

**Regionsudvalgets udtalelse: »Hvidbog: En køreplan for et fælles europæisk transportområde«**

(2011/C 259/02)

## REGIONSUDVALGET

- mener, at hvidbogens målsætninger bør udmøntes i mere kortsigtede mål for at give de politiske beslutningstagere klare fingerpeg om, hvilke tiltag inden for deres kompetenceområde der er behov for;
- anbefaler en fuldstændig internalisering af eksterne omkostninger gennem harmoniserede afgifter for alle transportformer. Indtægterne herfra skal anvendes til at skabe et integreret og effektivt transportsystem;
- understreger mht. overflytningen af trafikken fra vejene til jernbaner, indre vandveje og søtransport, at hvidbogens mål ikke er tilstrækkeligt ambitiøse, og opfordrer derfor Kommissionen til at foreslå et ambitiøst program;
- går også ind for ideen om et »blåt bælte« som et første skridt hen imod udviklingen af et stabilt system for søfartstjenester, der bør suppleres af konceptet om motorveje til søs, og beklager, at hvidbogen fra 2011 er et tilbageskridt i forhold til den fra 2001;
- bakker op om støtteforanstaltninger med det formål at udarbejde bæredygtige mobilitetsplaner og anmoder om, at der tages større hensyn til sammenhængen mellem transportpolitik og fysisk planlægning;
- støtter forslaget om at anvende euroobligationer til finansiering af TEN-T;
- konstaterer, at internalisering af eksterne omkostninger, afskaffelse af skatteforvridninger og af uberettiget støtte samt lige konkurrence bør være en del af en fremtidig model, der bygger på at forlige markedsbetingede valg med behovet for bæredygtighed.

<b>Ordfører</b>	António COSTA (PT/PSE), Borgmester i Lissabon
<b>Basisdokument</b>	Hvidbog: En køreplan for et fælles europæisk transportområde — mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem  KOM(2011) 144 endelig

## I. GENERELLE ANBEFALINGER

### REGIONSUDVALGET

#### Generelle Bemærkninger

1. mener, at hvidbogen om »En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem« fra 2011 behandler de væsentligste spørgsmål vedrørende fremtiden for den europæiske transportpolitik og de europæiske transportsystemer. Regionsudvalget betoner, at den foreslåede transportpolitik bør omfatte de mere generelle mål, EU har fastlagt som led i Europa 2020-strategien, samt de mål for miljømæssig bæredygtighed, der hovedsagelig er udformet for at bekæmpe klimaændringerne, og fremme styrkelsen af den sociale og territoriale samhørighed i et globalt EU;

2. bemærker, at de lokale og regionale myndigheder har vigtige politikbeføjelser inden for transportpolitikken. Ikke blot er de medansvarlige for forhold som vedligeholdelse af vejnettet, parkeringspolitik, tilgængelighed og kollektiv trafik, de kontrollerer også normer vedrørende miljøkrav såsom luftkvalitet. Det er derfor nødvendigt at inddrage dem via en strategi for forvaltning på flere niveauer;

3. gør opmærksom på, at der i hvidbogen tales om byer. Regionsudvalget henstiller, at man ud over byer også nævner byregioner og/eller bymæssige bebyggelser. I flere medlemsstater er det ikke så meget kommunegrænsen, der er afgørende for mobilitetspolitikken, men snarere det bymæssige område;

4. opfatter hvidbogen fra 2011 som et overordentlig ambitiøst dokument, særlig set i lyset af, at ingen af de centrale mål i hvidbogen fra 2001 er blevet opfyldt fuldt ud, hvilket ikke er overraskende. Visse ambitiøse langsigtede mål ville dog vinde ved at blive opdelt i mere kortsigtede mellemliggende mål for at give de ansvarlige politikere på nationalt og regionalt plan en klar referenceramme for foranstaltninger, der skal træffes i løbet af deres mandatperiode;

5. konstaterer, at det er nødvendigt og berettiget at udvikle fremtidsvisioner, da de beslutninger, der træffes i dag, vil få afgørende indflydelse på trafikken i årtier fremover. I den forbindelse må man dog ikke glemme, at visioner, der går flere årtier frem i tiden, nødvendigvis må være meget upræcise;

6. mener, at ligevægten mellem de forskellige transportformer er uløseligt forbundet med spørgsmålet om internalisering af eksterne omkostninger og direkte påvirket af

afgiftspolitikkerne for brugen af transportinfrastruktur. Udvalget støtter hvidbogens vision om en transparent og generelt anvendelig model for udregning af infrastrukturafgifter, der kan anvendes for alle transportformer, anbefaler en fuldstændig internalisering af eksterne omkostninger og ønsker, at alle indtægter, som stammer fra gennemførelsen af disse EU-foranstaltninger med henblik på en bedre indregning af de eksterne omkostninger (såsom Eurovignette-direktivet), bliver brugt til at skabe et integreret og effektivt transportsystem uden at fornægte de særlige forhold, der gør sig gældende i regionerne i den yderste periferi og på øerne;

7. mener i denne sammenhæng, at det navnlig i forbindelse med luft- og søtransport er nødvendigt at finde en balance mellem strenge miljøkrav og deraf følgende omfattende ekstraudgifter for øerne og regionerne i den yderste periferi, som er totalt afhængige af disse transportformer, men som samtidig er dybt engagerede i at mindske udledningerne;

8. glæder sig over, at Kommissionen faktisk tilskynder til overførsel af trafikken fra vejene til jernbaner, indre vandveje og søtransport, samtidig med at den lægger vægt på en fuldstændig internalisering af alle transportformers eksterne omkostninger såsom luftforurening, trafikophobning eller støj;

9. konstaterer, at Kommissionen tidligere har påpeget, at de eksterne omkostninger for ulykker allerede internaliseres effektivt via præmierne. Udvalget tvivler på dette og opfordrer derfor Kommissionen til at forelægge beregningsmodeller for internalisering af ulykkesomkostningerne, hvor der tages hensyn til samtlige omkostninger, der opstår som følge af ulykker;

10. glæder sig over, at hvidbogen også omfatter foranstaltninger til at opmuntre til mere bæredygtige rejsemønstre, fremme viljen til at anvende nye transportformer og nye teknologier samt sikre accept af en fuldstændig internalisering af de eksterne omkostninger i de samlede udgifter til mobilitet. EU spiller en vigtig rolle for at skabe forståelse for og accept af de foranstaltninger, som de lokale og regionale myndigheder skal træffe for at løse trafikproblemerne i byområderne;

11. beklager, at tilgængelighed og mobilitet for personer samt det grundlæggende begreb vedrørende territorial samhørighed på transportområdet ikke er blevet behandlet fyldestgørende i hvidbogen, især hvad angår yderregionerne, regionerne i den yderste periferi og øregionerne. Et fælles europæisk transportområde kan ikke realiseres uden garanti for lige vilkår mht. regionernes tilgængelighed for virksomhederne og borgerne;

12. konstaterer, at Regionsudvalgets i sit politiske arbejde i de sidste ti år har indtaget et klart standpunkt i forhold til de principper og politikker, der bør fungere som ledetråd for den europæiske transportpolitik i dag. Udvalget mener derfor, at EU's transportpolitik for de kommende år bør tillægge denne omfattende viden behørig betydning;

13. konstaterer helt principielt, at et effektivt og bæredygtigt lavemissionsmobilitetssystem er en borgerret og samtidig er en vigtig forudsætning for erhvervsaktiviteter, velstand og livskvalitet. Med henblik på at effektivisere udviklingen af infrastruktur bør forenkling af planlægningslovgivningen fremmes.

## II. POLITISKE ANBEFALINGER

### REGIONSUDVALGET

#### **En vision for et konkurrencedygtigt og bæredygtigt transportsystem**

14. bifalder hvidbogens analyse af de tendenser og dermed forbundne udfordringer, der vil påvirke transportsektoren i de kommende årtier. En grundig diagnose af de tendenser, der vil påvirke transportsektoren, er en nødvendig forudsætning for at udforme de rigtige transportpolitikker. Hvad det angår, afspejler hvidbogen de fleste af de konceptuelle skillelinjer, der nødvendigvis skal inddrages i debatten om det europæiske transportsystems fremtid;

15. vil dog gerne – skønt transporten har en central betydning for Den Europæiske Unions konkurrenceevne – nuancere Kommissionens bemærkning om, at vi ikke kan »give køb på mobiliteten«. Det er klart, at transporten skal imødekomme forventningerne om individuel mobilitet og samhandel men det ville være på sin plads at skærpe bevidstheden, navnlig hos virksomhederne, om betydningen af at øge samkørslen, udnytte overflytningspotentialet og at anvende procedurer og teknologier, der bidrager til at optimere transporten (f.eks. telearbejde, videokonferencer, bedre forudsætninger for erhvervsaktiviteter);

16. støtter hvidbogens ti målsætninger for et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem samt brugen af dem som referencepunkter for at opnå målet om at nedbringe drivhusgasemissionerne med 60 %. Udvalget anbefaler derfor, at dette overordnede mål også tilføjes til hvidbogens liste over målsætninger. Desuden foreslår Regionsudvalget, at de foreslåede mål suppleres af yderligere mål, der fokuserer på at mindske afhængigheden af olie, nedbringe støjniveauet og begrænse luftforureningen;

17. støtter målet om at halvere brugen af »konventionelt drevne« biler i bytransport inden 2030, udfase dem i byer inden 2050 og opnå stort set CO<sub>2</sub>-fri bylogistik i større bycentre inden 2030 bl.a. ved hjælp af afgiftsforanstaltninger, selv om denne foranstaltning virker lovlig ambitiøs. Derfor anser Regionsudvalget det for nødvendigt at opstille etapemål, som kan gøre det muligt at fastlægge en køreplan for iværksættelse af foranstaltningerne, overvågning af deres gennemførelse og evaluering af de opnåede resultater;

18. glæder sig over, at Kommissionen ønsker at gøre fremskridt i retning af fuld gennemførelse af »bruger betaler«- og »forureneren betaler«-principperne og dermed fjerne forvridninger, som hindrer en lige konkurrence mellem transportformerne baseret på internalisering af alle eksterne omkostninger. Regionsudvalget går ind for fuld internalisering af sociale og miljømæssige omkostninger (herunder ulykker, luft- og støjforurening samt trafikophobning) gennem harmoniserede afgifter for alle transportformer. Indtægterne herfra skal anvendes til at skabe et integreret og effektivt transportsystem;

19. glæder sig over, at flere af de forslag, som Regionsudvalget har fremsat i sine seneste udtalelser om mobilitet i byer, er indarbejdet i hvidbogen. I den henseende bakker Regionsudvalget op om Kommissionens mål om at fremlægge forslag til, hvordan den konventionelle lastvogns- og biltrafik i byerne kan optimeres og minimeres og erklærer sig enig i, at store vognparker med bybusser, taxier og varevogne er velegnede som forsøgsfaciliteter, når man skal indføre miljøvenlige køretøjer. Kommissionen påpeger med rette, at udviklingen og en snarlig indførelse af miljøvenlige køretøjer kan give umiddelbare fordele, både når det drejer sig om at mindske afhængigheden af olie og at opnå sundhedsmæssige fordele, fordi luftkvaliteten i byerne forbedres;

20. støtter også ideen om at lægge større vægt på mere miljøvenlige transportformer, men betoner, at man bør forbedre alle transportformers generelle effektivitet og interoperabilitet. Aktive politikker, der favoriserer en særlig transportform, bør imidlertid granskes og vurderes nøje på baggrund af en retfærdig og gennemsigtig model for tildeling af transportstøtte for at undgå at fremme mindre effektive transportløsninger. På den anden side kræver anvendelsen af alternative transportformer, at der i tilknytning dertil findes passende infrastruktur og tjenester, som gør det muligt at opfylde de aktuelle behov;

21. mener – trods ovenstående kommentarer – at hvidbogens ti målsætninger for et konkurrencedygtigt og effektivt transportsystem tydeligvis har et overordentlig højt ambitionsniveau. Derfor mener Regionsudvalget, at man bør definere delmål og milepæle under hensyntagen til de komplementære strategiske målsætninger, Kommissionen allerede har fastsat. Dette bør ske i samarbejde med de lokale og regionale myndigheder. Delmålene bør indgå i overvågningsprocessen for at sikre, at hvidbogens vision bliver til virkelighed;

22. minder navnlig om, at EU's transportpolitik bør bygge på begrebet almen interesse (lige adgang for alle til transportmidlerne, respekt for sociale rettigheder, integration af eksterne omkostninger ...);

23. understreger, at det i punkt 137 i arbejdsdokumentet (SEC(2011) 391, som ledsager hvidbogen, men kun er offentliggjort på ét sprog) vedrørende opfølgningen af forordning 1370/2007 om offentlig personbefordring anføres, at Kommissionen vil foreslå et initiativ med henblik på indførelse af en konkurrencebaseret offentlig udbudsprocedure for kontrakter om offentlig trafikbetjening for at sikre et effektivt udbud af

tjenester af høj kvalitet. I forbindelse med dette initiativ bør man bevare de lokale og regionale myndigheders mulighed for under visse betingelser selv at levere ydelser uden udbudsprocedure;

24. opfordrer EU til at gennemføre en egentlig integration af de 27 medlemsstaters transportpolitikker (som harmoniserer de nationale strukturer, sikrer konkurrencen på basis af princippet om almen interesse, harmoniserer skatterne og fastlægger en ny lovramme for de forskellige subsidiaritetsniveauer) under overholdelse af princippet om styring på flere niveauer.

### **Et fælles europæisk transportområde**

#### REGIONSUDVALGET

25. understreger behovet for at mindske fragmenteringen af det europæiske jernbanemarked for at skabe et effektivt jernbanenet, der tilbyder service af høj kvalitet, når det gælder rejsetider, pålidelighed og kapacitet. I den forbindelse bør man finde en bæredygtig og omkostningseffektiv løsning med det formål at skabe et konkurrencedygtigt europæisk jernbanenet for godstransport, der imødekommer de særlige krav til denne transportform. Desuden bør man overvinde afgørende tekniske hindringer, for eksempel vedrørende sporvidden. Derudover er det tydeligt, at jernbanegodstransport og nærskibs fart og især kombineret anvendelse af de to transportformer rummer mulighed for at bidrage til integrationen af de regionale økonomier i yderregionerne. For at sikre en gnidningsløs drift af disse bæredygtige transportformer er det således også nødvendigt at udvikle de trafikknudepunkter, der muliggør en optimal kombination af transportformer og et effektivt system som helhed, samtidig med at man bør undgå, at der etableres infrastruktur, som mangler de karakteristika, der kan styre transportsystemet i retning af intermodalitet og samordnet modalitet;

26. bakker op om ideen om at styrke en europæisk transportpolitik, der bygger på et klart, sammenhængende og stabilt regelsæt for brugere og operatører, at indføre avancerede transportpolitikker og løsninger samt at udvikle eller opruste den nødvendige infrastruktur. Det vil kræve, at man fuldfører det indre marked for transportydelser, at man fjerner lovgivningsmæssige, administrative og tekniske hindringer inden for alle transportformer, samt at man konsekvent håndhæver konkurrencebestemmelserne, forbedrer serviceniveauet og styrker brugerens rettigheder;

27. peger på, at det i den forbindelse er vigtigt ikke blot at se nærmere på forbindelser over lange afstande, men også på de underliggende regionale net. Desuden bør man også være særligt opmærksom på grænseregioner, som konfronteres med en speciel problematik. Her tænkes der på forskelle i betalings-systemer, tekniske sammenkoblinger, køreplaner og lovrammer;

28. betoner imidlertid, at åbningen af jernbanemarkederne endnu ikke er tilstrækkelig fremskreden. Derfor bør de tekniske og juridiske betingelser for jernbanetransportmarkedet forbedres og standardiseres. Samtidig bør der indføres muligheder for samfinansiering;

29. minder om, at liberaliseringen og i givet fald nye aktørers opdukken på markedet bør ledsages af foranstaltninger, som giver mulighed for at øge jernbanernes markedsandel (især gennem standardisering af materiellet og harmonisering af trafikforholdene og sikkerhedsnormerne for jernbanenettene via de europæiske agenturer). Dette er den eneste måde, hvorpå man kan fremme kreativitet og udvikling af et større udbud af tjenester til gavn for forbrugerne og en egentlig trafikoverflytning;

30. understreger mht. overflytningen af trafikken fra vejene til jernbaner, indre vandveje og søtransport, at hvidbogens mål om at mindske vejgodstransportens andel på strækninger over 300 km (mindskelse med 30 % inden 2030 og med 50 % inden 2050) ikke er tilstrækkeligt ambitiøse, og opfordrer derfor Kommissionen til derudover at foreslå et ambitiøst program for oprettelse af rullende landeveje, der dækker hele Europa. Kun denne form for infrastruktur vil på langt sigt kunne fjerne langdistancetransporten af gods fra vejene og samtidig styrke den territoriale samhørighed, især med landene i EU's periferi;

31. støtter en fuldstændig gennemførelse af det fælles europæiske luftrum samt fuldførelse af det indre marked for jernbaneydelser. Udvalget går også ind for ideen om et »blåt bælte« som et første skridt hen imod udviklingen af et stabilt system for søfartstjenester, der bør suppleres af konceptet om motorveje til søs, herunder et nyt syn på betydningen af skibe som virkelig mobil infrastruktur;

32. mener, at der bør tages særlige hensyn til forbindelserne mellem regionerne i EU's yderste periferi, det europæiske kontinent og nabotredjelændene. Disse regioner har traditionelt set vanskelige adgangsforhold, som straffer dem og forhindrer dem i dels at deltage fuldt ud i EU's indre marked dels at udvikle deres økonomier i det regionale nærområde;

33. beklager, at hvidbogen fra 2011 er et tilbageskridt i forhold til den fra 2001 (som introducerede »motorveje til søs«), hvad angår politikken til fremme af søtransport. Især er det beklageligt, at listen over initiativer i bilaget til hvidbogen ikke indeholder oplysninger om fremtiden hverken for motorvejene til søs eller for Marco Polo-programmet;

34. mener også, at regioner, der – grundet de topografiske forhold – rammes langt hårdere af konsekvenserne af transportemissionerne (f.eks. bjergområder) bør have deres egne regler og foranstaltninger for at mindske trafikmængden og de dermed forbundne følgevirkninger så meget, at skader på menneskers sundhed og miljøet kan udelukkes;

35. mener, at man bør gøre en ekstra indsats for at fremme bedre og mere effektive løsninger, som kan forbedre det europæiske kontinents forbindelser til øerne, regionerne i den yderste periferi og alle de regioner, der ligger uden for EU's ydre grænser;



36. ønsker også at understrege, hvor vigtigt for både samhørigheden og konkurrenceevnen det i tillæg til de styrkede forbindelser mellem Øst- og Vesteuropa er at fremme effektive forbindelser mellem Centraleuropa og EU's ydre grænser samt fjernere regioner, der forbinder Europa med Middelhavs- og Atlanterhavsområderne. I den forbindelse ønsker Regionsudvalget at fremhæve den afgørende betydning af havne og lufthavne og disses forbindelser til oplandet for EU's integration i det globale marked, navnlig med afrikanske, amerikanske og asiatiske regioner, samt at understrege Atlanterhavsoverens strategiske potentiale som logistiske transportplatforme;

37. bemærker, at der også gøres en særlig indsats for at udbygge de fem hovedtransportakser, som Kommissionen har defineret inden for rammerne af retningslinjerne for transport i Europa og naboregionerne, på måltrettet vis. Hvad angår de centrale akser, må der i den forbindelse kræves en forstærket indsats af EU og de stater, der ligger ved disse akser. Udvalget bifalder målsætningen om, at det hovednet, som er under udbygning inden for rammerne af TEN-T, skal udformes på fleksibel vis. I den forbindelse er der brug for gennemsigtige evalueringemetoder, som skaber sikkerhed for såvel de nødvendige investeringer som for en fortløbende opdatering og udbygning af TEN-T;

38. bifalder forslaget om at revidere ankomst- og afgangstidspunkter for at udnytte lufthavnskapaciteten mere effektivt. Det er imidlertid afgørende, at man overvejer spørgsmålet nøje, inden man træffer beslutninger om nye flyveplaner. Det gælder især for lufthavne i byområder, hvor miljøpåvirkningen er alvorligst;

39. understreger vigtigheden af at harmonisere konkurrenceevnen og den sociale dagsorden med udgangspunkt i en social dialog for at undgå sociale konflikter, der har vist sig at give mærkbare økonomiske tab inden for en række sektorer;

40. bifalder de foreslåede initiativer til at forbedre sikkerheden ved hjælp af en overordnet strategi, der kombinerer politik, lovgivning og overvågning af transportsikkerheden i luften og til søs. Det er navnlig særdeles vigtigt at fremme forbedrede metoder til screening, der gør det muligt at kontrollere flere passagerer med færrest mulige gener og samtidig respektere passagerernes grundlæggende rettigheder;

41. deler Kommissionens »nulvision« for trafikdrab, men fremhæver samtidig de mange udfordringer, den medfører, og det ambitionsniveau, den indebærer. Her bør der følges en differentieret tilgang ved eksempelvis at etablere en forbindelse mellem trafikpres og antal trafikofre. Der består nemlig store forskelle mellem byer og regioner, når det gælder antal trafikdræbte og allerede truffne foranstaltninger. En generel norm ville i urimeligt omfang ramme byer og regioner, som allerede har truffet effektive foranstaltninger, hvorved antallet af trafikofre er faldet. Trafiksikkerhed afhænger ikke kun af teknologiske, men også af menneskelige faktorer. I denne sammenhæng anbefaler Regionsudvalget, at man harmoniserer de regelmæssige køretøjsinspektioner, og at trafiksikkerhed bliver en fast bestanddel af undervisningen på EU's køreskoler. Sådanne harmoniserede inspektioner kunne også anvendes på andre områder, f.eks. med hensyn til drivhusgasemissioner. På samme måde kan adfærsændringer mindske trafikmængden og dermed bidrage væsentligt til at forbedre trafiksikkerheden;

42. mener, at foranstaltninger vedrørende trafiksikkerhed bør bygge på gode eksempler, og at der bør være spillerum for justering og tilpasning til lokale forhold. I den forbindelse ønsker vi også at henvise til Regionsudvalgets tidligere udtalelse om »Politiske retningslinjer for trafiksikkerheden for 2011-2020«;

43. hvad angår transport med jernbane, bør det europæiske jernbanetrafikstyringssystem (ERTMS) blive gængs praksis på alle jernbanelinjer. Man bør være særligt opmærksom på grænseoverskridende strækninger, hvor forskellige sikkerhedssystemer stadig er årsag til flaskehalse;

44. støtter i den forbindelse idéen om en harmonisering af de forskellige definitioner af »alvorligt tilskadekomne« for bedre at kunne overvåge og evaluere trafiksikkerhedspolitikens effektivitet. Desuden foreslår Regionsudvalget, at registrene over færdselsforseelser gøres tilgængelige og interoperable, hvilket vil gøre det muligt at idømme straffe, der tager behørigt hensyn til overtrædelser, der er begået i andre medlemsstater.

## Innovation for fremtiden – teknologi og adfærd

### REGIONSUDVALGET

45. støtter udtrykkeligt hvidbogens vision om en europæisk forsknings- og innovationspolitik på transportområdet, der åbner op for en fælles kombineret forskningsindsats. Regionsudvalget er også enig i, at man bør fokusere på områder som køretøjs effektivitet ved hjælp af nye motorer, materiale og design, renere energiforbrug ved hjælp af nye brændstofkilder og fremdriftssystemer samt bedre brug af netværk og mere sikker drift ved hjælp af informations- og kommunikationssystemer;

46. bifalder forslaget i hvidbogen om at definere egnede standarder for CO<sub>2</sub>-udledning fra køretøjer inden for alle transportformer, fastlægge regler vedrørende interoperabiliteten af opladningsinfrastrukturen for miljøvenlige køretøjer og udarbejde retningslinjer og standarder for optankningsinfrastrukturen, alt sammen under inddragelse af de lokale og regionale myndigheder;

47. understreger betydningen af en EU-politik for bekæmpelse ved kilden af forureningen fra køretøjer via normer for emission af drivhusgasser og luft- og støjforurening såvel som tekniske standarder for aktiv og passiv køretøjssikkerhed. I den forbindelse er det uomgængeligt, at indførelsen af væsentlige tekniske forbedringer af bilteknologien kobles til overholdelsen af immissionsgrænseværdierne for støj og luftkvalitetsstyring;

48. mener, at rejse- og kørselsadfærd har afgørende betydning for, at målene i hvidbogen kan opfyldes fuldt og helt, og bifalder derfor initiativerne i hvidbogen til at fremme bevidstheden om de eksisterende alternativer til individuel konventionel transport samt foranstaltninger til at forbedre køre- adfærden. Udvalget mener imidlertid, at der skal gøres en

større indsats vedrørende rejsemønstre, navnlig når fremtidens europæiske offentlighed skal forberedes på at ændre indstilling til mobilitet, men også vedrørende tilrettelæggelsen af en passende transportinfrastruktur.

## Mobilitet i byer

### REGIONSUDVALGET

49. bifalder de forslag vedrørende mobilitetsplaner for byer, der fremlægges i hvidbogen. Udvikling af bæredygtige mobilitetsplaner for byer, i det mindste for større byer, var et af de vigtigste krav, Regionsudvalget fremsatte i sin udtalelse om grønbogen;

50. henviser til Kommissionens opfattelse om, at en stor del af transportsystemets eksterne virkninger frem for alt rammer tæt bebyggede områder. De lokale og regionale myndigheder ved bedst, hvordan dette problem kan løses. Derfor er det vigtigt, at de råder over de redskaber, der er nødvendige for at løse problemerne. Nærhedsprincippet skal respekteres, men EU kan støtte det lokale og regionale arbejde ved at stimulere samarbejdet og udvekslingen af erfaringer samt give impulser til en holdningsændring;

51. bakker op om støtteforanstaltninger med det formål at udarbejde bæredygtige mobilitetsplaner for byer og mobilitetsaudit af byområder, hvor beslutningerne træffes af de berørte lokale og regionale myndigheder under fuld hensyntagen til nærhedsprincippet og henviser igen til sin tidligere udtalelse om indførelse af et nyt finansielt instrument i det finansielle overslag for perioden 2014-2020, som skaber mulighed for en samfinansiering af planer for mobilitet i byområder. At indgive en ansøgning om revision af mobilitet i byer kan f.eks. bidrage til processen med at indføre en europæisk pris for eksemplariske transportinitiativer. En sådan pris kan overføres til andre byer, alt sammen, som tidligere foreslået af Regionsudvalget, som del af en pendant til EU-ordningen »Blå flag«, der tildeles områder med et lavt forureningsniveau og miljøbelastning;

52. mener, at velplanlagte byer, der anvender mere effektive produktionsprocesser og afskaffer overflødige transportløsninger, giver øget adgang til varer, personer og ydelser. Derfor anbefaler udvalget, at byplanlægning og mobilitetsplanlægning bør afstemmes bedre med hinanden;

53. følger forventningsfuldt de lokale initiativer til indførelse af afgifts- og adgangsbeholdningsordninger og støtter indførelsen af fælles tekniske normer, som kan sikre interoperabilitet og forhindre, at disse lokale initiativer skaber nye tekniske barrierer for den fri bevægelighed på EU's område;

54. understreger, at tekniske og organisatoriske løsninger blandt andet baseret på informationsteknologien spiller en væsentlig rolle for at fremme nye mobilitetsmønstre, der bygger på en kombineret brug af alle former for person- og godstransport (f.eks. intermodale elektroniske billetsystemer, intermodale fragtdokumenter, elektronisk ruteplanlægning, overvågning af gods, realtidinformation om levering) med henblik

på en bedre udnyttelse af de eksisterende lette transportformer (fælles bilparker, udvikling af el-biler til brug over korte afstande, delebilisme, samkørsel, trafikorganisering og trafikforbindelser, prioriteret benyttelse af busser og sporvogne). Forvaltningen af det lokale og regionale transportsystem er en udfordring, som hvidbogen ikke kommer ind på;

55. anbefaler, at man fastlægger en strategi for at arbejde hen imod »bylogistik med nulemission«, hvor man kombinerer aspekter af arealplanlægning, adgang til jernbaner og indre og ydre vandveje, normer for afgifts- og køretøjsteknologi ved at fremme fælles offentlige indkøb af lavemissionskøretøjer til erhvervsvognparker (varevogne, taxier, busser osv.);

56. anmoder om, at der tages store hensyn til sammenhængen mellem transportpolitikens bydimension og fysisk planlægning i bred forstand ikke kun for at forbedre transporten i byområderne og infrastrukturene, men også for at modvirke byernes tilvækst og nytænke forbindelsen mellem byerne og deres umiddelbare opland (by/land). I den forbindelse bør der lægges særlig vægt på at styrke miljørigtige løsningsmodeller for kollektiv nærtransport.

## Moderne infrastruktur, intelligent prissætning og finansiering

### REGIONSUDVALGET

57. støtter – som en del af den igangværende revision af TEN-T-politikken – oprettelsen af et centralt netværk af strategisk europæisk infrastruktur, der omfatter alle regioner i EU og de vigtigste referencepunkter for transport og logistik og udgør et fælles europæisk transportområde, hvor man bør fjerne flaskehalse og træffe bestemmelser for egnede forbindelser med det globale marked;

58. konstaterer med tanke på de regionale samhørighedssærtræk i medlemsstaterne og de forpligtelser, der følger af stabilitets- og vækstpagten, at de målsætninger, der anføres i hvidbogen, kun kan realiseres fuldt ud, hvis der er egnede midler til rådighed. Det skal nævnes, at hvidbogen undlader at komme ind på spørgsmålet om budgetmæssige og ikke-budgetmæssige ressourcer til EU's transportpolitik og infrastruktur. I den henseende støtter Regionsudvalget forslaget om at anvende europæiske lån og euroobligationer som de vigtigste redskaber til at finansiere den nødvendige transportinfrastruktur. Regionsudvalget minder om, at en sådan massiv investering bør understøttes af en reel politisk vilje på højeste plan, uden hvilken målene for EU's transportpolitik, som er helt afgørende for regionernes konkurrenceevne, vil forblive ønsketænkning;

59. konstaterer, at samhørighedspolitikken forfølger sine egne mål som en del af en integreret tilgang til regional udvikling, og at det ikke er ønskværdigt at bruge dens budget til at finansiere en EU-politik om transportnet. Det er dog nødvendigt at forbedre sammenhængen mellem de infrastrukturprojekter, som finansieres af samhørighedspolitikken, og målene for den europæiske transportpolitik;

60. betoner behovet for at revidere de fremtidige ressourcer, der er øremærket til transportinfrastruktur i det fremtidige EU-budget, samt yderligere at opmuntre til, at den private sektor engagerer sig på en mere gennemsigtig måde. Regionsudvalget går desuden ind for at fremme nye finansieringsinstrumenter for transportsektoren, navnlig gennem initiativet for EU-projektobligationer;

61. konstaterer, at internalisering af eksterne omkostninger, afskaffelse af skatteforvridninger og af uberettiget støtte samt lige konkurrence bør være en del af en fremtidig model, der bygger på at forlige markedsbetingede valg med behovet for bæredygtighed. Derfor støtter Regionsudvalget en intelligent prissætning og beskatning, der indebærer en fuldstændig og obligatorisk internalisering af de eksterne omkostninger for vej- og jernbanetransport, lokal forurening og støj i havne og lufthavne samt luftforurening til søs. Regionsudvalget anbefaler, at man undersøger mulighederne for en obligatorisk opkrævning af internaliseringsafgifter på alle indre vandveje i EU. Når det gælder transporten til og fra ø-regioner og regionerne i den yderste periferi, bør der tages hensyn til manglen på alternative transportformer ved fastlæggelsen af afgifter til internalisering af de eksterne transportomkostninger;

62. understreger dog, at randområdernes specifikke begrænsninger nødvendigvis må tages med i betragtning i de fremtidige bestemmelser om internalisering af eksterne omkostninger (eurovignet-initiativet og ledsageforanstaltninger hertil). Enhver

bestemmelse, som ikke tager hensyn til, at afstand er et handicap, vil være til skade for de økonomiske aktører i disse afsidesliggende områder;

63. understreger trods denne foranstaltnings betydning, at målsætningerne for 2016 og 2020 virker overordentlig ambitiøse, og at de på baggrund af tidligere og aktuelle erfaringer (f.eks. eurovignet-lovgivningen) forekommer meget vanskelige at gennemføre.

### **Det eksterne aspekt**

#### REGIONSUDVALGET

64. udtrykker sin fulde støtte til hvidbogens afsnit om det eksterne aspekt og fremhæver i den forbindelse betydningen af at udvide reglerne om det indre marked gennem en indsats i internationale organisationer, at fremme EU's standarder for sikkerhed, beskyttelse af privatlivets fred og miljø i hele verden gennem bilateralt og multilateralt samarbejde samt at styrke transportdialogen med de vigtigste partnere;

65. opfordrer Kommissionen til at videreudvikle det europæiske transportsystems eksterne dimension og til fuldt ud at tage hensyn til transportpolitikens middelhavs- og atlantehavsdimension, som har en klar indvirkning på transportens udvikling i EU og samtidig er en vigtig mulighed for at styrke det nødvendige samarbejde mellem landene på begge sider af Middelhavet samt en konkurrencedygtig og bæredygtig deltagelse i det globale marked.

Bruxelles, den 30. juni 2011.

Mercedes BRESSO

*Formand for  
Regionsudvalget*