

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om Den europæiske transportpolitik inden for rammerne af Lissabonstrategien efter 2010 og strategien for bæredygtig udvikling (sonderende udtalelse)

(2010/C 354/04)

Ordfører: **Stéphane BUFFETAUT**

I brev af 23. juli 2009 anmodede det spanske EU-formandskab Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg om i henhold til EF-traktatens artikel 262 at udarbejde en sonderende udtalelse om:

»Den europæiske transportpolitik inden for rammerne af Lissabonstrategien efter 2010 og strategien for bæredygtig udvikling«.

Det forberedende arbejde henvistes til Den Faglige Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationsområdet, som vedtog sin udtalelse den 24. februar 2010.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 461. plenarforsamling den 17.-18. marts 2010, mødet den 17. marts, følgende udtalelse med 152 stemmer for, 1 imod og 4 hverken for eller imod:

1. Konklusioner og henstillinger

1.1 Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg (EØSU) understreger, at konkurrencedygtige, pålidelige og velfungerende transportformer er en forudsætning for velstanden i EU, og at den fri bevægelighed for personer og varer er én af Unionens grundlæggende friheder. Transportsektoren vil således i vid udstrækning skulle bidrage til at opnå målene for EU's 2020-strategi. Udvalget gør også opmærksom på, at transportsektoren som helhed er hårdt ramt af den aktuelle økonomiske krise, men er samtidig godt klar over, at denne sektor ikke er bæredygtig nok.

1.2 Udvalget støtter de tiltag, der har til formål at gennemføre effektiv, samordnet modalitet og at optimere og sammenkoble de forskellige transportformer med det sigte at opnå et integreret transportsystem og den mest gnidningsløse trafikafvikling. Udvalget understreger, at man ikke bør opgive målet om at fremme trafikoverflytning, da udviklingen af de kulstoffri transportformer ellers vil gå i stå, medens overbelastningen af transportnettet og forureningen omvendt vil blive værre og værre.

1.3 Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg er bevidst om transportsektorens afhængighed af fossile brændstoffer og de deraf følgende konsekvenser for såvel emissioner, sikkerhed og forsyningsafhængighed, og ved godt, at ressourcerne, navnlig olie, er begrænsede. Udvalget mener derfor, at EU's fremtidige transportpolitik bør forfølge fire overordnede mål og samtidig sikre sektorens konkurrenceevne inden for rammerne af 2020-strategien: **rmer, energieffektivitet, forsyningsikkerhed og -uafhængighed samt bekæmpelse af trafikale overbelastninger.**

1.4 De overordnede udfordringer og problemstillinger, der skal medtænkes i en bæredygtig transportpolitik, er den stigende urbanisering og efterspørgslen efter bekvemlig transport i det

daglige, beskyttelse af folkesundheden, hvilket vil sige reduktion af forurenende udledninger og drivhusgasser, fastlæggelse af ensartede områder med henblik på udformning af en ægte integreret transportpolitik, og befolkningens og de økonomiske aktørers forståelse for og opbakning til iværksættelse af nye foranstaltninger og ny adfærd i mobilitetssammenhæng. Det står dog klart, at man ikke vil opnå noget, hvis EU går enegang. Der er et åbenlyst behov for en international aftale om at mindske udledningen af drivhusgasser, og det er begrundet i såvel klimaændringerne som udtømmningen af de klassiske energikilder.

1.5 På denne baggrund finder EØSU det hensigtsmæssigt, at såvel de lokale myndigheder som medlemsstaterne iværksætter en række konkrete foranstaltninger med støtte og opmuntring fra EU's side. EU råder over forskellige virkemidler, herunder retsakter, målretning af samhørigheds- eller regionaludviklingsfondene, nye retningslinjer for det transeuropæiske transportnet og indgreb via Den Europæiske Investeringsbank. Foranstaltningerne, som er led i de tidligere nævnte overordnede mål, kunne navnlig bestå i:

- at der iværksættes en ambitiøs forsknings- og udviklingsplan på mobilitets- og transportområderne (fremskudssystemer, brændstoffer, emissionsbegrænsning, energieffektivitet);
- at der etableres et forum for udveksling af god praksis inden for bytrafik og langdistancetransport;
- at der etableres parkeringspladser i tilknytning til den kollektive trafik, og at den offentlige transport udvikles navnlig ved anlæg af busbaner og af sporvogns- og metrolinjer;
- at der skabes forbedret IKT med henblik på større effektivitet, pålidelighed og sikkerhed i den offentlige transport;

- at der etableres trafikselskaber, hvis geografiske dækningsområder er store nok til, at de kan udnytte de forskellige transportformer optimalt og knytte dem sammen i velfungerende netværk;
- at der skabes forbedrede forhold for lokal varelevering og etablering af distributionscentraler i byerne med henblik på vareleveringen i bykerne;
- at baneterrænerne i byerne bevares;
- at mere energieffektive og mindre CO₂-udledende og forurenende transportformer og transportteknologier fremmes via skatte- og afgiftspolitikken;
- at der etableres sikre rasteplasser for lastvognschaufførerne, og at deres arbejds- og uddannelsesforhold forbedres;
- at der etableres jernbanenet med prioritet for godstransport, og at der opdyrkes en kundevenlig kultur på området;
- at der skabes incitament, om nødvendigt af skattemæssig art, til anskaffelse af biler drevet af alternativ energi eller af tredje generations biobrændstoffer;
- at der iværksættes en egentlig EU-plan for udvikling af el-køretøjer, således at EU bliver i stand til at fastsætte eller være med til at fastsætte de internationale standarder for en sektor, der er under udvikling;
- at begrebet »grønne havne« videreudvikles, og at der etableres motorveje til søs;
- at arbejds- og uddannelsesvilkårene inden for søfartserhvervene forbedres;
- at floder og kanaler knyttes sammen i et motorvejsnet, der forbinder dem indbyrdes med hinanden og med havnene, og at der tages pramme i brug, som er tilpasset til transport af sættevogne og containere;
- at der ved valg af transportinfrastrukturen tages hensyn til kravet om bæredygtighed og beskyttelse af miljøet;
- at de eksterne omkostninger ved transport indregnes inden for alle dele af transportsektoren for at skabe lige konkurrencevilkår for de forskellige transportformer og for at opnå et retvisende billede af deres omkostninger;
- at de offentlige kompetente myndigheder fastsætter nogle realistiske mål for reduktion af udledninger af drivhusgasser og andre forurenende stoffer og for bæredygtighed i forbindelse med den lokale transport;

— at disse mål medtænkes ved udarbejdelsen af offentlige transportsystemer og ved valg af infrastruktur;

— at der systematisk udarbejdes nogle omfattende og realistiske konsekvensanalyser, før man iværksætter foreslåede politikker og foranstaltninger.

1.6 I praksis består udfordringen for en ny transportpolitik i at fastholde dels sektorens dynamik og konkurrenceevne, dels målsætningen om at reducere udledningen af drivhusgasser og forurenende stoffer, at lette trafikoverflytningen, forkorte transportafstandene, fremme internationale transportnet og i at anspore flere til at bruge transportformer med lav udledning målt i km. pr. transporteret passager eller vare.

1.7 Til at løfte udfordringen findes der en række enkle, hurtige, effektive og billige løsninger: Anvendelse af grønne og alternative brændstoffer, udnyttelse af biogas fra affalds-genanvendelse, udnyttelse af eksisterende områder (f.eks. forladte baneterræner eller havneområder) i mobilitetsøjemed, forbedring af koblingspunkter dér, hvor sådanne allerede findes, fælles billetteringssystemer inden for by- og regionaltransport, udbygning af buslinjer i egne busbaner, fremme af samkørselsordninger og udveksling af oplysninger mellem bane-driftsselskaberne osv.

1.8 Der findes imidlertid også en række løsninger, der forudsætter markante politiske beslutninger, og som kræver flere investeringer: Anlæg af parkeringspladser i tilknytning til pålidelige offentlige transportalternativer, centraliserede trafikreguleringssystemer for samtlige transportformer i givne områder, fremme af byplanlægning, der reducerer behovet for transport, investeringer i anlæg af sporvognslinjer eller metroer, internalisering af de eksterne omkostninger, udvikling af IKT, der kan levere pålidelige oplysninger til mobilitetsaktørerne, måling af de valgte transportformers effektivitet, grønne energiformer og genindvinding af energi (elektriske sporvogne, gasdrevne biler).

2. Indledning

2.1 Gennemførelsen af det indre marked forudsætter imidlertid et effektivt og pålideligt transportsystem for personer og gods. Handelssamkvemets globalisering er muliggjort af transportrevolutionen og er betinget af de dalende omkostninger, stigningen i antallet af operatører, konkurrencen og anlæg af transportinfrastruktur.

2.2 Transport er lige så nødvendig i den enkelte borgers privatliv og dagligdag, som den er i erhvervs- og jobmæssig sammenhæng. Den er en forudsætning for handelen, og borgernes ret til at bevæge sig, hvorhen de vil, er en grundlæggende rettighed.

2.3 Transportsektoren er også afgørende for EU's økonomi. Sektoren udgør ca. 7 % af EU's BNP og tegner sig for 5 % af beskæftigelsen. Den bidrager desuden til 30 % af værditilvæksten inden for industrien og landbruget og 70 % inden for service-sektoren.

2.4 De administrative byrder inden for transportsektoren og det forhold, at disse er forskellige fra medlemsstat til medlemsstat, skaber skjulte omkostninger og i sidste ende hindringer for handelen inden for EU. Disse omkostninger og byrder er især vanskelige at bære for de små og mellemstore virksomheder.

2.5 Men selv om EU altså kan glæde sig over transportsektorens økonomiske effektivitet og konkurrencedygtighed, så er sektoren ikke bæredygtig nok. Et bæredygtigt transportsystem skal nemlig ikke blot opfylde en række økonomiske målsætninger for transportsektoren, men også tage hensyn til de kerneelementer af social og miljømæssig art, der ligger i en bæredygtig udvikling.

2.6 Selve begrebet bæredygtig transport forudsætter, at betingelserne for sektorens vækst tilrettelægges med rimelige arbejdsvilkår i kvalificerede job for øje for at sikre, at sektorens aktiviteter er socialt ansvarlige og tager hensyn til miljøet.

2.7 Trods fremskridt, hvad angår bilernes fremdriftssystemer og brændstoffer, og trods de forpligtelser, producenterne frivilligt har påtaget sig, er transportsektoren fortsat den sektor, inden for hvilken stigningen i udledningen af drivhusgasser er højest.

2.8 Godsmængderne er fortsat med at stige mere end BNP, mens persontransporten, der i årene mellem 1995 og 2007 udviste en effektiv stigning på i gennemsnit 1,7 % om året, holdt sig under stigningstakten i BNP (2,7 %) i den samme periode.

2.9 Siden 2001 er der kun i begrænset omfang sket en overflytning af vejtransport til andre transportformer som jernbaner og vandveje. Tværtimod har man kunnet konstatere overflytninger i modgående retning, dvs. til vejtransport.

2.10 For 97 procents vedkommende er sektoren stadig afhængig af fossile brændstoffer, hvilket har en række uheldige konsekvenser både i forhold til miljøet og energiafhængigheden.

2.11 En langsigtet politik bør derfor sikre effektiv transport, reducere sektorens miljøindvirkning, øge sikkerheden og den samordnede modalitet, forbedre arbejdsvilkårene, fremme trafikoverflytning og tilvejebringe de nødvendige investeringer for at løse disse opgaver.

2.12 Dette er så meget vigtigere, som Kommissionens prognoser for 2020 forudser en stærk stigning i transportstrømmene, hvis der ikke indtræder nogen ændringer:

— Transporten internt i EU stiger således med 33 %;

— Transporten internt i Østeuropa stiger med 77 %;

— Transporten mellem Vesteuropa og Østeuropa stiger med 68 %;

— Transporten fra Østeuropa til Vesteuropa stiger med 55 %.

2.13 Holder prognoserne stik, vil der opstå udbredt trængsel på hovedfærdselsårene. Trafikmængden ender med at tage livet af transportsektoren. Der er derfor nødvendigt at opnå enighed om en betydelig forsknings- og udviklingsindsats på transportteknologiområdet (fremdriftssystemer, brændstoffer, energieffektivitet, forureningsbekæmpelse ...), om investeringer i infrastruktur, forbedring af den samordnede modalitet, fornyelse af jernbanegodstransporten og udvikling af transporten ad de indre vandveje og til søs. En Marshall-plan for udvikling af ny teknologi og for investeringer i transport er en nødvendighed, hvis Kommissionens målsætninger om en reduktion CO₂-udledningerne skal nås. Fagfolk fra transportsektoren taler i øvrigt nu om »optimeret modalitet«, dvs. optimering af den tekniske, økonomiske og miljømæssige ydeevne og præstation for varetransporten under ét, og har dannet en europæisk forening herfor. Målet at nå frem til en situation, hvor den økonomiske vækst er afkoblet fra transportens negative konsekvenser.

2.14 Spørgsmålet om transportsektorens beskaffenhed og dens samfundsmæssige og økonomiske nytteværdi har været bragt op til debat. Det er et kildent spørgsmål. Retten til at bevæge sig, hvorhen man vil, er en grundlæggende ret, og den fri bevægelighed for varer, personer og tjenesteydelser er et grundlæggende princip for EU og ligger til grund for WTO-reglerne. Hvem skulle i øvrigt have adkomst til at bestemme, hvornår transport er nyttig, og hvornår den ikke er? Spørgsmålet er dog langt fra irrelevant. Der er i dag nemlig et uafviseligt behov for at få et retvisende billede af de reelle omkostninger ved transport, dvs. for hver enkelt transportform at internalisere de eksterne omkostninger, som i dag bæres af samfundet, navnlig miljøomkostningerne, men også omkostningerne for folkesundheden og sikkerheden. Ved at opnå en større dækning af de reelle omkostninger ved transport, dvs. nogle mere realistiske priser, vil det være muligt at flytte en række varestrømme over i transport over kortere afstande.

3. Landtransport

3.1 I dag er parolen i EU samordnet modalitet, dvs. optimering af den enkelte transportform og fremme af den bedst tænkelige komplementaritet og mest effektive sameksistens mellem transportformerne. 80 % af transporten via landjorden består af distancer på under 100 km. Der skal derfor findes en passende løsning på denne opgave, som kan løses ved hjælp af vejtransport, men også de lokale jernbaner, medens flod- og søtransport forekommer mindre egnede til fragt over meget korte afstande. Under alle omstændigheder bør relevant trafikoverflytning kraftigt fremmes, da det ellers ikke vil lykkes EU at udvikle en kulstoffattig transportsektor.

3.2 By- og regionaltransport

3.2.1 By- og regionaltransport skal leve op til særlige krav. Bytransporten tegner sig således for 40 % af CO₂-udledningen og for 70 % af udledningen af øvrige forurenende stoffer fra vejtransport. Den trafikale overbelastning i byerne har negative indvirkninger på folkesundheden og miljøet og anslås desuden til at koste 2 % af EU's BNP. Der er behov for at udvikle den offentlige transport, men den skal leve op til bestemte kriterier for at imødekomme kravene til en ægte forsyningspligt og således være et alternativ til personbiltransporten: Der skal være hyppige afgang, den skal være hurtig, sikker, komfortabel, lettilgængelig og prisoverkommelig, nettet skal være dækkende, og forbindelserne skal være gode. Med den kollektive transport kan man ikke alene løse miljøproblemer, men også forbedre den sociale samhørighed ved f.eks. at skabe bedre forbindelser til og fra forstæderne.

3.2.2 Transport vha. elektriske fremdriftssystemer er at foretrække, men det skal erindres, at elektriciteten selv skal produceres på en bæredygtig måde og helst uden udledning af CO₂. Samkørsels- og delebilsordninger bør også fremmes.

3.2.3 Faktisk er der behov for at indføre en egentlig politik for bæredygtig bytransport. En sådan politik ville indebære begrænsninger i den individuelle trafik i kraft af trængselsafgifter, men navnlig forbedringer i den offentlige transports kvalitet og tilgængelighed. Dette indebærer igen anlæg af infrastruktur og udbud af de ydelser, der er nødvendige for at sikre, at de forskellige transportformer kan kombineres effektivt med hinanden. I betragtning af de offentlige finansers tilstand i mange af EU's medlemsstater vil dette i visse tilfælde kunne blive gjort lettere med indgåelse af offentlige-private partnerskaber, som tager sigte på oprettelse af busbaner, sporvogns-, trolleybus- og metrolinjer, regionale jernbanelinjer, ibrugtagning af gamle jernbaner, udvikling af transport-IKT og modernisering og forenkling af billetteringssystemerne.

3.2.4 Fornuftige tiltag så som etablering af parkeringspladser i nærheden af offentlige transportmidler centralt i omegnskommunerne omkring de store byer og etablering af særlige busbaner eller ibrugtagning af gamle jernbaner ville kunne skabe reelle fremskridt og ville omkostningsmæssigt være til at håndtere.

3.2.5 Forbedret IKT vil være et effektivt instrument til sammen med en egentlig lokal og regional trafikstyringspolitik at kombinere de forskellige transportformer. De pågældende teknologier giver mulighed for en mere præcis trafikstyring og bør resultere i en energimæssig optimering af biltrafikken. Teknologierne giver også bilisterne mulighed for at modtage tidstro oplysninger under hele rejsen og for at forenkle og optimere billetterings- og reservationssystemerne. Takket være disse teknologier vil bilisterne kunne optimere ruteplanlægningen, få adgang til afgangstider og dermed kendskab til afgangenes hyppighed og endda beregne den valgte transportforms

energiomkostninger. IKT skaber på denne måde synergi mellem transportformerne, infrastrukturbenyttelsen og energieffektiviteten.

3.2.6 Trafikstyringsproblemerne rækker ofte ud over kommunegrænserne og vedrører et større område omkring bykernen. I sådanne større, sammenhængende områder kunne der, på initiativ af de berørte lokale myndigheder, f.eks. ved uddelegering fra det offentlige, oprettes egentlige trafikelskaber. Selskaberne skulle først og fremmest have til opgave:

- at undersøge mobilitetsbehovet i det pågældende område under hensyntagen til de lokale operatører, mobilitetsstrømmene, de geografiske og bymæssige forhold mv.;
- at optimere og tilpasse mobilitetsudbuddet til det konstaterede behov;
- at forvalte en række tværgående serviceydelser for at lette kombinationen af de forskellige transportformer (trafikinformation, billettering, rekvireret transport, transport af bevægelseshæmmede, samkørselsordninger ...);
- at kontrollere mobilitetsstyringen og dens miljøindvirkning.

3.2.7 Naturligvis skal det fortsat være overladt til de myndigheder, der har den overordnede styring af trafikelskaberne, at vælge lokale operatører, fastsætte takster og fastlægge retningslinjerne for transport- og mobilitetspolitikken og den fysiske planlægning. Disse skal endvidere sikre gennemsigtige aftaleforhold og indgå forpligtende målkontrakter med selskabet og de involverede kommuner, herunder om kvaliteten af den ydede service.

3.2.8 EØSU har tidligere fremhævet lokalmyndighedernes afgørende rolle mht. tilrettelæggelsen af den offentlige transport, og hvad angår den fysiske planlægning. Subsidiaritetsprincippet spiller naturligvis ind på dette område. Ikke desto mindre har EU et berettiget ønske om at fremme de mest bæredygtige former for bytransport. Unionen yder allerede støtte hertil via struktur- og samhørighedsfondene og som led i CIVITAS-programmet. EU bør fremme udveksling af god praksis inden for bytransport, men bør også inden for rammerne af det kommende rammeprogram finansiere forskning i sammenhængen mellem transport og byplanlægning.

3.3 Varetransport i byområderne

3.3.1 Varetransporten i byområderne genererer meget trafik. I Paris tegner varetransporten sig f.eks. for 20 % af den samlede trafikmængde og for 26 % af udledningen af drivhusgasser. Logistikken i byerne skal m.a.o. forbedres og dér, hvor dette er muligt, bør trafikoverflytningen til jernbane eller transport ad de indre vandveje fremmes.

3.3.2 Følgende tiltag er mulige:

- Samling af vareleveringen i kraft af etablering af lokale distributionscentre og etablering af holdepladser og omlæsningssteder i nærheden af institutioner og virksomheder tæt på hinanden;
- Etablering af distributionscentre i byerne med henblik på vareleveringen i bykerne, begrænset tilladt tonnage, obligatoriske logistiske platforme, optimeret udnyttelse af den enkelte transport, el-køretøjer;
- Så vidt muligt bevarelse af baneterrænerne i byerne og adgang hertil for alle operatører;
- Udvikling af flodhavninfrastruktur i større byområder beliggende ved floder.

3.4 Vejudtransport

3.4.1 Stigningen i vejudtransporten gør det nødvendigt at løfte en række udfordringer: Stigningen i CO₂-udledningen, sektorens stærke afhængighed af fossile brændstoffer, behovet for infrastrukturelle forbedringer, navnlig hvad angår sikkerhed, og sikring af ordentlige arbejdsvilkår for chaufførerne.

3.4.2 Det er fuldstændig afgørende at intensivere forskning i, hvordan udledningen af CO₂ kan mindskes, navnlig gennem udvikling af nye fremdriftssystemer, herunder særlig sådanne, der benytter alternative energiformer. En ambitiøs forsknings- og udviklingspolitik øger effekten af skatte- og afgiftsincitamenter til alternative fremdriftssystemer og reduktion af CO₂-udledningen. I den forbindelse bør indregningen af de eksterne omkostninger⁽¹⁾ for alle transportformers vedkommende ske på en retfærdig måde.

3.4.3 Det vil inden for vejudtransporten være nødvendigt at udvikle tekniske løsninger og anvende skræddersyet IKT for at løfte de udfordringer, sektoren står over for, herunder at mindske dens energifafhængighed, CO₂-udledning og trængselsproblemer. Der bør derfor opstilles klare rammebetingelser for indføring af ny teknologi, herunder åbne standarder, der kan sikre interoperabilitet og øge udgifterne til forskning og udvikling i de teknologier, der endnu ikke er klar til at blive markedsført. Disse teknologier bør ligeledes anvendes til at mindske frekvensen af kørsler uden last gennem bedre anvendelse af oplysningerne i logistikledet. De kan være af stor interesse, når det gælder at forbedre transportsikkerheden.

3.4.4 Det er ligeledes vigtigt at forbedre infrastrukturen, herunder navnlig at etablere veludstyrede, sikre og overvågede

rastepladser, der kan beskytte chaufførerne mod røverier og andre former for kriminalitet.

3.4.5 Endvidere er der behov for at fastholde chauffør erhvervet som en attraktiv karrieremulighed i kraft af gode arbejdsvilkår som f.eks. faste arbejdstidsregler og harmoniserede køre-/hviletidsbestemmelser, som ikke blot er varm luft, men som rent faktisk håndhæves⁽²⁾.

3.5 Jernbanetransport

3.5.1 Om end der ses en tendens til forbedring af jernbanelinje- og passagertransporten, navnlig over lange afstande og med højhastighedstog, er omfanget af jernbanegodstransporten stadig for ringe med kun 8 % af den samlede varetransport. Overordnet set bør det sikres, at moderniseringen og forbedringen af jernbanernes konkurrenceevne sker under størst mulig hensyntagen til sikkerhedsbestemmelserne og til driftssikkerheden i tilfælde af årstidsbestemt dårligt vejr.

3.5.2 EØSU støtter Kommissionens forslag om et jernbanenet med prioritet for godstransport, men der er behov for en forretningsorienteret, konkurrencedygtig og kundevenlig servicekultur. Mere konkurrence vil formentlig lette denne omstillingsproces.

3.5.3 Ideen med et jernbanenet med prioritet for godstransport er at fastsætte tidsmæssige og geografiske slots, hvor godstogene har forkørselsret, uden at dette skader passagertrafikken.

3.5.4 Der findes allerede en række eksempler herpå i EU. Visse strækninger, som f.eks. den såkaldte Betuwe line mellem Rotterdams havn og Tyskland, er endda forbeholdt godstransport. Også New Opera- og Ferrmed-initiativerne kan nævnes.

3.5.5 Udvikling af jernbanegodstransporten er mulig under de rette forudsætninger, dvs. at:

- det, der tilbydes, er en logistisk service i stedet for blot en transportydelse;
- priserne sænkes med henblik på at opnå bedre konkurrenceevne;
- den ydede service gøres mere pålidelig;
- der opnås fornuftige dør til dør-transporttider;
- der tilbydes en bredere servicevifte og større fleksibilitet i tilfælde af trafikforstyrrelser.

⁽¹⁾ EØSU's udtalelse 1947/2009 om »Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer« – endnu ikke offentliggjort i EUT; og udtalelse offentliggjort i EUT C 317 af 23.12.2009, s. 80.

⁽²⁾ EUT C 161 af 13.7.2007, s. 89 EUT C 27 af 3.2.2009, s. 49 EUT C 228 af 22.9.2009, s. 78.

3.5.6 Udvikling af jernbanetransporten kræver ligeledes etablering af intermodale platforme for kombineret bil- og jernbanetraffic. I den forbindelse er der kun anledning til at glædes over, at der nu igen er sat skub i projektet om en kombineret bil- og jernbaneforbindelse mellem Lyon og Torino, men efter en tilfældig udvikling af jernbane-/vejtransporten er nu på tide at fremme de kombinerede jernbane/motorvejsstrækninger (som f.eks. den alpine jernbane/motorvej, Lorry rail, mellem Perpignan og Luxembourg) såvel som motorvejene til søs, som f.eks. det fransk-spanske projekt, Fres Mos, mellem Nantes Saint Nazaire og Gijon.

3.6 Personbiltrafikken

3.6.1 Klima- og energipakken pålægger bilproducenterne en række stramme krav. Der er behov for at udvikle nye biler med alternative fremdriftssystemer, herunder navnlig el- og hybridbiler. Det er også vigtigt ikke at lukke diskussionen om biobrændstoffer. Der er i øjeblikket ved at blive udviklet mere effektive tredjegraders biobrændstoffer, navnlig på basis af alger. Derved undgås konflikten om, hvorvidt jorderne skal bruges til landbrug og fødevarerproduktion.

3.6.2 Rent bortset fra spørgsmålet om fremdriftssystemerne i de biler, der markedsføres i øjeblikket, er der andre områder, hvor der kan gøres fremskridt i form af energibesparelser og bedre udnyttelse af arealer, som for øjeblikket er under pres pga. den trafikale overbelastning. Det gælder f.eks. de kurser i brændstofbesparende kørsel, som en række store virksomheder og offentlige arbejdspladser tilbyder, eller samkørsels- og delebilordninger og udlejning af elbiler i visse byer.

3.7 Gang og cykling

3.7.1 Disse transportformer bør udvikles i byerne, men der ligger visse begrænsninger i hensynet til stedets topografi, klima og brugernes alder. Der står dog klart, at de lokale myndigheder bør anlægge sikre cykelstier, da en af de sidste hindringer for en udvidet brug af cyklen er den potentielle fare ved bilerne.

4. Søtransport

4.1 En meget stor del af den internationale handel foregår via søtransport. Sektoren er imidlertid hårdt ramt af krisen og slås i øjeblikket med et overkapacitetsproblem. Det bør undgås, at der flyttes investeringer væk fra sektoren, og at man mister kompetence og knowhow, da dette ville have uheldige virkninger, når det økonomiske opsving kommer. Dette gælder så meget mere, som europæisk søtransport er verdens største, og at konkurrencevilkårene fortsat skal være fair, og den europæiske handelsflåde konkurrencedygtig, da den er et aktiv for EU.

4.2 Brændstoffer

4.2.1 Skibene anvender stærkt forurenende biprodukter fra olieindustrien. Ud over den nødvendige teknologiske innovation bør der i samråd med branchen ses på, hvordan der kan rådes bod på sektorens skadelige indvirkning på miljøet. Hvis ikke CO₂-kvotesystemet kan anvendes i sin nuværende form i sektoren, bør det måske undersøges, om der kan indføres

grønne afgifter i stedet. Dette spørgsmål bør drøftes i de internationale søfartsorganisationer.

4.2.2 Under alle omstændigheder skal udvalget gentage sin støtte til investering i forskning i og udvikling af nye skibe, brændstoffer og grønne havne, lige så vel som udvalget står fast på, at planerne om de motorveje til søs, der er et led i programmet om de transeuropæiske transportnet, føres ud i livet.

4.3 Sikkerhed

4.3.1 Havsnød og skibbrud vil aldrig helt kunne undgås, men man bør gøre alt for at garantere såvel passagerernes som mandskabets sikkerhed, både når det gælder skibenes udførelse og vedligeholdelse. EU's bestemmelser om sikkerhed til søs er blandt de mest omfattende i verden. Til gengæld er der behov for at slå hårdt ned på ulovlig olieudtømmning i rum sø.

4.4 Uddannelse

4.4.1 Fastholdelse og udvikling af europæisk søtransport forudsætter, at de unge ser søfartserhvervene som en karrieremulighed, og at de kan fastholdes i disse erhverv. Der er behov for at forbedre uddannelseskvaliteten og arbejdsvilkårene inden for søfartserhvervene og for at klæde besætningerne bedre på til de opgaver, de skal løse ombord.

5. Transport ad de indre vandveje

5.1 Transport ad de indre vandveje er veludviklet i Nordeuropa, men kunne godt trænge til en hjælpende hånd i en række andre lande. I stil med det initiativ, der er taget på søfartsområdet, er der behov for at overveje etablering af indre motorvandveje og -kanaler, især i betragtning af at denne transportforms energiforbrug og udledninger er tre til fire gange mindre end landtransportens. En videreudvikling af konceptet forudsætter ibrugtagning af nye fartøjer og anlæg af de nødvendige havne og logistiske platforme.

5.2 Fartøjer til transport ad de indre vandveje og flodpramme er nøglefaktorer inden for flodtransporten og sektorens evne til at udvikle nye tjenesteydelser, der er effektive og rentable i kraft af at kunne matche kravene til kapacitet, hastighed, havneanløb og navigation. Der er behov for at dimensionere fartøjerne til transport af sættevogne og containere.

6. Lufttransport

6.1 Lufttransporten tegner sig for 3 % af udledningen af CO₂ til atmosfæren. Det skal dog understreges, at stigningen i sektorens emissioner siden 1990 kun har været halvt så stor som stigningen i lufttrafikken i den samme periode. Lufttransporten er med i EU's kvotehandelssystem, og Kommissionen har stillet spørgsmålet om at afgiftsbelægge flybrændstof til debat, ligesom med momsopkrævningen på transporter inden for EU.

6.2 Udviklingen inden for sektoren har været drevet af liberaliseringen og de nye lavprisselskabers fremkomst. Etableringen af disse selskaber er i mange tilfælde sket med støtte fra det offentlige, og støtten kunne passende gøres betinget af, at selskaberne opfyldte visse krav.

6.3 Spørgsmålet om luftfartssikkerhed er naturligvis et centralt punkt, når man skal diskutere luftfartspolitik. EU bør gå i spidsen med etableringen af en international ordning for luftfartssikkerhed og bør derfor tage dette punkt op på den internationale konference i Den Internationale Civile Luftfartsorganisation, ICAO, der afholdes i marts i Montreal.

6.4 Endelig bør man forberede overgangen til den anden fase i planen om det fælles luftrum efter 2012 og sikre et fornuftigt resultat af de vanskelige forhandlinger mellem USA og EU på luftfartområdet.

7. Infrastruktur

7.1 EØSU har altid støttet de transeuropæiske transportnet. Udvalget skal her gentage sin støtte til programmet, men samtidig give udtryk for sin betænkelighed ved vanskelighederne med finansieringen og forsinkelserne.

7.2 EØSU peger på, at det udvidede EU har et øget behov på transportinfrastrukturområdet, og at det er nødvendigt at se på en tilpasning af de eksisterende finansielle instrumenter og eventuelt skabe nogle nye. Det bør være muligt at inddrage samtlige overvejelser, således at der kan etableres en bæredygtig infrastruktur: sideløbende offentlig og privat finansiering, ibrugtagning af nye midler uden for budgettet osv.

7.3 Det skal understreges, at transportinfrastrukturen spiller en afgørende rolle for samfundsøkonomien og den regionale samhørighed. Transportinfrastrukturen er imidlertid også grundlaget for et bæredygtigt transportsystem, der overholder miljøkravene. Valget af transportinfrastruktur er m.a.o. afgørende.

Det betyder, at den infrastrukturelle opkobling af regionerne og deres integration i de nationale og europæiske transportnetværk skal ske på en måde, der sikrer, at infrastrukturen bliver bæredygtige og miljørigtige.

7.4 De kommende retningslinjer for TEN-T, som vil blive fremlagt i begyndelsen af 2011, bør klart afspejle EU's beslutning om at fremme de kulstoffattige transportformer.

7.5 EØSU gentager sin uforbeholdne støtte til Galileo-programmet og understreger, at programmet bør gennemføres uden yderligere forsinkelser.

8. Indregning af miljøomkostningerne

8.1 Der er enighed om, at det er nødvendigt at indregne miljøomkostningerne ved transport i prisen på ydelserne. I modsat fald er det samfundet, der må bære disse omkostninger. Dertil kommer, at manglende indregning kan anspre til økonomisk ufornuftig adfærd og transport over enorme afstande af produkter, der kan købes tættere på slutbrugeren.

Den mest effektive metode til indregning af en stor del af miljøomkostningerne vil efter EØSU's mening være at indføre en CO₂-afgift. Det ville give virksomhederne et stærkt incitament til selv at finde veje til at reducere deres CO₂-udledninger og dermed mindske deres miljøpåvirkning.

8.2 Om end de nærmere vilkår for en indførelse heraf og de eventuelle konsekvenser skal undersøges nærmere, er økomærkaten en mulighed, der ikke kan udelukkes på forhånd. Dette princip bør i øvrigt overvejes for såvel lufttransport som søtransport i de kompetente internationale organer (IAOC og IMO). EØSU ser gerne, at revisionen af eurovignette-direktivet tages op til diskussion igen, og at man i den forbindelse ikke glemmer, at princippet om indregning af de eksterne omkostninger bør finde anvendelse for alle transportformers vedkommende.

Bruxelles, den 17. marts 2010

Mario SEPI

Formand

for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg