

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Hvidbog: En køreplan for et fælles europæisk transportområde — mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem«

KOM(2011) 144 endelig

(2012/C 24/32)

Ordfører: **Pierre-Jean COULON**

Medordfører: **Stefan BACK**

Kommissionen besluttede den 28. marts 2011 under henvisning til artikel 304 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om:

Hvidbog: En køreplan for et fælles europæisk transportområde — mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem

KOM(2011) 144 endelig.

Det forberedende arbejde henvistes til Den Faglige Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationsfundet, som vedtog sin udtalelse den 7. oktober 2011.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 475. plenarforsamling den 26.-27. oktober 2011, mødet den 26. oktober 2011, følgende udtalelse med 170 stemmer for, 3 imod og 8 hverken for eller imod:

1. Konklusioner og anbefalinger

1.1 Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg (EØSU) bifalder i det store og hele hvidbogen om køreplanen for et fælles europæisk transportområde (i det følgende benævnt »køreplanen«). De strategier, der fremlægges i køreplanen, ligger i alt væsentligt på linje med EØSU's anbefalinger i tidligere udtalelser. Udvalget har imidlertid nogle forbehold på en række områder.

1.2 EØSU er enige i, at 2050-målet om en nedbringelse af drivhusgasser med 60 % i transportsektoren, selv om det indebærer en stor udfordring, ligger på linje med EU's overordnede klimapolitiske mål, og at det giver en rimelig balance mellem behovet for hurtige drivhusgasreduktioner og den tid, der er nødvendig for at optimere energieffektiviteten i et fælles europæisk transportområde og for at udvikle nye og bæredygtige brændstoffer og fremdriftssystemer, der skal nedsætte afhængigheden af fossile brændstoffer.

1.3 EØSU konstaterer, at der er en stor kløft mellem målsætningerne, metoderne til deres opfyldelse og den nødvendige finansiering. Udvalget anbefaler en bedre forbindelse mellem køreplanens strategiske tiltag (frem til 2050) og de mere praktiske og umiddelbare foranstaltninger (2020 og 2030).

1.4 Som det med rette fremhæves i køreplanen, kræver en større markedsandel af de forskellige transportformer investeringer i infrastruktur, men køreplanen beskæftiger sig hovedsagelig med finansieringen af det fremtidige centrale TEN-T-netværk og angiver en række muligheder for at øge i det

mindste en del af den nødvendige støtte. Afgifter og privat finansiering er ikke realistiske løsninger i alle tilfælde. Disse betragtninger har også relation til infrastruktur i almindelighed, herunder den vejinfrastruktur og -vedligeholdelse, som stadig er nødvendig. EØSU anbefaler, at der inden for den flerårige finansielle ramme for perioden efter 2013 tildeles tilstrækkelige finansielle midler til transportinfrastruktur. Kommende projekter kræver bedre samordning mellem medlemsstater og EU-institutioner om planlægnings- og prioriteringskriterier og må nødvendigvis også omfatte modernisering af den eksisterende infrastruktur.

1.5 EØSU støtter en strategi, der forsyner EU med en effektiv og reelt bæredygtig transport, der tager højde for økonomiske, miljømæssige og sociale udfordringer. Udviklingen inden for alle transportformer bør tage større hensyn til den sociale dialog og styrke den. Udvalget noterer sig henvisningen i køreplanen til »minimumskrav for udbud af tjenester«. Dette er imidlertid et spørgsmål, der hører ind under overenskomstforhandlingerne i de enkelte EU-lande. EØSU er enige med Kommissionen i, at den sociale dialog er afgørende nødvendig for at forebygge konflikter på arbejdsmarkedet – med fuld respekt af arbejdstageres ret til kollektive skridt i henhold til artikel 151 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

1.6 Ud over den vægt, der er lagt på det nødvendige i at skabe gunstige vilkår for kvalitetsjob i transportsektoren, bør der også fremsættes forslag til foranstaltninger, der skal styrke uddannelsesstilbuddene og bistå markedsaktørerne i rekrutteringen af nye medarbejdere. Den sociale dimension er generelt svagt repræsenteret i køreplanen.

1.7 Køreplanen er ret pessimistisk, når det gælder mulighederne for at nedbringe kulstofindholdet i transportsektorens brændstofforbrug. Ud over at befordre udviklingen af nye fremdriftssystemer og brændstoffer burde det måske overvejes at give endnu mere støtte til foranstaltninger, der kan optimere brugen af en sådan transportteknologi, reducere antallet af transportere og samtidig opretholde den samlede kapacitet gennem e-fragt, bedre logistik, bedre køretøjer og udvikling af grønne korridorer.

1.8 Køreplanen bygger på princippet om kombineret transport, et aspekt af begrebet samordnede transportformer (samordnet modalitet), men foreslår også specifikke mål for skifte til andre transportformer (30 % af vejgodstransporten på strækninger over 300 km skal overgå til andre transportformer såsom jernbane- eller vandvejstransport inden 2030 og mere end 50 % inden 2050). Denne foreslåede standardløsning savner et tilstrækkeligt videnskabeligt grundlag, og hverken hvidbogen eller konsekvensanalysen giver nogen logisk begrundelse for en sådan tærskel.

1.9 Køreplanen anbefaler en udvidelse af liberaliseringspolitikken, navnlig inden for jernbanetransport. EØSU's medlemmer anmoder om, at der gennemføres en afbalanceret vurdering af de reformer, der er gennemført i medlemsstaterne, navnlig af metoderne for adskillelse af infrastrukturforvaltningen og togdriften og deres indvirkning på forsøgene på at øge togenes passagertal og anvendelsen af jernbanerne samt på sikkerheden, beskæftigelsen, servicekvaliteten, produktionsomkostningerne og den prismæssige overkommelighed for de rejsende.

1.10 Køreplanen foreslår at indføre obligatoriske åbne udbud for tildelingen af public service-kontrakter. EØSU forventer, at Kommissionen, inden den forelægger forslag herom og senest inden for seks måneder efter den 3. december 2014, udarbejder en rapport om gennemførelsen af forordning (EF) nr. 1370/2007, som det fremgår af artikel 8, stk. 2, i Kommissionens dokument.

1.11 EØSU understreger den betydelige udfordring, som den offentlige transport i byerne udgør inden for rammerne af en bæredygtig transportpolitik. Det er absolut nødvendigt at udvikle en effektiv, sikker, prismæssig overkommelig offentlig transport i byerne, som kan konkurrere med den private transport. Dette antager endnu større betydning i betragtning af denne transportforms positive virkninger på emissioner, støj og trafikoverbelastning. EØSU går derfor ind for, at EU under hensyntagen til nærhedsprincippet fastsætter mål for medlemsstaterne inden for udviklingen af den offentlige transport i byerne og mobiliserer midler fra strukturfondene og samhørighedsfondene for at bidrage til udviklingen og moderniseringen af den offentlige bytransport. I den forbindelse bør observatoriet for bytrafik gøres mere operationelt.

1.12 Endelig kommer køreplanen ind på varetransport i byer, men på en måde, der er for afdæmpet og defensiv. I betragtning af at leveringstid på de sidste kilometer er af afgørende betydning for frie varebevægelser i det indre marked og for fremme af bæredygtige transportvalg, kunne køreplanen

have undersøgt, om det eventuelt ville være relevant at fastlægge en fælles strategi og foreslå bindende lovgivning på området.

2. Indledning

2.1 Hvidbøgerne fra 1992 og 2001 havde først og fremmest til hensigt at sikre mere bæredygtig transport, f.eks. gennem overflytning af trafik fra vejene til mere miljøvenlige transportformer, herunder sø- og jernbanetransport og transport ad de indre vandveje, ved at fremme miljøvenlige løsninger, ved at pålægge transportsektoren at betale de reelle omkostninger for samfundet gennem indregning af de eksterne omkostninger, men også ved at forsøge at mindske transportbehovet gennem effektiv planlægning.

2.2 I årenes løb, og navnlig i forbindelse med midtvejsrevisionen i 2006 af Kommissionens transporthvidbog fra 2001, er der i stigende grad lagt vægt på samordnet mobilitet, effektive multimodale transportkæder og behovet for tilstrækkelige infrastrukturer og støttesystemer som et middel til at mindske transportsektorens økologiske fodaftryk.

2.3 Køreplanen adskiller sig fra tidligere hvidbøger med hensyn til rækkevidde, da den bygger på en vision, der strækker sig over fire årtier frem til 2050 omfattende nogle mere kortsigtede mål, der skal nås inden 2020 og 2030, og ved klart at fremhæve, at der ikke kan gives køb på mobiliteten. Ikke desto mindre fastsætter køreplanen ambitiøse mål for bæredygtighed, især hvad angår energieffektivitet, mindre afhængighed af olie, reducerede drivhusgasemissioner og teknologisk udvikling.

3. Generelle bemærkninger

3.1 EØSU hilser køreplanen velkommen som et værdifuldt bidrag til udviklingen af et effektivt og bæredygtigt transportsystem i Europa. De strategier, der fremlægges i køreplanen, ligger i alt væsentligt på linje med EØSU's anbefalinger i tidligere udtalelser.

3.2 Det må beklages, at listen over foreslåede foranstaltninger indeholder så få tidsfristangivelser. Sådanne frister kunne muligvis udledes ved at sammenligne med de ti mål, der opstilles i kapitel 2.5 i køreplanen, men det ville være ren spekulation. I praksis sikrer køreplanen ikke nogen klar koordinering af strategiske foranstaltninger (frem til 2050) med taktiske foranstaltninger (der kan vedtages med det samme). Køreplanen bør især skitsere en mere præcis arbejdsplan for perioden 2013-2020.

3.3 EØSU anerkender transportens helt centrale rolle som konkurrence- og velstandsfaktor, og er klar over behovet for at skabe et integreret europæisk transportsystem og for at forbedre bæredygtigheden og fremme transportformer med lave kulstofemissioner, øge energi- og ressourceeffektiviteten, forbedre forsyningsikkerheden og -uafhængigheden og mindske trafikoverbelastningen. EØSU går ind for den vægt, der lægges på optimering af multimodale logistikkæder og en mere effektiv brug af transportinfrastrukturen. Det støtter også køreplanens strategi, der går ud på i højere grad end i tidligere versioner af hvidbogen at anvende markedsdrevne foranstaltninger.

3.4 I tidligere udtalelser har EØSU endvidere opfordret til klare og konkrete foranstaltninger, som er tilpasset en effektiv opnåelse af de tilstræbte mål. På en række punkter kunne køreplanen ses som et vigtigt skridt fremad i denne henseende begyndende med det generelle udsagn i punkt 13, der går ud på, at der ikke vil kunne opnås tilstrækkelige resultater med hensyn til olieafhængighed, CO₂-emissioner, adgangsaspekter og de sociale omkostninger i form af ulykker og støj, hvis vi fortsætter i samme spor.

3.5 De fleste planlagte initiativer sigter mod gennemførelse af et transportsystem med samordnede transportformer inden for et fælles europæisk transportområde. Det må bifaldes, at der lægges vægt på samordnede transportformer. EØSU understreger, at den samordningsstrategi, køreplanen bygger på, gør det muligt at optimere alle transportformer samt forbindelsen mellem dem. Udvalget ønsker imidlertid at fremsætte bemærkninger til en række af de planlagte foranstaltninger.

3.6 Køreplanen opstiller meget ambitiøse mål for et grønere transportsystem, men er ikke realistisk med hensyn til, hvordan det skal opnås, og hvor meget det vil koste. EØSU er betænkelig ved kløften mellem målsætningerne, metoderne til deres opfyldelse og den nødvendige finansiering.

3.7 Det langsigtede mål om en reduktion på 60 % af transportsektorens CO₂-emissioner inden 2050 udgør en meget stor udfordring, som kunne være et centralt led i den tekniske og politiske udvikling i transportsektoren, hvis det bibeholdes i en overskuelig fremtid.

3.8 EØSU er enig i, at emissionsmålet ligger på linje med EU's overordnede holdning til klimabeskyttelse, og at der hermed er fundet en balance mellem samfundets behov for hurtige drivhusgasreduktioner og muligheden for inden for kort tid at gå over til at anvende alternative brændstofkilder til transportsektorens vigtige bidrag til EU's økonomi. EØSU foreslår, at dette langsigtede mål i køreplanen ledsages af en række mere konkrete og målbare mellemlangsigtede mål for mindre olieafhængighed, støj og luftforurening.

3.9 EØSU noterer sig det utvetydige og vigtige udsagn i køreplanens punkt 18, der går ud på, at »vi ikke kan give køb på mobiliteten«. Udvalget anser det for vigtigt, at dette udsagn ikke misfortolkes som om, man går imod enhver foranstaltning, der gør transporten mere energieffektiv, reducerer emissionerne, f.eks. gennem transportoptimering af forsendelser og bedre logistik til opnåelse af højere lastfaktorer, og fremmer offentlig transport. Køreplanen indeholder en liste over disse foranstaltninger, som udvalget generelt hilser velkommen. Køreplanen opfordrer til ændringer i adfærd og forbrug. Det vil naturligvis være en stor udfordring at finde en balance mellem at opfylde køreplanens emissionsmål og fortsat imødekomme samfundets mobilitetsbehov i EU. Derfor finder EØSU udsagnet i punkt 18 vigtigt.

3.10 Hvad angår vejgodstransport støtter EØSU behovet for en effektiv udnyttelse af de tilgængelige ressourcer ved at koordinere mindre forsendelser og indføre optimale, logistiske, multimodale »grønne korridorer« gennem samarbejde mellem offentlige og private aktører. EØSU konstaterer imidlertid, at det ambitiøse mål om en reduktion på 60 % af CO₂-emissionerne måske vil kræve en bredere vifte af mere gennemgribende foranstaltninger.

3.11 Køreplanen behandler behovet for at øge alternative transportformers konkurrenceevne. EØSU støtter dette mål, forudsat at det opnås ved at fremme øget kapacitet og kvalitet af jernbaner, indre vandveje og nærskibsfart samt ved at sikre effektive intermodale tjenester, og ikke ved at hindre udviklingen af effektive og bæredygtige vej-tjenester i EU.

3.12 Samtidig med at Kommissionen og medlemsstaterne aktivt fremmer alternative transportformer, bør de også sætte alt ind for at gøre vejtransporten økonomisk og miljømæssigt, men også socialt mere bæredygtig. EØSU er bekymret over de spændinger, der er opstået som følge af forskelle i den sociale beskyttelse og i lønniveauet inden for vejtransportmarkedet. Udvalget understreger den sociale dialog's betydning inden for denne sektor, og peger på betydningen af en effektiv gennemførelse af de overvågningsforanstaltninger, der indgår i vejtransportpakken, som træder i kraft den 4. december 2011. EØSU anmoder Kommissionen om nøje at følge medlemsstaternes gennemførelse af denne pakke og opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at afsætte de nødvendige midler til håndhævelse og kontrol af de gældende regler på vejtransportområdet. EU bør endvidere tage skridt til at sikre rimelig konkurrence, ordentlige arbejdsvilkår og øget trafikssikkerhed, bl.a. i forbindelse med adgang til det indre transportmarked for vognmænd fra tredjelande og mulige risici for markedsforvridning.

3.13 Som det med rette fremføres i køreplanen, vil det kræve betydelige investeringer i infrastruktur, herunder i vejanlæg, hvis alternative transportformer skal sikres en højere markedsandel. Køreplanen angiver imidlertid ikke klart, hvordan det skal finansieres. Generelt at ty til private investeringer og infrastrukturafgifter kan ikke være nogen universalløsning. Som det fremgår af en række tidligere udtalelser, går EØSU ind for, at de eksterne omkostninger internaliseres inden for transportsektoren. Udvalget er enig i, at »forurenere betaler«-princippet betyder, at de økonomiske instrumenter skal afspejle transportens reelle omkostninger for samfundet med henblik på at påvirke markedsadfærden i en bæredygtig retning. I den henseende bør indtægterne fra disse ekstraafgifter øremærkes til udvikling af bæredygtig transport og optimering af hele transportsystemet med det formål at realisere en reelt bæredygtig mobilitetspolitik. Disse afgifter bør ligeledes holdes adskilt fra afgifter, der er indført af finansieringshensyn, dvs. afgifter som er baseret på brugerbetalingssystemet.

3.14 Hvad angår indregningen af de eksterne omkostninger, gentager EØSU, at denne foranstaltning skal finde anvendelse på alle transportformer ⁽¹⁾. I en nylig udtalelse konkluderede EØSU, at de eksisterende afgifter i transportsektoren gradvis bør erstattes med mere effektive markedsbaserede instrumenter med henblik på at indregne de eksterne omkostninger i prisstrukturen.

3.15 EØSU tvivler stærkt på det hensigtsmæssige i de specifikke mål for skifte til andre transportformer, der foreslås i køreplanen: 30 % af vejgodstransporten på strækninger over 300 km skal overgå til andre transportformer såsom jernbane eller vandvejstransport inden 2030 og mere end 50 % inden 2050. Denne foreslåede standardløsning savner tilstrækkeligt videnskabeligt grundlag, og hverken hvidbogen eller konsekvensanalysen giver nogen logisk begrundelse for en sådan tærskel. Hertil kommer, at en sådan vision, hvis den gennemføres, ville placere en tung byrde på mange medlemsstater i udkanten af EU og derved underminere princippet om social samhørighed. EØSU opfordrer Kommissionen til omhyggeligt at undersøge dette spørgsmål og give de nødvendige forklaringer. Udvalget konstaterer imidlertid også, at ca. 85 % af fragtmængden i EU er kortdistancetransport på under 150 km, hvor der er ikke er sandsynlighed for noget reelt alternativ til vejtransport i de kommende årtier.

3.16 Det samme gælder målet om, at persontransport over mellemlange distancer generelt bør overgå til jernbanerne. Øget offentlig bustransport forekommer at være en værdifuld mulighed, som ikke er medtaget i køreplanen.

4. Særlige bemærkninger

4.1 EØSU støtter programmet for det transeuropæiske transportnet og konstaterer, at det udvidede EU har et øget behov på transportinfrastrukturområdet, og at det er nødvendigt at se på, hvordan de eksisterende politikker og gennemførelsesinstrumenter kan tilpasses de udfordringer, vi står over for ⁽²⁾.

4.2 EØSU går ind for skabelsen af et fælles europæisk luftrum, som er af grundlæggende betydning for at sikre den europæiske luftfartssektors konkurrenceevne på verdensmarkedet. Udvalget opfordrer til et stærkere engagement fra alle luftfartsinteressenters side for at sikre en komplet og hurtig gennemførelse af EU's ambitiøse mål for sikkerhed, omkostningseffektivitet, kapacitet og bæredygtighed i lufttransportsektoren.

4.3 EØSU konstaterer, at oprettelsen af et fælles europæisk jernbaneanråde er nødvendig for at muliggøre bæredygtig

konkurrence med andre transportformer. Udvalget understreger behovet for at skabe vilkår, der sikrer så lige markeds- og finansieringsbetingelser for de forskellige transportformer som muligt ⁽³⁾.

4.4 EØSU minder om, at udviklingen af et fælles europæisk jernbaneanråde er stærkt afhængigt af, at der gøres fremskridt i den tekniske interoperabilitet ⁽³⁾.

4.5 Køreplanen anbefaler en udvidelse af liberaliseringspolitikken inden for jernbanetransport. Inden der imidlertid tages yderligere skridt i den retning, herunder strukturel adskillelse af tjenester og infrastruktur, anmoder EØSU om, at der foretages en afbalanceret vurdering af foranstaltningernes indvirkning på jernbanesektorens konkurrenceevne, servicekvalitet, beskæftigelse og produktionsomkostninger med henblik på, at der kan tages behørigt hensyn til de betydelige forskelle, der ofte er i medlemsstaternes erfaringer med forskellige reformer.

4.6 EØSU minder om behovet for at finde nye finansieringskilder til jernbaneinfrastruktur baseret på en objektiv og komparativ *cost-benefit-analyse*. Udvalget henviser i den sammenhæng til sin nylige udtalelse om et fælles europæisk jernbaneanråde, hvori det foreslår at overveje investeringsincitamenter med udgangspunkt i forslag nr. 15: »fremme oprettelsen af private obligationslån til finansiering af europæiske projekter« og nr. 16: »undersøge muligheden for foranstaltninger, der kan tilskynde til, at især langsigtede private investeringer bidrager mere aktivt til gennemførelsen af Europa 2020-strategiens mål« i Kommissionens meddelelse »På vej mod en akt for det indre marked«. EØSU kan kun godkende en eventuel oprettelse af en fælles transportfond, hvis den er neutral og afbalanceret i forhold til alle transportformer ⁽³⁾.

4.7 Køreplanen foreslår at indføre obligatoriske åbne udbud for tildelingen af public service-kontrakter. EØSU forventer, at Kommissionen, inden den forelægger forslag herom og senest inden for seks måneder efter den 3. december 2014, udarbejder en rapport om gennemførelsen af forordning (EF) nr. 1370/2007, som det fremgår af artikel 8, stk. 2, i Kommissionens dokument.

4.8 EØSU understreger, at europæisk skibsfart er førende på verdensmarkedet og er aktiv på mange områder inden for den maritime sektor. Inden for områder som adgang til det frie marked, europæisk skibsfarts konkurrenceposition, sikkerhed, miljøet og arbejdsmarkeder bør der tages hensyn til skibsfartens internationale karakter.

⁽¹⁾ EØSU's udtalelse om indregning af de eksterne omkostninger, EUT C 317 af 13.12.2009, s. 80.

⁽²⁾ EØSU's udtalelse om bæredygtig udvikling af EU's transportpolitik og planlægningen af TEN-T-projekter, EUT C 248 af 25.8.2011, s. 31.

⁽³⁾ EØSU's udtalelse om udviklingen af et fælles europæisk jernbaneanråde, EUT C 132 af 3.5.2011, s. 99.

4.9 EØSU konstaterer, at EU's medlemsstater opfordres til at ratificere Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO)'s konvention om søfarendes arbejdsforhold for at sikre lige vilkår på internationalt plan, uden at dette går ud over de højere standarder, der måtte eksistere i EU. EU-lovgivningen bør ligge helt på linje med den internationale lovgivning, især med konventionen om søfarendes arbejdsforhold (MLC) og Den Internationale Søfartsorganisation (IMO)'s konvention om uddannelse og certificering af søfarende (STCW-konventionen).

4.10 »Blue Belt«, det fælles europæiske søtransportområde, som køreplanen støtter, har til hensigt at reducere de administrative byrder i forbindelse med toldprocedurer inden for den EU-interne søtransport. Dette hilses velkommen. Der henvises i den forbindelse ikke til sociale standarder, og EØSU forventer derfor, at EU's medlemsstater inden for kort tid sørger for, at Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO)'s konvention om søfarendes arbejdsforhold (2006) bringes i anvendelse og håndhæves, så der bliver sat skub i forbedringen af de sociale standarder på søfartsområdet. EØSU ønsker, at Kommissionen indfører de nødvendige foranstaltninger for at opnå den nødvendige harmonisering af de sociale standarder vedrørende trafikken inden for EU under hensyntagen til behovet for lige vilkår internationalt på dette område.

4.11 Hvad angår oprettelsen af et EU-register og EU-flag for søtransport og transport ad indre vandveje, bør gennemførligheden af et EU-register nøje vurderes. Det ville være vanskeligt, om ikke umuligt, at koble EU-registret til et hensigtsmæssigt system, der giver fordele (f.eks. nedsættelse af havneafgifter, lavere forsikringsomkostninger eller færre inspektioner). Mange spørgsmål falder ind under internationale aftaler mellem EU's medlemsstater, som omfatter en klausul om »national behandling«. Oprettelse af et EU-register ville kræve fælles økonomisk styring på EU-plan. En sådan fælles styring findes ikke.

4.12 I lighed med EU-registret er ideen om en europæisk kystvagtstjeneste et tilbagevendende tema. Dette er et spørgsmål, der må tages op af medlemsstaterne, da de har enekompetence på området. Da kystvagsrelaterede aktiviteter behandles forskelligt i de enkelte medlemsstater, forekommer det unødvendigt eller for tidligt på dette stadium at oprette en europæisk kystvagtstjeneste. Der bør i stedet ydes en indsats for et tættere samarbejde mellem de enkelte medlemsstaters kystvagtstjenester, navnlig hvad angår ulovlig indvandring og narkotikahandel. Hvor sådanne samarbejdsordninger allerede findes, bør der gøres en indsats for at forbedre dem.

4.13 Behovet for innovation er vigtigt, når det gælder forbedring af skibsfartens resultater på miljøområdet. Det kunne være nyttigt for EU at gennemgå anvendelsen efter

2015 af specifikke regler for svovlindholdet i skibsbrændstoffer i Østersøen og Nordsøen og se på, hvad der kan gøres ved foranstaltningens konkurrenceforvridende virkninger og mulige følger i form af overgang til andre transportformer.

4.14 Køreplanen opererer med finansiering af vejinfrastrukturen via afgifter, der tager udgangspunkt i »brugerbetaling« og »forbrugeren betaler«-princippet. Det vil uden tvivl kunne give god forretningsmæssig mening at drive en vej under sådanne betingelser i de centrale dele af Europa, som har meget gennemgående trafik etc., men i de mange medlemsstater i udkanten af EU forekommer et sådant forehavende mere risikabelt. På samme måde ville høje vejafgifter i særlig grad påvirke gods-transport til eller fra perifert beliggende områder og indebære risiko for at skabe konkurrenceforvridning, navnlig blandt industrier, der konkurrerer på det internationale marked. Det bør understreges, at det normalt bør være op til medlemsstaten eller EU at finansiere infrastrukturen, men der kan afviges fra denne regel, hvis de rette vilkår for privat finansiering er til stede, og det foregår under betingelser, som er rimelige for brugerne (herunder økonomisk og fysisk sårbare personer).

4.15 EØSU konstaterer, at viljen er til stede til at liberalisere reglerne for cabotagekørsel. Udvalget er naturligvis enige i, at de nuværende begrænsninger faktisk fører til lavere lastfaktorer og mere tomkørsel og derfor strider mod køreplanens generelle politik, der går ud på at optimere ressourcerne. På den anden side ønsker udvalget at pointere, at sektoren langt fra har nået det niveau for social og skattemæssig harmonisering og håndhævelse, som ville være nødvendigt for at åbne markedet helt. Liberalisering af cabotagekørsel kunne forstærke de problemer, der skyldes forskellige niveauer for løngarantier og for social beskyttelse. En social dialog og tilstrækkelig overvågning i overensstemmelse med vejtransportpakken, der træder i kraft den 4. december 2011, kunne bidrage til afhjælpning af sådanne problemer. En indsats til løsning af problemerne bør endvidere ydes af den nuværende vejtransportgruppe på højt niveau, som Kommissionen har givet i opdrag at gennemgå dette markeds funktion. EØSU understreger behovet for fuldt ud at håndhæve bestemmelserne i udstationeringsdirektivet, navnlig for cabotagekørsel ⁽⁴⁾.

4.16 Med henblik på at lette den frie bevægelighed for varer og den frie udveksling af tjenesteydelser inden for international transport tillægger EØSU det stor betydning, at den europæiske vejafgiftsordning, som forebygger et unødvendigt højt antal kontrakter og køretøjsmonterede enheder, gennemføres effektivt og fuldt ud. EØSU går ind for at skabe ét enkelt kontaktpunkt, der er tilstrækkeligt for brugerne.

⁽⁴⁾ EØSU's udtalelse om »Konsekvenserne af EU's politik på transportarbejdernes beskæftigelsesmuligheder, uddannelsesbehov og arbejdsvilkår« (sonderende udtalelse), EUT C 248 af 25.8.2011, s. 22.

4.17 Hvidbogen opstiller som mål at reducere antallet af trafikdræbte med 50 % inden 2020 og med 100 % inden 2050. De politiske retningslinjer for trafikikkerheden 2011-2020, som blev offentliggjort for nylig, dækker imidlertid ikke erhvervsmæssig vejtransport. EØSU anbefaler, at: 1) Kommissionen tager fat på alle faktorer, der har negative følger for trafikikkerheden, herunder træthed hos chaufførerne, 2) der udarbejdes harmoniserede og grundige statistikker over de mange forskellige aspekter ved trafikulykker med henblik på at tackle de egentlige årsager til de høje ulykkestal inden for vejtransport, 3) der sikres passende støtte til og investeringer i sikre, tilgængelige og prismæssigt overkommelige parkeringsområder og hvilefaciliteter for erhvervschauffører og 4) trafikikkerhed gøres til et centralt mål i alle fremtidige EU-retsakter.

4.18 EØSU hilser det velkommen, at der er taget hensyn til det forhold, at transportsektoren opererer i en global kontekst, og at der er lagt vægt på behovet for at gøre miljøstandarder så globale som muligt.

4.19 De mål, der er fastlagt i strategien for europæisk transportforskning, -innovation og -anvendelse, nemlig at støtte udviklingen og anvendelsen af renere og mere energieffektive fremdriftssystemer og støttesystemer til transport og logistik, ser lovende ud.

4.20 EØSU bifalder initiativet til udvikling af en strategisk transportteknologiplan, som i tæt samordning med den eksisterende strategiske energiteknologiplan skal sikre en hurtig udbredelse af forskningsresultater, og støtter de initiativer, der allerede er gennemført, herunder »grøn bil«-initiativet og 2010-strategien for udvikling af renere køretøjer.

4.21 Fremme af teknologisk udvikling og foranstaltninger til påvirkning af rejseadfærden og godstransportplanlægningen er to aspekter af det andet indsatsområde i Kommissionens foreslåede strategi. De planlagte foranstaltninger er forenelige med udviklingen af et frit marked, og udvalget bakker derfor op om det.

4.22 EØSU understreger, at de foreslåede foranstaltninger til udvikling af nye adfærdsmønstre både hvad angår gods- og passagertransport skal afspejle den reelle efterspørgsel efter transport og, når det gælder offentlig transport, den sociale virkelighed. Udvalget mener f.eks., at det, selv om intermodale billetsystemer kan være et nyttigt initiativ, ville være mere effektivt at gå videre med den sidste nye billetfri mobilteknologi, som muliggør brugen af forskellige transportformer ved hjælp af mobiltelefoner, som er udstyret med teknologi til nærfeltkommunikation (NFC) i form af NFC-kort eller -chips. Det bør overvejes, at gennemføre en hurtig standardisering af NFC-teknologi i Europa med henblik på at muliggøre

problemfri rejser på tværs af transportformer og landegrænser. Ved hjælp af de nye foranstaltninger må der gøres en indsats for at nedsætte transportomkostningerne.

4.23 Hvad angår godstransport, anser udvalget det planlagte fælles elektroniske transportdokument som værdifuldt, hvis det bidrager til at reducere antallet af kontrakttyper, der allerede er for højt.

4.24 Det er vigtigt og positivt for den fremtidige udvikling af transportindustrien, at der er lagt vægt på behovet for at skabe gunstige vilkår for kvalitetsjob. Der bør derfor indføres foranstaltninger, der styrker uddannelsen og bistår markedsaktørerne i deres rekrutteringsindsats på tværs af alle transportformer.

4.25 EØSU henviser til sin nylige udtalelse om de sociale aspekter i EU's transportpolitik, hvori det anbefales at tiltrække kvinder og yngre arbejdstagere til beskæftigelsesmulighederne inden for transportsektoren med foranstaltninger, der forbedrer kvaliteten af arbejdet inden for alle transportformer, arbejdsvilkårene, uddannelse og livslang læring, karrieremulighederne, sundheden og sikkerheden på arbejdspladsen og i driften, og som bidrager til en bedre balance mellem arbejdsliv og privatliv⁽⁵⁾.

4.26 EØSU anbefaler, at retningslinjerne for statsstøtte i søfartssektoren følges bedre og nøjere, og ønsker navnlig at der ses nærmere på muligheden for at knytte tildelingen af offentlige midler eller skattefritagelse tættere sammen med garantier for beskæftigelse og uddannelsesforpligtelser.

4.27 EØSU støtter endvidere, at der oprettes et observatorium for beskæftigelse, sociale forhold og uddannelse inden for transportsektoren.

4.28 Den sociale dimension er generelt svagt repræsenteret i køreplanen. Navnlig gør den ingen fremskridt på området social dumping og løndumping, som udgør et alvorligt problem for mindst tre sektorer: vejtransport, transport ad de indre vandveje og søtransport. Rimelige arbejdsforhold og lige betingelser kan sikres gennem den sociale dialog og indførelse af minimumsstandarder for arbejdsvilkår, som det foreslås i køreplanen. I sektorer, der er direkte udsat for konkurrence på lave omkostninger, kan det imidlertid være nødvendigt med specifikke tiltag i form af f.eks. særlige statsstøtteforanstaltninger. Den kommende revision af retningslinjerne for statsstøtte til

⁽⁵⁾ EØSU's udtalelse om »Konsekvenserne af EU's politik på transportarbejdernes beskæftigelsesmuligheder, uddannelsesbehov og arbejdsvilkår« (sonderende udtalelse), EUT C 248 af 25.8.2011, s. 22.

søtransportsektoren vil være en første lejlighed til at anvende denne form for støtte til at tilskynde til udvikling af EU- og EEA-borgeres beskæftigelse og uddannelse.

4.29 Det er nyttigt, at transport af både varer og passagerer i byer fremhæves i køreplanen, da flere og flere mennesker i EU bor i byområder. Køreplanen konstaterer, at bytransport ligger uden for EU's lovgivningsbeføjelser, og at dette begrænser mulighederne for politiske foranstaltninger. Imidlertid vil det være værd at overveje, i hvert fald hvad transport af varer angår, i hvor høj grad levering over de sidste par kilometer i byerne har forbindelse med og er relevant for de frie varebevægelser i det indre marked. EØSU foreslår, at Kommissionen undersøger muligheden for i det omfang, det er nødvendigt, at indføre bindende politikforanstaltninger fra EU's side på dette område. EØSU bemærker igen, at køreplanen tager en række forslag op, som udvalget har fremsat i tidligere udtalelser om bytransport, f.eks. koordineringssystemer for passagertransport og logistikcentre for gods.

4.30 EØSU bifalder den fokus, der sættes på anvendelsen af elektriske køretøjer, på opbygningen af den nødvendige infrastruktur til genopladning af batterier og på hermed forbundne standardiseringsspørgsmål. EØSU har allerede i sin udtalelse om dette emne ⁽⁶⁾ givet udtryk for, at det helhjertet går ind for initiativer, der skal sikre større udbredelse af elektriske køretøjer, herunder navnlig elbiler.

4.31 Køreplanen kommer i generelle vendinger ind på behovet for at revidere reglerne om vægt og dimensioner for at optimere ressourceeffektiviteten. Et af de spørgsmål, der opstår i den anledning, er mulighederne for at anvende det europæiske modulsystem (EMS) til køretøjskombinationer på højst 25,25 meter. Dette system er allerede anerkendt i den nationale trafik i et stigende antal medlemsstater. EØSU er helt klar over den stadig pågående debat om det hensigtsmæssige i sådanne køretøjskombinationer. Udvalget beklager, at køreplanen ikke tager ordentlig fat på dette spørgsmål. Det nuværende forbud mod grænseoverskridende transport med sådanne køretøjer mellem medlemsstater, som allerede tillader køretøjerne i den nationale transport, udgør klart en lovgivningsmæssig flaskehals, som skaber en hindring for den frie bevægelighed for varer på tværs af grænser. Endvidere er forbuddet ikke foreneligt med målet om mere effektiv transport og styrket bæredygtighed gennem samordning af transportformer. EØSU opfordrer derfor Kommissionen til at tage initiativ til at ophæve forbuddet. På længere sigt må det vurderes, om anvendelsen af længere køretøjer, som anvender nye brændstoftyper etc., kunne kobles til udviklingen af de multimodale transportkorridorer, der nævnes i køreplanen

som en del af det centrale TEN-T-netværk. Det samme gælder naturligvis indførelsen af længere og tungere tog i EU, der skal styrke jernbanekapaciteten i sådanne multimodale transportkorridorer. Udvalget er klar over, at forudsætningen for en positiv vurdering af enhver ændring af vægtbelastningen på vejene er, at denne ændring ikke har negative konsekvenser for den multimodale brug af transportenheder, særligt den kombinerede jernbane-/vejtransport. Alle ekstra infrastrukturomkostninger, der forårsages af længere eller tungere køretøjer eller tog, skal naturligvis vurderes præcist og fordeles på passende vis mellem de brugere, der har fordel af ændringen.

4.32 EØSU beklager hvidbogens manglende henvisning til problemet med at finde en mere effektiv og bæredygtig løsning for alpepassene. Den eksisterende jernbane- og vejinfrastruktur har ikke den fornødne kapacitet til at imødekomme det kommende årtis transportefterspørgsel. EØSU ønsker at henlede Kommissionens opmærksomhed på dette spørgsmål.

4.33 Køreplanen fremhæver det nyttige i, at transportoperatørerne koordinerer planlægningen for at optimere ressourceudnyttelsen. I den forbindelse rejser EØSU spørgsmålet, om ikke Kommissionen burde udstede retningslinjer for at minimere risikoen for uoverensstemmelser med de gældende konkurrence-regler.

4.34 I lyset af de demografiske forandringer, befolkningsaldringen og det forhold, at handicappede udgør 15 % af den samlede befolkning, erkender EØSU, at der aldrig vil blive opnået mobilitet, medmindre hvert enkelt led i rejsekæden (herunder bygninger, transportformer, forskellige former for udstyr, informationssystemer, reservationssystemer, tjenesteydelser etc.) er tilgængeligt for alle. Udvalget går derfor helhjertet ind for Kommissionens planer om at foreslå en EU-lov om tilgængelighed.

4.35 Det må imidlertid erkendes, at køreplanen på trods af sine mange positive aspekter, overser de praktiske aspekter af handicap. Centrale begreber som bæredygtighed og sikkerhed behandles uden nogen henvisning til tilgængelighedsaspektet. EØSU mener, at det for at kunne forbedre tilgængeligheden er nødvendigt for alle interessenter sammen at udarbejde standarder, der er fuldt kompatible mellem alle transportformer, for at skabe transport, der reelt er uden barrierer. Det er endvidere nødvendigt med en yderligere præcisering og harmonisering af bestemmelserne om passagerers rettigheder inden for en række områder, herunder boardingafvisning af handicappede, retten til at tage mobilitetsudstyr og hjælpemidler med om bord, retten til informationer etc.

⁽⁶⁾ EØSU's udtalelse om »Større udbredelse af elektriske køretøjer« (sonderende udtalelse), EUT C 44 af 11.2.2011, s. 47.

4.36 EØSU foreslår, at den flerårige finansielle ramme omfatter tilgængelighed som et finansieringskrav. Intet TEN-budget eller anden EU-fond, herunder strukturfondene, bør stilles til rådighed, medmindre de pågældende projekter overholder design for alle-princippet. For at styrke handicappedes bevægelsesfrihed foreslår EØSU, at der indføres et europæisk mobilitetskort, som vil åbne mulighed for samordnede forbedringer i EU-landene.

Bruxelles, den 26. oktober 2011

Staffan NILSSON

Formand

for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg
