod et integreret og brugervenligt transportsystem med teknologien som drivkraft«

(2010/C 141/07)

REGIONSUDVALGET

- fremhæver, at nøglen til etablering af en bæredygtig transportmodel ikke ligger i en begrænsning af efterspørgslen efter transporttjenesteydelser. Det afgørende er ikke det samlede antal befordrede passagerer eller mængden af transporterede varer, men måden hvorpå transporten foregår. Trafikale adfærdsmønstre, der ikke tager højde for bæredygtighedsaspektet, kan kun inddæmmes gennem en passende prispolitik i transportsektoren. Derfor er det vigtigt at finde frem til en retfærdig og gennemskuelig formel for fordelingen af transportomkostninger på alle transportformer;
- understreger, at der i arbejdet med at øge transportsektorens bæredygtighed må ses nærmere på trængselsproblemer. Det er ikke tilstrækkeligt at øge transportnettenes kapacitet, idet de miljømæssige følgevirkninger af større transportnetværk nemt når op på et uacceptabelt niveau. De bæredygtige transportformers konkurrenceevne bør derfor styrkes;
- konstaterer, at de lokale og regionale myndigheder har en klar interesse i at fremme alternativer til vejtransport, særligt der, hvor vejnettet er karakteriseret ved flaskehalse, især i følsomme områder og områder med vanskelige naturforhold, da de skaber alvorlige problemer med støj, forurenende emissioner, kødannelse, forsinkelser, hurtig nedslidning af vejnettet, og de enkelte myndigheder derfor har store udgifter til vedligeholdelse af vejnettet;
- fremhæver, at transportnettene i byer, opland og regioner udgør en vigtig bestanddel af de overordnede transportnet og globale forsyningskæder, og at det derfor er nødvendigt at vie dette område særlig opmærksomhed;
- beder om, at hvidbogen om transport sender et stærkt politisk signal til den kommende revision af EU's budget om, at den fremtidige budgetramme for EU's transportpolitik skal stemme overens med EU's erklærede ambitioner og omvendt.

Ordfører: Väino Hallikmägi (EE/ALDE), Medlem af byrådet i Pärnu, Estland

Basisdokument:

Meddelelse fra Kommissionen »En bæredygtig fremtid for transporten: På vej mod et integreret og brugervenligt transportsystem med teknologien som drivkraft«

KOM(2009) 279 endelig.

I. POLITISKE ANBEFALINGER

REGIONSUDVALGET

Indledning

1. bifalder Kommissionens meddelelse om en bæredygtig fremtid for transporten, der er et første skridt hen imod en revision af EU's transportpolitik for de kommende årtier;

2. er enig med Kommissionen i, at transportpolitikken må bygge på en langsigtet og bæredygtig plan for person- og gods-trafikken. For at kunne udforme en sådan transportpolitik er det først og fremmest nødvendigt at foretage en omhyggelig vurdering af de faktorer, der indvirker på transportsektoren;

3. finder, at fremtidige transportnet bør sikre gode forbindelser til alle EU's regioner, hvilket er en af de vigtigste forudsætninger for territorial samhørighed i EU. Dette forhold har afgørende betydning for, at der kan sikres en stadig dybere social og økonomisk integration og en bæredygtig udvikling. For at transportpolitikken kan gennemføres, er medlemsstaterne nødt til at vise stærkere politisk vilje og i højere grad at støtte op om bæredygtige og innovative transportstrategier.

Politiske anbefalinger

Regionsudvalget

4. finder, at der i den reviderede hvidbog om transportpolitikken bør foretages en meget mere systematisk og betydeligt grundigere analyse af de eksterne faktorer, af udviklingen i transportsektoren og at dennes konsekvenser og dens samspil med andre udviklinger. Det er ligeledes nødvendigt at drøfte virkningerne af klimaændringerne og de økonomiske forandringer på udviklingen i transportsektoren og de faktorer, som indvirker herpå;

5. finder, at det strategiske udviklingsdokument bør suppleres med en (sammenlignende) analyse af de sociale, økonomiske og miljømæssige virkninger af de politiske beslutninger og planlagte foranstaltninger, der er indeholdt i dette dokument. Ideelt set vil resultaterne af en sådan analyse blive overført til medlemsstats- og regionsniveau, således at eventuelle forskelle i virkningerne af den fælles transportpolitik kan tages op til vurdering. Alle konceptuelle tilgange til transportpoli-

tiken, der har relevans for debatten om transportens fremtid, bør tages op til overvejelse;

6. finder det som led i udformningen af EU's transportpolitik vigtigt, at medlemsstaternes lokale og regionale myndigheder i højere grad gives mulighed for at få indflydelse på udarbejdelsen af strategiplaner og i beslutningstagningen, således at der kan skabes en lovgivnings- og programmeringsramme, som giver mulighed for at gennemføre initiativer og foranstaltninger på transportområdet. Det er de lokale og regionale beslutningstagere, der bedst kan bedømme, hvilken indsats der kræves for at løse transportproblemerne på lokalt og regionalt plan. Subsidiaritetsprincippet bør derfor overholdes, når EU og det nationale niveau yder støtte til lokale og regionale myndigheder;

7. understreger, at der ved udviklingen af transportinfrastruktur bør opstilles prioriteter i relation til net og projekter. De centrale EU-institutioner og de nationale regeringer bør yde politisk og finansiel støtte med henblik på hurtig udbygning af højtprioriterede infrastrukturer;

8. understreger, at man ved udviklingen af TEN-T-nettet - der i stedet for en projektorienteret tilgang (30 prioriterede projekter) nu vil blive omfattet af en tilgang, der differentierer mellem det samlede transportnet og TEN-T-hovednettet - bør sikre, at regioner i EU's yderste periferi, grænseregioner og regioner med vanskelige naturlige betingelser også fremover får tilstrækkelig opmærksomhed og støtte, når det gælder om at forbedre transportforbindelserne mellem EU's kerne og dets nabolande. Af hensyn til både den indre og den ydre territoriale samhørighed i Europa bør EU's transportpolitik derfor også lægge op til, at der f.eks. differentieres mellem de prioriterede forbindelser og net, herunder finansieringsmekanismerne på området. Der er behov for et regelværk, der endnu tydeligere end før viser, efter hvilke principper og metoder TEN-T-nettet er lagt fast, og om nødvendigt, hvordan det kan ændres og udvides. De igangværende prioriterede TEN-T-projekter bør under alle omstændigheder afsluttes. Suppleringer og forlængelser med henblik på at fuldføre et net bør indgå som led i TEN-T-hovednettet. Ligeledes bør man fremme en bedre produktkoordinering mellem medlemsstaterne for at undgå, at der opstår tomrum mellem planlægnings- og anlægelsesfasen, og med det formål at prioritere de grænseoverskridende strækninger.

9. understreger, at godstrafikken har afgørende betydning for en velfungerende europæisk økonomi. Samtidig belastes det europæiske transportsystem i stigende grad af trafiktrængsel, der først og fremmest skyldes den ulige fordeling af transportformer (under de nuværende markedsvilkår har vejtransporten uforholdsmæssigt store konkurrencefordele), en utilstrækkelig infrastruktur og manglende interoperabilitet mellem de forskellige transportformer. Regionsudvalget finder, at der både ved den nødvendige beslutningstagning i forbindelse med TEN-T, mobiliteten i byerne og fastlæggelsen af prioriteterne for finansiering via Den Europæiske Fond for Regionaludvikling bør lægges større vægt på at samordne og sikre overensstemmelsen mellem de forskellige løsninger, der sigter mod at forbedre integrationen mellem specifikke transportinfrastrukturer;

10. pointerer, at byerne udgør en væsentlig og ligeberettiget del af transportnettet. Byerne er nemlig kommunikationsknodepunkter, hvor forskellige transportformer krydser hinandens veje, og hvor transportvejene i almindelighed starter og slutter. Derfor bør transport i byerne være genstand for samme opmærksomhed som transportnettene;

11. efterlyser en yderligere forenkling af EU's procedurer for tildeling af støtte og mener, at der må være overensstemmelse mellem nationale og EU-støtteprogrammer;

12. beder om, at hvidbogen om transport sender et stærkt politisk signal til den kommende revision af EU's budget om, at den fremtidige budgetramme for EU's transportpolitik skal stemme overens med EU's erklærede ambitioner og omvendt.

Bane, søfart og flodtransport

Regionsudvalget

13. finder, at fragmenteringen af jernbanemarkedet er et stort problem. Det er også absolut nødvendigt at få fjernet flaskehalsene i de eksisterende infrastrukturer, især dem, der opstår ved grænseovergangene eller naturlige barrierer. Der bør fremsættes bæredygtige og effektive løsningsforslag for dels at sikre et velfungerende europæisk jernbanenet, der kan fremvise trafikkyldelser af høj kvalitet både med hensyn til transporttid, pålidelighed og kapacitet, dels i højere grad at få flyttet godstransporten væk fra vejene og over på skinnerne;

14. medgiver, at forskellige infrastrukturstandarder i de enkelte medlemsstater - som f.eks. forskelle i sporvidde, strøm- og sikkerhedssystemer - bidrager til at øge fragmenteringen i trafiksektoren. Harmonisering af infrastruktur og materiel forudsætter harmonisering af tekniske standarder og dermed investeringer i infrastrukturen. Samtidig bør de forskellige natio-

nale bestemmelser om lokomotivføreruddannelsen og om sikkerhed og transport harmoniseres, og ligeledes bør der i stil med flytrafikken indføres et fælles trafikstyringssprog i den internationale trafik, navnlig i forhold til tredjelande. Målet er at styrke konkurrenceevnen i forhold til vejtransporten. På overbelastede strækninger skal der skabes forudsætninger for, at person- og godstransporten på de fælles jernbanelinjer kan afvikles uden gensidige hindringer, eller at der, i det omfang dette er teknisk muligt og økonomisk rentabelt, kan anlægges nye jernbaner, og at person- og godstrafikken kan holdes adskilt;

15. finder, at ny infrastruktur til godstrafik på den ene side skal sikre forbindelserne til byernes centrum, men at denne på den anden side ikke må resultere i en øget trafik i bycentre, hvilket ville forværre trafiktrængslen;

16. finder, at der i vigtige områder bør anlægges havne med gode multimodale transportforbindelser med henblik på, at fjernliggende regioner økonomisk forankres i EU's kerne. Regionsudvalget finder, at der er behov for en multimodal transportforbindelse til de regioner, hvor søfarten spiller en meget stor rolle;

17. understreger, at sø- og flodtransport bør fremmes, eftersom disse transportformer kan spille en nøglerolle i bekæmpelsen af klimaændringer. Endvidere bør eksisterende programmer som »motorveje til søs« væsentligt udbygges, idet de bidrager til EU's mål inden for såvel transport som territorial samhørighed. Sø- og flodtransport kan ligeledes bidrage til at dække den stigende efterspørgsel inden for person- og godstrafikken. Samtidig skal der sættes ind på til stadighed at mindske miljøbelastningen fra skibstransport, havne og logistikcentre. Regionsudvalget beklager derfor, at den internationale skibsfart endnu ikke er omfattet af Kyoto-protokollen og tidsplanen for mindskelse af udledningerne af drivhusgasser. For så vidt muligt at forhindre, at der opstår konkurrencemæssige ulemper for den europæiske søfartsindustri, bør EU som en prioriteret opgave arbejde for, at bindende regler vedtages på internationalt plan. Derudover bør det undersøges, hvilke konsekvenser det vil have at indføre havneafgifter, der er differentieret efter skibets miljøbelastning;

18. er overbevist om, at en af prioriteterne for den fælles transportpolitik bør være at udvikle multimodale trafikknudepunkter. Hvis en større del af godstransporten overføres til jernbaner, bør det samtidig sikres, at denne transportform overholder sikkerheds- og miljøkrav og har mindst mulig negativ indvirkning på persontransporten.

Lufttransport

Regionsudvalget

19. finder, at der bør tages højde for tekniske og fysiske løsninger, der kan begrænse luftfartens miljøbelastning i form af støj og luftforurening med henblik på at udvikle denne transportforms potentiale. Ved internalisering af miljøomkostningerne i flypriserne må man dog ikke glemme, at luftfarten ikke har samme vægt i de enkelte regioner, og at den også skaber en god forbindelse til fjerntliggende regioner i Europa. I forbindelse med udbygning af lufthavnsinfrastrukturen vil især mellemstore byer og ø-områder have brug for EU's hjælp for at kunne sikre sikker lufttransport og tilfredse kunder;

20. finder, at der må sikres fair konkurrence mellem lufthavnene ved at fastsætte fælles regler for beregning og fastlæggelse af lufthavnsafgifter.

Transportomkostninger og investeringer

Regionsudvalget

21. påpeger, at investeringerne skal koordineres bedre. F.eks. bør TEN-T-midlerne fortsat anvendes til at fremme markedsbaserede jernbaneprojekter, og regionalstøtten bør være bedre målrettet miljøvenlige transportformer for derved at styrke den territoriale samhørighed i EU;

22. henviser til, at internalisering af de eksterne omkostninger (miljøforurening, ulykker, tidsforbrug) i transportomkostningerne og håndhævelse af »brugeren betaler«-princippet er en væsentlig forudsætning for en afbalanceret og bæredygtig indsats af de forskellige transportformer. Samtidig bør de penge, der indvindes herved, investeres i miljøvenlige transportmidler. Det vil være med til at sikre miljøvenlige transportmidler, øge den overordnede effektivitet for alle transportmidler og skabe større interoperabilitet. Derudover bør der også tages stilling til, hvorvidt de parametre, der ligger til grund for sådanne beregninger, er finansielt acceptable for det nuværende socioøkonomiske rum. Ellers vil erhvervssektorer og virksomheder, der er afhængige af transportforbindelser, miste deres konkurrenceevne såvel på nationalt som europæisk plan;

23. bemærker, at der ikke kan stilles spørgsmålstejn ved den centrale og principielle målsætning om, at der skal tilstræbes dækning for de reelle omkostninger. Hvis hovedparten af investeringerne i transportinfrastruktur honoreres princippet om »brugeren betaler«, kan det føre til økonomiske og sociale forskydninger i visse regioner. Det henstilles til medlemsstater, der har planer om at indføre trafikgebyrer, der er fastsat efter moderne metoder, dvs. med udgangspunkt i dækning af de reelle omkostninger, samtidig hermed at vurdere de økonomiske, miljømæssige og sociale konsekvenser heraf for i det fornødne omfang at have mulighed for af strategiske grunde

på mellemlang og lang sigt at træffe passende ledsageforanstaltninger, f.eks. med henblik på en omlægning af den økonomiske støtte, der specifikt ydes til regionerne;

24. minder om Regionsudvalgets udtalelser om grønbogen om bytransport (CdR 236/2007) og om handlingsplanen om mobilitet i byerne (CdR 417/2008), som Kommissionen offentliggjorde i september 2009, hvormed den opfyldte en forventning, som såvel Regionsudvalget som Europa-Parlamentets i fællesskab havde givet udtryk for.

Bytrafik

Regionsudvalget

25. gør opmærksom på, hvor væsentlig udviklingen af bytrafikken er, idet byerne udgør uadskillige bestanddele af transportnettene og knudepunkter for de forskellige transportformer. Den store udfordring for bytrafikkens vedkommende består i at skabe passende vilkår for en prioritering af den offentlige transport og i kraft heraf at forbedre dens stilling på persontransportområdet, tilrettelægge trafikplanlægningen således, at så megen trafik som muligt ledes uden om bykerne, udbygge nettet for fodgængere og cyklister, øge elektriske køretøjers andel af den samlede vognpark og fremme anvendelsen af miljøvenlige transportformer;

26. anbefaler, at byerne træffer strengere foranstaltninger til imødegåelse af bytrafikkens negative miljømæssige konsekvenser og fremme af en sund mobilitet. Det er vigtigt, at EU overholder subsidiaritetsprincippet, så der skabes bedre forudsætninger for, at de ansvarlige lokale og regionale myndigheder påtager sig dette ansvar;

27. anser det for nødvendigt at indrette EU's transportpolitik på en måde, som fremmer udviklingen af fælles lokale transportnet, der omfatter bycentre, forstæder og opland samt i særlig grad udviklingen af transportsystemer på skinnenettet – jernbanesystemer, regionalbaner og sporvognsnet – til en ny form for regionaltrafik;

28. anser den løbende udveksling af god praksis for bytrafikkens udvikling og drift for at være vigtig på følgende områder: park-and-ride, park-and-walk, udvikling af elektriske køretøjer, udbygning af transportnettet til den lette trafik, anlæg af særskilte vejbaner for den offentlige transport, multimodale terminaler ved indfaldsvejene til byerne, udvikling af Carsharingtjenesteydelser, ændring af transportadfærden vha. styrende foranstaltninger (uddannelsesforanstaltninger, oplysningskampagner) og restriktioner (trængselsafgifter, P-afgifter). EU bør etablere og videreudvikle støttemekanismer til fremme af samarbejdsprojekter, der satser på udformning af fælles løsningsmodeller og udveksling af erfaringer.

Teknologisk udvikling

Regionsudvalget

29. anser det for nødvendigt, at elektroniske billetsystemer får forrang ved udviklingen af en multimodal offentlig transport, idet sådanne systemer gør det muligt at foretage en nøjagtig beregning af de omkostninger, som er forbundet med den enkelte rute, at planlægge ruten efter den rejsendes behov og gøre den offentlige transport mere brugervenlig. Anvendelsen af nye informationsteknologier må støtte udviklingen af intelligente intermodale transportsystemer, og EU bør støtte denne udvikling;

30. har den holdning, at det i forbindelse med den teknologiske udvikling handler om at støtte teknologioverførslen mellem regionerne og mellem de forskellige regionale niveauer. Midlerne til udvikling af tekniske løsninger bør ikke kun gives til teknologier, der er skræddersyede til storbyers behov. Tværtimod bør udvikling og finansiering ske på en måde, der sikrer, at en væsentlig del af midlerne går til udvikling af velegnede og bæredygtige løsningsmodeller, der tilgodeser behovet i mindre og mellemstore byer samt i disse byers opland;

31. understreger, at der, med henblik på at nå målet om at mindske transportsektorens olieafhængighed, må skabes muligheder for at foretage en differentieret fastlæggelse af de afgifter, der pålægges brændstoffer, som udvindes af andre råstoffer, og om nødvendigt også at gå under de minimumsgrænser, der er fastlagt på EU-niveau;

32. henviser til, at en harmonisering og styrkelse af kontrol- og overvågningsmekanismerne har afgørende betydning for en bedre trafiksikkerhed. Ved harmoniseringen af sikkerhedskravene må der tages højde for lokale naturlige forhold, vejtyper, kulturelle traditioner mm. Forudsætningen for, at databaserne vedrørende trafikuheld kan integreres, er, at der som et minimum sker en delvis standardisering af de betegnelser, der anvendes i de nationale databaser;

33. har den holdning, at der, hvad trafikovervågningen angår, må skabes forudsætninger for udarbejdelse og indførelse af generelle og fælles løsninger, der baserer sig på informationsteknologi og GPS. EU's vigtigste rolle består, ud over fremme af forskning og udvikling, i at fastlægge fælles standarder, der gør det muligt for medlemsstaterne fuldstændigt at kontrollere de grænseoverskridende trafikstrømme.

Undervisning i trafik

Regionsudvalget

34. fremhæver, at uddannelsesinstitutionerne spiller en nøglerolle for formidlingen af en sikker og miljøvenlig adfærd i trafikken. Der må skabes forudsætninger for, at undervisning i trafikadfærd kan indgå i uddannelsesinstitutionernes læreplaner i alle lande. På uddannelsesområdet kan EU opfordre til, at der gennemføres praksisrelaterede undersøgelser, som kan danne grundlag for fælles pædagogiske anbefalinger i form af materialer og undervisningsmoduler for børnehaver og skoler.

Forbindelser med nabolandene, grænseoverskridende aktiviteter

Regionsudvalget

35. anser etableringen af bedre transportforbindelser til nabolandene for at være særlig vigtig. Dette kræver, at EU's centrale institutioner samt regeringerne i medlemsstater og tredjelande foretager fælles investeringer i grænseanlæg (terminaler, veje, broer) med henblik på at sikre en hurtig og miljøvenlig afvikling af grænsetrafikken for såvel gods som personer. Lige så vigtigt er det, at der gøres fremskrift med hensyn til en harmonisering af forvaltnings- og toldprocedurer ved grænserne. Samarbejdet på dette område må uddybes;

36. anser det for vigtigt, at transportpolitikken bidrager til, at regionerne i den yderste periferi bliver integreret i deres eget bagland, ved at støtte etableringen af miljøvenlige færges- og flyforbindelser, som kan forbinde disse regioner med landene i deres regionale område, samtidigt med at kombinationen af transportformer fremmes;

37. har den holdning, at medlemsstaterne og EU's institutioner må arbejde for, at medlemsstaternes virksomheder har lige konkurrencevilkår for samtlige transportformer, hvad angår brændstofafgifter, havnegebyrer, lufthavnsafgifter, jernbaneafgifter, miljøkrav mm., når der drøftes transportspørgsmål i internationale organisationer eller under forhandlinger med tredjelande. Disse spørgsmål har særlig stor betydning for økonomien i de medlemsstater, der udgør EU's ydre grænse. Der må også tages højde for de ulige konkurrencevilkår, hvad angår internalisering af de eksterne omkostninger.

Konklusioner og anbefalinger

Regionsudvalget

38. understreger, at den fri bevægelighed er en grundlæggende ret for unionens borgere og en grundtanke i EU. På samme måde udgør princippet om varernes fri bevægelighed en hjørnesten i det indre marked. Nøglen til etablering af en bæredygtig transportmodel ligger ikke i en begrænsning af efterspørgslen efter transporttjenesteydelser;

39. fremhæver, at det afgørende ikke er det samlede antal befordrede passagerer eller mængden af transporterede varer, men måden hvorpå transporten foregår. Trafikale adfærdsmønstre, der ikke tager højde for bæredygtighedsaspektet, kan kun inddæmmes gennem en passende prispolitik i transportsektoren. Derfor er det vigtigt at finde frem til en retfærdig og gennemskuelig formel for fordelingen af transportomkostninger på alle transportformer;

40. understreger, at der i arbejdet med at øge transportsektorens bæredygtighed må ses nærmere på trængselsproblemer. Medlemsstaterne bør forpligte sig til at investere i miljøvenlig infrastruktur, så flaskehalse kan ryddes af vejen. Samtidig er det ikke tilstrækkeligt at øge transportnettenes kapacitet, idet de miljømæssige følgevirkninger af større transportnetværk nemt når op på et uacceptabelt niveau. De bæredygtige transportformers konkurrenceevne bør derfor styrkes;

41. konstaterer, at de lokale og regionale myndigheder har en klar interesse i at fremme alternativer til vejtransport, særligt der, hvor vejnettet er karakteriseret ved flaskehalse, og især i følsomme områder og områder med vanskelige naturforhold, da de skaber alvorlige problemer med støj, forurenende emissioner, kødannelse, forsinkelser, hurtig nedslidning af vejnettet, og de enkelte myndigheder derfor har store udgifter til vedligeholdelse af vejnettet;

42. har den holdning, at sø- og jernbanetransportens konkurrenceevne må udbygges. For at sikre et velfungerende europæisk jernbanenet, der ikke blot med hensyn til transporttid og pålidelighed, men også hvad angår transportkapacitet fremviser transporttydelser af høj kvalitet, må fragmenteringen af det europæiske jernbanemarked reduceres. Samtidig må der etableres et harmoniseret søtransportrum, og investeringer i havne og infrastruktur, der er integreret i de overordnede transportnet, må prioriteres;

43. fremhæver, at transportsystemet i byer og regioner har en betydelig indflydelse på den regionale udvikling. Transportnettene i byer, opland og regioner udgør en vigtig bestanddel af de overordnede transportnet og globale forsyningskæder, og det er derfor nødvendigt at vie dette område særlig opmærksomhed;

44. har den holdning, at fremtidens transportnet må sikre gode adgangsmuligheder til alle europæiske regioner. Samtidig bør de lokale og regionale myndigheder og andre berørte aktører på lokalt og regionalt niveau, høres om alle initiativer, der kan få indflydelse på det europæiske transportnets fremtid. Inddragelsen skal stå i forhold til den rolle, som myndigheden eller aktøren spiller i forbindelse med gennemførelsen af de enkelte foranstaltninger på transportområdet og udformningen af den lovgivnings- og planlægningsramme, der er nødvendig for transportinitiativernes gennemførelse.

Bruxelles, den 4. december 2009.

Luc VAN DEN BRANDE

*Formand
for Regionsudvalget*
