

## Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Transporthvidbog: Civilsamfundets tilslutning og deltagelse« (sonderende udtalelse)

(2012/C 299/31)

Ordfører: **Stefan BACK**

Kommissionen besluttede den 11. januar 2012 under henvisning til artikel 304 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om:

"*Transporthvidbog: Civilsamfundets tilslutning og deltagelse*"

(sonderende udtalelse).

Det forberedende arbejde henvistes til Den Faglige Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationsfundet, som vedtog sin udtalelse den 25. juni 2012.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 482. plenarforsamling den 11.-12. juli 2012, mødet den 11. juli 2012, følgende udtalelse med 140 stemmer for, 3 imod og 7 hverken for eller imod:

### 1. Konklusioner og anbefalinger

1.1 EØSU bør tage initiativ til et forum for åben og gennemsigtig meningsudveksling mellem Kommissionen, civilsamfundet og andre berørte aktører, f.eks. nationale myndigheder på forskellige niveauer, om gennemførelsen af hvidbogen. På den måde kan man øge accepten og forståelsen i civilsamfundet og få nyttig feedback til de politiske beslutningstagere og til dem, der har ansvaret for gennemførelsen.

1.2 Dialogen bør foregå på flere niveauer og inddrage både civilsamfundet og myndighederne på nationalt, regionalt og lokalt niveau. Civilsamfundet skal i denne sammenhæng forstås bredt. Det omfatter – men er ikke begrænset til – erhvervslivet, arbejdsgivere, lønmodtagere, brugere, ngo'er og den akademiske verden.

1.3 Dialogen skal sikre, at kommunikationen går begge veje. Den skal give Kommissionen mulighed for at formidle forslag og politiske tiltag. Samtidig skal dialogen gøre især civilsamfundet og de lokale og regionale myndigheder i stand til at tage kontakt til Kommissionen, EØSU og andre relevante institutioner for at fremsætte bemærkninger og tage problemer og spørgsmål op, der vedrører EU's transportpolitik og gennemførelsen af den – i visheden om, at de også får et svar. En åben og konstruktiv dialog er afgørende, hvis man vil øge accepten af de politiske tiltag, herunder lovgivningsforslag og infrastrukturplaner.

1.4 Det bør være muligt at tage konkrete problemer op, f.eks. vedrørende tilgængelighed for handicappede, kvaliteten af lokal transport og hensigtsmæssigheden af visse aspekter af de transportpolitiske mål, f.eks. transportomlægning og transport over længere strækninger.

1.5 En sådan dialog kan medvirke til at forbedre forståelsen for og accepten af EU's transportpolitiske mål og de foreslåede

gennemførelsesforanstaltninger. Dialogen kan øge EU-institutionernes forståelse for de praktiske realiteter og behovet for at tage hensyn til forskellige vilkår i forskellige dele af EU samt forbedre mulighederne for at finde tilfredsstillende løsninger på konkrete problemer og imødegå de bekymringer, der kommer til udtryk.

1.6 Hvis dialogen skal lykkes, er det vigtigt, at man skaber kontinuitet og følger op på de spørgsmål, der opstår, samt at Kommissionen formidler information om planlagte initiativer i god tid. Der bør indgås en aftale med Kommissionen om dennes engagement for at sikre en effektiv, åben og gennemsigtig dialog. EØSU forstår, at Kommissionen lægger særlig vægt på dialog i forbindelse med infrastrukturprojekter og foranstaltninger vedrørende adfærdsændringer. Udvalget mener også, at dialogen bør favne bredere, og at den kan give et ekstra, positivt bidrag til langt de fleste initiativer.

1.7 Det er vigtigt at inddrage de unge i dialogen for at skabe interesse for og accept af EU's transportpolitiske mål.

1.8 Dialogen bør i vid udstrækning foregå online, og der bør oprettes en særlig hjemmeside til formålet. Man bør også overveje at bruge sociale medier som Facebook og Twitter. Det er vigtigt at forvalte online-dialogen ordentligt for at sikre, at systemerne virker. Hjemmesiden bør have en separat sektion, der fokuserer på unge. Desuden bør der være en række relevante eksterne links, f.eks. til Kommissionens hjemmeside for Det Europæiske Borgerinitiativ.

1.9 Internettet bør dog ikke være det eneste kommunikationsmiddel. Konferencer eller andre arrangementer, der afholdes efter behov, kan supplere internetdialogen og fungere som fora, hvor man kan drøfte to eller tre emner. Der bør også

skabes direkte kontakt mellem EØSU og civilsamfundets repræsentanter, når det måtte være hensigtsmæssigt. Spørgsmål og problemer, der rejses i disse kontekster, bør formidles til Kommissionen.

1.10 Hvis det er relevant, kan spørgsmål eller problemer, der tages op i forbindelse med dialogen, give anledning til, at EØSU afgiver resolutioner på eget initiativ, lige som de kan påvirke udtalelser om emner, der henvises til udvalget.

1.11 Med tanke på at inddrage de regionale og lokale myndigheder i dialogen bør der tages kontakt med Regionsudvalget, så sidstnævnte kan deltage i dialogen og forvaltningen af den under behørig hensyntagen til udvalgenes respektive roller.

1.12 I EØSU bør dialogen ledes af et styringsudvalg fra EØSU's TEN-sektion, med støtte fra TEN-sekretariatet og i løbende samarbejde med Regionsudvalget og Kommissionen.

1.13 Detaljer vedrørende forvaltningen samt administrationen af internetdialogen, de nødvendige ressourcer og budgetspørgsmål bør behandles af en taskforce, som skal fremlægge sine forslag inden udgangen af 2012. Man bør stræbe efter slanke og enkle forvaltningsmæssige og administrative løsninger, om muligt inden for rammerne af de eksisterende ressourcer. Man kan eventuelt overveje at dele udgifterne til forvaltning af dialogen med Regionsudvalget.

1.14 Måldatoen for at indlede dialogen bør være primo 2013.

## 2. Indledning

2.1 Hvidbogen "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem" ("køreplanen") opstiller ti mål for et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem, der tjener som benchmarks for at opnå en reduktion af drivhusgasemissionerne på 60 %. De langsigtede mål udgør den globale vision for 2050, mens andre mål indeholder milepæle for 2020 og 2030. Hvidbogen indeholder ligeledes en strategi bestående af 40 initiativer, der skal bidrage til opfyldelsen af disse mål gennem det næste årti.

2.2 De 40 initiativer, der beskrives i køreplanen, skal iværksættes inden 2020. Nogle har lovmæssig karakter. Men mange bygger på nationale eller lokale initiativer eller på opmuntring af adfædsændringer, enten fordi EU har begrænsede beføjelser på området, eller fordi lovgivning ikke er et tilstrækkelig effektivt redskab til at opnå de adfædsændringer, der er nødvendige for at et givet initiativ får positive resultater. Adfædsændringer har i øvrigt grundlæggende betydning, hvis man vil opnå gode resultater – det gælder også for en række lovgivningsinitiativer.

2.3 I en skrivelse af 11. januar 2012 anmodede Kommissionen EØSU om at undersøge, hvordan civilsamfundet kan opmuntres til at tilslutte sig hvidbogens målsætninger og

bidrage til opfyldelsen af den langsigtede vision for transportområdet. I brevet nævnes specifikt behovet for at forene de nationale og europæiske interesser vedrørende vigtige infrastrukturprojekter i det transeuropæiske transportnet (TEN-T), samt spørgsmålet om, hvordan man kan opnå civilsamfundets støtte og bidrag til de langsigtede mål, der beskrives i hvidbogen.

2.4 Man kan drage paralleller til den rolle, EØSU spillede i forbindelse med gennemførelsen af Europa 2020-strategien, hvor udvalget oprettede et nyt horisontalt Europa 2020-styringsudvalg for at skabe et mere effektivt samspil mellem EØSU's organer og de nationale interessenter med henblik på at kortlægge og planlægge særlige initiativer og god praksis i den igangværende reformproces i medlemsstaterne. En rapport om civilsamfundets evaluering af udarbejdelsen af nationale reformprogrammer samt civilsamfundets inddragelse i denne proces blev offentliggjort den 23. februar 2011 for at give Kommissionen input til forårstopmødet.

2.5 Desuden fastsætter akten for det indre marked, at man skal "inddrage civilsamfundet og fremme en evalueringskultur". Ifølge denne akt fremgik det af den offentlige høring, at civilsamfundet var parat til i højere grad at blive inddraget i udviklingen af det indre marked. Kommissionen vil derfor regelmæssigt offentliggøre en liste over de 20 vigtigste forventninger, som borgerne og virksomhederne har til det indre marked. Listen vil blive forelagt for forummet for det indre marked, som vil afholde regelmæssige møder med markedsdeltagerne: erhvervslivet, arbejdsmarkedets parter, ngo'er og civilsamfundsorganisationer, offentlige myndigheder på forskellige niveauer samt parlamenter. I forummet vil man vurdere situationen på det indre marked og udveksle god praksis. Forummet vil udgøre et bidrag til udviklingen af en politisk evalueringskultur og dermed udfylde en vigtig funktion i forbindelse med overvågningen af akten for det indre marked samt være med til at måle aktens virkning på græsrodsniveau. Arbejdsmarkedets parter bør også spille en mere fremtrædende rolle og få mulighed for at fremføre deres holdninger til spørgsmål vedrørende den økonomiske og sociale samhørighed.

2.6 Den første liste over forventninger, der tog udgangspunkt i en studie, blev offentliggjort i efteråret 2011.

2.7 EØSU er netop nu i gang med at evaluere konceptidéer til oprettelsen af et europæisk energimixforum. Her drøfter man bl.a. en permanent struktur med et styringsudvalg, et permanent sekretariat, årlige konferencer og op til seks arbejdsgruppemøder årligt, under hensyntagen til spørgsmål vedrørende finansiering, institutionelle anliggender, hensigtsmæssighed og retsgrundlag. Konceptet omfatter også et netværk af nationale fora.

## 3. Generelle bemærkninger

3.1 EØSU mener, at nærværende opgave kan sammenlignes med de ovennævnte opgaver. Den fokuserer på civilsamfundets støtte og bidrag til de langsigtede transportmål i hvidbogen, samt accepten af infrastrukturprojekter. Kommissionen ønsker tilsyneladende også at indhente synspunkter fra civilsamfundet om, hvorvidt 60 %-reduktionen af drivhusgasemissionerne, og de dertil relaterede ti mål i hvidbogen, kan nås med de redskaber, som Kommissionen har til rådighed nu.

3.2 EØSU noterer sig, at artikel 11, stk. 1-3 i traktaten om Den Europæiske Union udgør det formelle grundlag for en sådan indsats. Disse bestemmelser forpligter EU's institutioner til at etablere en åben, gennemsigtig og regelmæssig dialog med repræsentative interessentsammenslutninger og civilsamfundet, gennemføre omfattende høringer med virksomheder og repræsentative sammenslutninger samt give borgere og foreninger mulighed for offentligt at fremføre og udveksle synspunkter. EØSU noterer sig også, at denne artikel udgør det retlige grundlag for borgerinitiativet.

3.3 Ud af de ti mål, der beskrives i hvidbogen, mener EØSU, at civilsamfundets støtte kan siges at have særlig relevans for følgende mål: 1 (markedsaccept og adfærdsændringer), 3 (operatørernes, transportplanlæggerens og lastejernes indstilling), 4 (adfærdsændringer), 5 og 7 (optimal udnyttelse af infrastruktur og trafikstyringssystemer, opmuntring af effektiv grænseoverskridende planlægning), 8 og 10 (systemets retfærdighed) samt 9 (sikkerhedsrelaterede adfærdsmønstre).

3.4 Det er tydeligvis hensigtsmæssigt at støtte køreplanens målsætninger for at medvirke til at skabe et gunstigt politisk klima for gennemførelsen af den.

3.5 Efter EØSU's mening vil det være særligt nyttigt at føre en dialog med det organiserede civilsamfund om følgende vigtige generelle spørgsmål:

— Spørgsmål vedrørende overensstemmelsen mellem EU's interesser og de nationale/regionale/lokale interesser, navnlig set fra det organiserede civilsamfunds perspektiv.

— Spørgsmål vedrørende ikke-tekniske måder at fremme transportpolitiske målsætninger på, herunder virksomhedspolitik, virksomhedsadfærd, accept af innovation og adfærdsændringer.

3.6 På disse punkter er støtten fra det organiserede civilsamfund vigtig og muligvis den bedste måde at formidle information på, opnå støtte samt at få tilbagemeldinger om problemer og hindringer.

3.7 Ideelt set kan sådanne kommunikationskanaler også bruges til benchmarking og informationsudveksling.

3.8 Listen over initiativer giver også et fingerpeg om, hvor det er vigtigt at opnå civilsamfundets støtte for at nå de langsigtede mål.

#### 4. Særlige bemærkninger

4.1 For at få et bedre overblik over de 40 punkter i hvidbogens handlingsplan frem mod 2020, hvor civilsamfundets støtte er særlig vigtig, henleder EØSU opmærksomheden på følgende spørgsmål.

#### 4.2 Et fælles europæisk transportområde

4.2.1 De planlagte initiativer for at fremme job af høj kvalitet og gode arbejdsforhold vil kræve aktiv støtte fra arbejdsmarkedets parter, som også vil kunne give vigtige input vedrørende effektiviteten af yderligere foranstaltninger inden for rammerne af den sociale dialog (artiklerne 9, 152 og 153, i TEUF). Hvad angår forebyggelse af sociale konflikter og mulige foranstaltninger til at skabe ensartede vilkår vedrørende aflønning, erindres der om, at disse områder udtrykkeligt falder uden for EU's kompetenceområde (art. 153, stk. 5, TEUF) og derfor behandles i overensstemmelse med de løsninger på normkonflikter, der f.eks. nævnes i servicedirektivet eller i direktivet om udstationering af arbejdstagere, hvor de praktiske aspekter kan give særlige problemer på transportområdet.

4.2.2 Transportsikring og transportsikkerhed samt fri bevægelighed for ældre og handicappede passagerer med direkte forbindelse til hele transportmarkedets tilgængelighed er heller ikke kun et spørgsmål om regulering, men også et spørgsmål om (transport-)virksomhedspolitik og den menneskelige faktor.

4.2.3 På samme måde beror det fælles europæiske luftrum, det fælles europæiske jernbaneanområde og det "blå bælte" i væsentlig grad på reguleringsforanstaltninger og administrative rutiner, mens den konkrete anvendelse af de nye muligheder, navnlig hvad angår det fælles europæiske jernbaneanområde og det blå bælte (herunder den optimale udnyttelse af intelligente transportsystemer (ITS) og markedsadgangen til havne) afhænger af operatørernes og de andre berørte parter foranstaltninger.

4.2.4 Spørgsmålene om transporttjenesternes kvalitet, tilgængelighed og pålidelighed vedrører både gods- og passagertransport. Især hvad godstransport angår, er de forskellige operatørers indsats afgørende for resultaterne. Når det gælder passagertransport, er det organiserede civilsamfunds deltagelse hovedsagelig påkrævet, når man skal vurdere effektiviteten af de lovgivningsmæssige rammer for passagerrettigheder samt kvaliteten af transportinfrastrukturen for ældre og handicappede passagerer.

#### 4.3 Styrkelse og integration af de lokale græsrodsinitiativer

4.3.1 Transporthvidbogens budskab om ressourceeffektivitet, tilpasning og bæredygtighed har allerede fungeret som inspiration for flere borgerinitiativer – både i byområder og på landet – i hele Europa. Det foregår på mange forskellige innovative måder. F.eks. er de organiserede car sharing-ordninger med til at reducere privatbilismen, og fællestransport inden for et meget begrænset område (navnlig bestillingskørsel) giver ugunstigt stillede og isolerede befolkningsgrupper bedre adgang og mobilitet. I lokale beredskabsplaner, som ofte fokuserer på energibesparelser, fremhæves ressourceeffektiv transport og hensigtsmæssig lokalisering som nøgleelementer. Disse praktiske ordninger tilbyder ikke bare nye transportmodeller; eftersom de udvikler sig nedefra og op, medfører de også et konkret offentligt engagement samtidig med, at deltagerne får adgang til information. Dermed opstår der et bredere fundament for offentlighedens viden om og indsigt i de holdningsændringer i forhold til transport, der skal ske.

4.3.2 De mange initiativer, der iværksættes rundt omkring i Europa, er imidlertid usammenhængende og ustrukturerede, og står dermed ikke mål med de udfordringer, vi står over for, navnlig målet om en kraftig reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen i transportsektoren. Hvidbogens ambitionsniveau gør det nødvendigt at øge indsatsen væsentligt, bl.a. gennem følgende foranstaltninger:

- Videreudvikling og udvidelse af eksisterende initiativer, navnlig med henblik på at styrke offentlighedens deltagelse og engagement.
- Spredningen af denne type initiativer i hele Europa, med udgangspunkt i allerede eksisterende god praksis og igen med særligt fokus på offentlighedens deltagelse og engagement.
- En gradvis integration af alle disse initiativer gennem fælles kommunikationsplatforme og -redskaber for at udveksle god praksis, nå ud til større befolkningsgrupper og skabe bred offentlig forståelse for udfordringerne og de mulige løsninger.

#### 4.4 Innovation for fremtiden – teknologi og adfærd

4.4.1 Den europæiske strategi for europæisk transportforskning, -innovation og -anvendelse er ikke kun et spørgsmål om forskning, forskningsstøtte, styring og anvendelse af intelligente mobilitetssystemer. Som det påpeges i køreplanen, skal strategien understøttes af lovgivningsmæssige rammebetingelser. Men markedsaccepten og markedsudbredelsen er også væsentlige elementer, og her kommer det organiserede civilsamfund ind i billedet.

4.4.2 Dette er faktisk tæt forbundet med spørgsmålet om innovative mobilitetsmønstre, hvor operatørernes, lastejernes og – når det gælder passagertransport – offentlighedens indstilling er afgørende.

4.4.3 Det samme gælder for gods, hvor det er vigtigt at udvise vilje til at anvende tekniske innovationer samt informations- og kommunikationsteknologier (NIKT) samt f.eks. at være parat til samarbejde for at optimere kapacitetsudnyttelsen.

4.4.4 Også i forbindelse med bytransport er civilsamfundets støtte vigtig for at sikre markedsudbredelsen af alternative

fremdriftssystemer, effektiv organisering af levering over de sidste par kilometer og bæredygtig planlægning af individuel færdsel og godstransport.

#### 4.5 Moderne infrastruktur, intelligent prissætning og finansiering

4.5.1 Når det gælder det europæiske mobilitetsnetværk, skal aktørerne på markedet først og fremmest acceptere den optimale anvendelse af IT-redskaber, systemer for sporing og overvågning af gods, optimering af tidsplaner og trafikstrømme (e-fragt). Denne accept er en forudsætning for, at indførelsen af disse elementer i TEN-T-forbindelser lønner sig. Det er både et spørgsmål om at opnå de bedste resultater og få størst økonomisk udbytte af investeringerne.

4.5.2 Inden for rammerne af strategien med TEN-T-korridoren, som et gennemførelsesinstrument for det centrale net, bør infrastrukturprojekter udvikles på en måde, der giver borgere, civilsamfund og relevante myndigheder mulighed for at "føle et medejerskab af/identificere sig med" de berørte projekter. Dette bør omfatte foranstaltninger som tidlig inddragelse (begyndende med planlægningsfasen), udveksling af bedste praksis i hele EU, anvendelse af de mest moderne planlægnings- og gennemførelsesmetoder samt en fortløbende og åben kommunikation. I den sammenhæng kan civilsamfundets støtte også medvirke til at skabe et gunstigere klima for sammenhængende, grænseoverskridende infrastrukturplanlægning.

4.5.3 Hvad finansieringen angår, er offentlige-private partnerskaber stadig et finansieringsspørgsmål, som i sig selv hovedsageligt vil afhænge af lovgivningsmæssige og tekniske aspekter. Set i lyset af betydningen af civilsamfundets involvering i infrastrukturprojekter og tjenester, hvor offentlige-private partnerskaber eventuelt anvendes, har civilsamfundet ikke desto mindre en berettiget interesse i at blive inddraget i udformningen og gennemførelsen af offentlige-private partnerskaber.

4.5.4 Prissætning og undgåelse af konkurrenceforvridninger er i bund og grund et reguleringsspørgsmål. Kontakter til civilsamfundet kan imidlertid give viden om udsigterne til at skabe et klima, der fremmer accepten af disse foranstaltninger. Sådanne kontakter kan også give oplysninger om mulige sociale problemer, som store omkostninger kan udløse i tyndt befolkede områder samt om økonomisk eller fysisk udsatte befolkningsgruppers livskvalitet.

For at opnå accept er det afgørende, at prissætningssystemerne bliver opfattet som rimelige og retfærdige, og også her kan civilsamfundets bidrag være en hjælp.

Bruxelles, den 11. juli 2012

Staffan NILSSON

Formand

for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg