

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget »Et mobilt Europa — Bæredygtig mobilitet i Europa: sikker, opkoblet og ren«

(COM(2018) 293 final)

(2019/C 62/39)

Ordfører: **Giulia BARBUCCI**

Anmodning om udtalelse	Kommissionen, 18.6.2018
Retsgrundlag	Artikel 304 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde
Kompetence	Sektionen for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationssamfundet
Vedtaget i sektionen	4.10.2018
Vedtaget på plenarforsamlingen	17.10.2018
Plenarforsamling nr.	538
Resultat af afstemningen	201/3/7
(for/imod/hverken for eller imod)	

1. Konklusioner og anbefalinger

1.1. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg (EØSU) bifalder den **tredje mobilitetspakke** og betragter den som et yderligere skridt i retning af bæredygtig mobilitet i Europa. Udvalget bemærker dog, at Kommissionens forslag udelukkende omhandler vejtransport. Udviklingen af virkelig bæredygtig og sikker mobilitet kræver et mere ambitiøst forslag, hvor alle transportformer medtænkes, og der lægges særlig vægt på intermodalitet for transport af passagerer og gods.

1.2. Efter EØSU's mening kræver Kommissionens forslag om udvikling af sikker, opkoblet og ren mobilitet en betydelig økonomisk investering — ikke mindst fra medlemsstaternes side — for at tilpasse de materielle og digitale infrastrukturer (5G). Derfor er det vigtigt at støtte disse initiativer med tilstrækkelige midler over længere tid og gennem fastlæggelse af realistiske og opnåelige målsætninger.

1.3. EØSU glæder sig over den »strategiske handlingsplan om trafiksikkerhed« og bifalder »nul-visionen«, som tager sigte på, at der senest i 2050 ikke registreres dødsulykker og ulykker med alvorligt kvæstede. Der er ingen tvivl om, at »Safe System«-metoden, som anbefales af Verdenssundhedsorganisationen (WHO), vil kunne bidrage til dette mål ved at begrænse antallet af trafikulykker og minimere skaderne for passagerer og fodgængere. Det er desuden vigtigt at harmonisere de nationale færdselslove og de hermed forbundne straffebestemmelser, og at sikkerhedsudstyret i biler gøres obligatorisk for alle offentlige og private køretøjer i trafikken til passager- og godstransport. Endelig anbefales det, at de nye »sikre« køretøjer bliver økonomisk overkommelige for forbrugere og virksomheder.

1.4. Digitalisering, opkobling og automatisering udgør det primære instrument, som skal anvendes til »Safe System«-metodens udvikling og til at komme tættere på målet i »nul-visionen«. EØSU støtter forslaget om at oprette et automatiseret, opkoblet og sikkert vejnet. Udvalget anbefaler Kommissionen at tage højde for, at vej- og motorvejsinfrastrukturen ikke er i samme stand i medlemsstaterne, og ikke mindst at udvide forslaget til at omfatte byområder, hvor størstedelen af de alvorlige ulykker, som ikke er dødsulykker, sker.

1.5. I Kommissionens forslag fremhæves betydningen af at udvikle selvkørende køretøjer og deres rolle i indsatsen for at forbedre sikkerheden. Den indeholder imidlertid ikke en udførlig strategi for realiseringen af automatiseret mobilitet, hvilket nok vil gøre det lettere at sikre fremskridt på området, men kan være problematisk for medlemsstater, der skal tilpasse deres transportpolitikker til de nye teknologier og deres anvendelse. EØSU gør desuden opmærksom på problemerne med teknologisk gennemførlighed, når det gælder om at garantere den størst mulige sikkerhed i et system med »blandet trafik« (køretøjer med menneskelig fører, køretøjer med assisteret kørsel og automatiserede køretøjer).

1.6. Fuldautomatiserede køretøjer rejser en lang række spørgsmål om etik, økonomi, beskæftigelse, social accept og juridisk ansvar. EØSU minder om, at det kun er mennesket, der kan træffe »etiske« valg, og at maskiner — uanset hvor avancerede de er — skal ledsage mennesket, ikke erstatte det. Det er vigtigt, at det organiserede civilsamfund bliver fuldt inddraget i styringen af processen, og at arbejdsmarkedsdialoger og kollektive overenskomstforhandlinger bruges til at hindre potentielle negative følgevirkninger for beskæftigelsen og arbejdstagerne.

1.7. EØSU støtter forslagene om større bæredygtighed inden for transport og den strategiske handlingsplan for batterier, der tager sigte på at reducere energikløften i Europa og skabe en værdikæde for batterier. Udvalget understreger dog, at der er forskellige faktorer, som står i vejen for planens fuldstændige udvikling, nemlig afhængigheden af råvarer fra tredjelande, manglen på alternative brændstoffer, forsinkelser i forvaltningen, forarbejdningen og bortskaffelsen af brugte batterier samt manglen på kvalificeret arbejdskraft.

1.8. Disse forhold kræver betydelige investeringer i forskning og innovation for at identificere nye alternative brændstoffer, som er fuldstændigt vedvarende og kulstofneutrale. Ligeledes bliver det vigtigt at investere i almen uddannelse og erhvervsuddannelse og at inddrage universiteter og forskningscentre for at sikre kvalificeret arbejdskraft.

1.9. Overgangen til elbiler betyder, at en stor del af den europæiske bilpark skal udskiftes i løbet af lidt mere end 10 år. De reneste og sikreste køretøjer bør være økonomisk overkommelige for alle — borgere som virksomheder, og medlemsstaterne bør lette overgangen med passende skatteincitamenter.

1.10. Et andet problem forbundet med udskiftningen af bilparken er, at en stor del af den europæiske bilpark skal bortskaffes og genanvendes. Dette bør være et centralt emne i Kommissionens strategier inden for rammerne af den cirkulære økonomi. Det organiserede civilsamfund bør inddrages i alle faser af overgangen og opfordres til at informere og bevidstgøre borgerne som led i overgangen til bæredygtig mobilitet.

2. Indledning

2.1. Transportsektoren har længe været genstand for en lang række udviklinger og ændringer og er blevet en af de væsentligste drivkræfter for udvikling. Innovation, teknologi, digitalisering og opkobling er på vej til at skabe en ny revolution inden for transport, som er rettet mod større sikkerhed, tilgængelighed, bæredygtighed, konkurrenceevne og beskæftigelse.

2.2. Med udgangspunkt i strategien for lavemissionsmobilitet⁽¹⁾ har Den Europæiske Union udviklet en særlig dagsorden for sektoren fordelt på tre »mobilitetspakker«⁽²⁾, som blev offentliggjort i henholdsvis maj 2017, november 2017 og maj 2018. Denne udtalelse omhandler sidstnævnte lovgivningsinitiativ med titlen »Et mobilt Europa«.

2.3. Kommissionens meddelelse og forslagene i pakken er først og fremmest henvendt til vejtransportsektoren, og især biltransport, hvorimod alle andre former for transport ikke indgår.

3. Resumé af forslaget

3.1. Kommissionens meddelelse **COM(2018) 293 »Et mobilt Europa — Bæredygtig mobilitet i Europa: sikker, opkoblet og ren«** er det vigtigste dokument i den tredje mobilitetspakke, eftersom det fastlægger referencerammen. Dokumentet er opdelt i tre afsnit: sikkerhed, opkobling og automatisering samt bæredygtighed. Desuden indeholder de to bilag til meddelelsen vigtige initiativer i forbindelse med den **strategiske handlingsplan om trafikssikkerhed** og den **strategiske handlingsplan for batterier**.

3.2. Sikker mobilitet

3.2.1. Selv om der er sket fremskridt i de senere år, er antallet af alvorlige ulykker og dødsulykker stadig alt for højt. I 2017 registrerede man 25 300 dødsfald og 135 000 alvorligt kvæstede på grund af ulykker med enorme økonomiske og sociale omkostninger til følge. Eftersom 90 % af ulykkerne skyldes menneskelige fejl, mener Kommissionen, at automatisering, opkobling og nye konstruktionsstandarder vil kunne bidrage betragteligt til at nedbringe disse uhyggelige tal⁽³⁾, og det er Kommissionens målsætning, at der senest i 2050 ikke registreres dødsulykker og alvorlige ulykker i trafikken (»nul-visionen«). Denne strategi omfatter et delmål om at nedbringe antallet af trafikdræbte og alvorligt kvæstede med 50 % inden 2030.

⁽¹⁾ COM(2016) 501 final.

⁽²⁾ COM(2017) 283 final, COM(2017) 675 final og COM(2018) 675 final.

⁽³⁾ COM(2016) 686 final.

3.2.2. For at bidrage til opnåelsen af disse mål agter EU at anvende nye teknologiske instrumenter og lovgivningsinstrumenter med udgangspunkt i WHO's »Safe System«-tilgang. Den bygger på en tanke om, at selv om ulykker ikke kan undryddes fuldstændigt, er det trods alt muligt at gøre en indsats for at mindske antallet af dødsfald og alvorligt kvæstede.

3.2.3. Den Europæiske Union vil tackle årsagerne til ulykker ved hjælp af en helhedsorienteret tilgang, således at forskellige beskyttelsesniveauer sikrer, at der altid er en anden komponent, der tager over, hvis den ene svigter. Denne proces indebærer indførelse af teknologisk udstyr i køretøjer og vejinfrastruktur samt en stadig større informationsudveksling mellem disse. Hver enkelt foranstaltning er genstand for et særligt lovgivningsinstrument:

- a) **Den strategiske handlingsplan om trafikssikkerhed** ⁽⁴⁾. I handlingsplanen fastsættes »nul-visionen« som et mål samt kriterier for forbedring af den europæiske forvaltning, flere midler til fornyelse af vejnettet ved hjælp af Connecting Europe-faciliteten (200 mio. EUR), anvendelse af »Safe System«-tilgangen, nye krav for at forbedre køretøjers sikkerhed, målsætninger med hensyn til opkobling og automatisering mellem køretøjer og mellem køretøjer og infrastruktur samt et forslag om at eksportere EU's sikkerhedsstandarder til tredjelande (først og fremmest Vestbalkan).
- b) **Forordning om beskyttelse af køretøjspassagerer og bløde trafikanter** ⁽⁵⁾. Det drejer sig bl.a. om indførelse af avancerede nødbremsesystemer, systemer til advarsel om vognbaneskift, et andet design af tunge køretøjers førerhuse for at gøre cyklister og fodgængere mere synlige og sensorer, som gør opmærksom på disses tilstedeværelse.
- c) **Direktivet om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed** ⁽⁶⁾. Målsætningen er at kortlægge risikoen i hele det europæiske net, og ikke kun på motorvejene i TEN-T-nettet, men også medtage alle andre motorveje og primærveje. Veje i byområder er undtaget. Direktivet fastlægger ligeledes bedre kvalitetsstandarder for vejinfrastruktur (tydelig vejafmærkning og vejskilte samt indførelse af ny teknologi såsom systemer, der forebygger, at den valgte bane forlades).

3.3. Opkoblet og automatiseret mobilitet

3.3.1. Kommissionens forslag om »**opkoblet og automatiseret mobilitet**« ⁽⁷⁾ bygger videre på en udvikling, der allerede er igangsat på EU-niveau, først og fremmest med meddelelsen »**Kunstig intelligens for Europa**« ⁽⁸⁾, og på **Amsterdamerklæringen**, hvor medlemsstaterne anmodede Kommissionen om at udarbejde en europæisk strategi for automatiseret og opkoblet kørsel, at tilpasse de lovgivningsmæssige rammer, at støtte forsknings- og innovationsprocesserne og at udbrede »interoperable samarbejdende intelligente transportsystemer«.

3.3.2. I et enkelt dokument medtager Kommissionen nogle langsigtede mål (reduktion af emissioner, trafik og ulykker), nemlig at yde konkret støtte til bilindustrien i forbindelse med forskning og innovation samt at sørge for en rettidig behandling af spørgsmål af etisk og social karakter, f.eks. det nye forhold mellem menneske og maskine, cybersikkerhed og disse teknologiers indvirkning på beskæftigelsen, inden fuldautomatiserede køretøjer bliver tilgængelige på markedet.

3.3.3. En af de vigtigste fordele ved automatiseringen er adgangen til mobilitet for alle de mennesker (først og fremmest handicappede og ældre), som i dag er afskåret herfra. For at få det fulde udbytte af automatiseringens muligheder er det vigtigt, at køretøjer og vejinfrastruktur konstant udveksler information, da der i de kommende år kan opstå et »blandet system«, hvor køretøjer med forskellige teknologier (køretøjer med menneskelig fører, køretøjer med assisteret kørsel og automatiske køretøjer) kommer i kontakt med hinanden. For at fuldende dette billede bliver der med henblik på udviklingen af intermodalitet ligeledes fastsat særlige bestemmelser om et europæisk enstrenget system for søfart ⁽⁹⁾ og elektroniske oplysninger om godstransport ⁽¹⁰⁾.

⁽⁴⁾ COM(2018) 293 final, bilag 1.

⁽⁵⁾ COM(2018) 286 final.

⁽⁶⁾ COM(2018) 274 final.

⁽⁷⁾ COM(2018) 283 final.

⁽⁸⁾ COM(2018) 237 final.

⁽⁹⁾ COM(2018) 278 final.

⁽¹⁰⁾ COM(2018) 279 final.

3.4. Ren mobilitet

3.4.1. Dekarbonisering af transport og omstilling til ren energi er et af nøglepunkterne i den tredje mobilitetspakke. Initiativet skal ses i en bredere sammenhæng med handlingsplanen for den cirkulære økonomi. EU iværksætter en række initiativer med henblik på at opnå en større bæredygtighed og forbedre konkurrenceevnen:

- a) **Den strategiske handlingsplan for batterier** ⁽¹¹⁾ udspringer af behovet for at gøre EU mere selvforsynende med energi og er en udløber af oprettelsen af »den europæiske batterialliance«, som industrielle aktører, medlemsstaterne og EIB deltager i. Planen tager sigte på fremstilling af bæredygtige batterier i hele værdikæden lige fra udvinding af (primære og sekundære) råvarer til design, fremstilling, anvendelse, genanvendelse, genbrug og bortskaffelse af battericeller og -pakker.
- b) **Forordningen om nye tunge køretøjers emissioner** ⁽¹²⁾, der har til formål at fastlægge en række parametre for lastbilers og bussers CO₂-emissioner, og som supplerer og fuldstændiggør den gældende lovgivning. Initiativet omfatter ligeledes foranstaltninger for at tilskynde virksomhederne til at købe mere energieffektive og mindre forurenende køretøjer. Denne foranstaltning supplerer de nye konstruktionsstandarder for tunge køretøjers aerodynamik og vægt med henblik på at reducere CO₂-emissionerne ⁽¹³⁾.
- c) **Forordningen om sammenligning af forskellige brændstoffer**, hvor der anvendes en fælles målemetode for at fremme salget af nye køretøjer med lav indvirkning på miljøet ⁽¹⁴⁾.
- d) **Forordningen om mærkning af dæk** ⁽¹⁵⁾ for at understrege standarderne for sikkerhed, energieffektivitet og støjniveau.
- e) **Revisionen af rammerne for beskatning af energiprodukter** for at fremme elektromobilitet.
- f) **Forordningen om forenkling af foranstaltninger til fremme af gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet (TEN-T)** ⁽¹⁶⁾ for at forenkle godkendelsesproceduren for projekterne.

3.5. Alle initiativer ledsages af en samlet investering på 450 mio. EUR inden for rammerne af **Connecting Europe-faciliteten**, som finansierer projekter, der bidrager til trafiksikkerhed, digitalisering og multimodalitet. Under det samme program bliver der afsat yderligere 4 mio. EUR til cybersikkerhed og til samarbejdende, opkoblet og automatiseret mobilitet.

4. Generelle bemærkninger

4.1. EØSU bifalder den tredje mobilitetspakke og betragter den som et yderligere skridt i retning af mere sikker, tilgængelig og bæredygtig mobilitet. Udvalget bemærker dog, at Kommissionens forslag næsten udelukkende omhandler en del af vejtransportsektoren. Udvikling af bæredygtig og sikker mobilitet kræver, at alle transportformer medtænkes, at opkoblingen mellem offentlig og privat transport bliver stadig mere forbundet og effektiv, og at rejsetiden og trafikmængden reduceres.

4.2. Pakken består af en række indbyrdes forbundne lovgivningsinitiativer, som EØSU har ønsket at behandle indgående i særskilte udtalelser. Denne udtalelse har derfor fokus på en analyse af ovennævnte meddelelse, ligesom den skal læses og forstås i sammenhæng med EØSU's tidligere udtalelser om den første og anden mobilitetspakke og de udtalelser, der udarbejdes sideløbende hermed, og hvori specifikke aspekter analyseres ⁽¹⁷⁾.

⁽¹¹⁾ COM(2018) 293 final, bilag 2.

⁽¹²⁾ COM(2018) 284 final.

⁽¹³⁾ COM(2018) 275 final.

⁽¹⁴⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/732 (EUT L 123 af 18.5.2018, s. 85).

⁽¹⁵⁾ COM(2018) 296 final.

⁽¹⁶⁾ COM(2018) 277 final.

⁽¹⁷⁾ TEN/668, Miljø med et europæisk enstrengt system for søfart og elektronisk godstransportinformation (se side 265 i denne EUT), TEN/669, Gennemførelse af TEN-T-projekterne (se side 269 i denne EUT), TEN/675, CO₂-standarder for lastbiler og Køretøjers vægt og dimensioner (se side 286 i denne EUT), TEN/672, Connecting Europe-faciliteten (EUT C 440 af 6.12.2018, s. 191), TEN/673, Opkoblet og automatiseret mobilitet (se side 274 i denne EUT), TEN/674, Mærkning af dæk (se side 280 i denne EUT), TEN/667, Forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed (se side 261 i denne EUT), INT/863, Køretøjssikkerhed/beskyttelse af bløde trafikanter (EUT C 440 af 6.12.2018, s. 90).

4.3. EØSU mener, at Kommissionens meddelelse og de dertil knyttede forslag er i tråd med udvalgets tidligere udtalelser på dette område, og at den kan bidrage til at forbedre sikkerhedsstandarderne og konkurrenceevnen i hele den europæiske bilsektor.

4.4. EØSU understreger, at Kommissionens meddelelse ikke ledsages af en passende konsekvensanalyse af de foreslåede foranstaltninger. Navnlig er det ikke klart, hvordan ejerskab og brug af køretøjerne vil blive påvirket, og hvordan trafikmængden vil udvikle sig efterfølgende. Fremme af transport kan få trafikmængden til at stige i stedet for at falde, og dermed øges borgernes transporttid og risikoen for ulykker. Det er vigtigt, at Kommissionen gør sig til talsmand for en overordnet og ambitiøs transportvision, hvor intermodalitet mellem offentlig og privat transport betragtes som en drivkraft for effektivitet, livskvalitet og sikkerhed. EØSU understreger vigtigheden af at udarbejde passende konsekvensanalyser af alle forslagene om konkrete foranstaltninger. I forbindelse med forberedelsen af nye transportformer må der konsekvent sættes på omfattende teknologiske løsninger (f.eks. belysning), som øger transportens effektivitet (især den offentlige transport) og reducerer risikoen for ulykker.

4.5. Udvalget støtter »nul-visionen«, som skal nås ved hjælp af »Safe System«-metoden. Dette kræver, at alle sektorer og alle trafikanter inddrages med sigte på en bedre forvaltning. Det er vigtigt, at de indikatorer, der er fastlagt for målenes opnåelse, er klare, realistiske og mulige at overvåge. EØSU ønsker navnlig, at det organiserede civilsamfund inddrages aktivt i alle faser af strategiens udarbejdelse, gennemførelse, overvågning og evaluering.

4.6. EØSU er positiv over for beslutningen om at afsætte 450 mio. EUR (i perioden 2018-2020) til digitalisering og trafiksikkerhed gennem Connecting Europe-faciliteten. Dog understreger det, at der er behov for, at den disponible finansieringsramme forhøjes væsentligt inden for den næste flerårige finansielle ramme (FFR) for 2021-2027 for at garantere kontinuitet på lang sigt og gøre det muligt at nå de ambitiøse målsætninger, som EU har fastsat.

4.7. Udvalget opfatter kortlægning af risici i hele det europæiske TEN-T-net og på alle motorveje og primærveje som helt afgørende for at kunne planlægge omfanget og karakteren af infrastrukturforanstaltningerne på det europæiske vejnet. Det er vigtigt, at de fysiske og digitale infrastrukturer udvikles sideløbende med hinanden. Ligeledes er det vigtigt, at 5G-dækningen så snart som muligt færdigudbygges på alle europæiske motorvejsnet og primære vejnet for at muliggøre en reel opkobling mellem vej og køretøj og mellem køretøjer indbyrdes. EØSU gør dog opmærksom på, at vej- og motorvejsnettene er i meget forskellig stand i de europæiske lande. Derfor er det væsentligt at hjælpe de enkelte medlemsstater i denne gennemgribende moderniseringsproces med tilstrækkelig finansiering og fastlæggelse af realistiske og opnåelige målsætninger.

4.8. EØSU bifalder Kommissionens forslag om at gøre visse vigtige sikkerhedsfunktioner i køretøjer obligatoriske, både med hensyn til teknologi (bl.a. intelligent farthjælp og autonome nødbremsesystemer) og med hensyn til design (forbedret direkte udsyn i lastbiler). Udvalget håber dog, at alle de nye sikkerhedsbestemmelser udvides til alle former for vejtransport, så lovgivningsrammen bliver komplet, klar og ensartet.

4.9. Forslaget om en ny mærkningsordning for dæk med angivelse af sikkerhedsstandarder (men også standarder for miljø og støjniveau) kan blive en afgørende faktor i at få nedbragt antallet af ulykker og fremme et proaktivt og bevidst valg fra forbrugernes side. Det er vigtigt, at oplysningerne i mærkningen umiddelbart er klare og forståelige for forbrugerne.

4.10. Hvad trafiksikkerheden angår, er det ligeledes væsentligt, at EU påbegynder en gradvis harmonisering af de gældende nationale lovgivninger og de hermed forbundne straffebestemmelser (f.eks. færdselstavler, hastighed, brug af sikkerhedssele og hjelm samt forbud mod at køre under påvirkning af alkohol eller narkotika). Samtidig med disse foranstaltninger skal der udvikles passende teknologier i de enkelte køretøjer, der advarer om eventuelle risiko- eller faresituationer (såsom alkoholåse og registrering af træthed hos føreren). Det er også vigtigt, at teknologi ikke betyder, at køretøjet bliver alt for dyrt. De sikreste køretøjer bør være tilgængelige for alle⁽¹⁸⁾.

4.11. Målet i »nul-visionen« viser, at der er store forhåbninger til udviklingen af opkoblet og automatiseret mobilitet. EØSU er af den opfattelse, at automatisering kan få afgørende betydning for at nedbringe antallet af ulykker, men har dog visse bekymringer og tvivlsspørgsmål med hensyn til den udvikling, som Kommissionen tegner. Derfor er det vigtigt at forbedre de allerede eksisterende teknologier, idet der sideløbende bør iværksættes kontrolprocedurer for eksisterende og

⁽¹⁸⁾ EUT C 157 af 28.6.2005, s. 34.

nye teknologier, som garanterer, at sikkerhedsniveauerne reelt nås. Manglen på en udførlig strategi om automatiseret mobilitet vil nok gøre det lettere at sikre fremskridt på området, men kan være problematisk for medlemsstater, der skal tilpasse deres transportpolitikker til de nye teknologier og deres anvendelse.

4.11.1. Strategien bør udvikles således, at automatisering og opkobling er en så stor hjælp som muligt for mennesket. Udvalget finder det navnlig betænkeligt, at Kommissionen mener, at niveauerne for assisteret kørsel og for fuldautomatisk kørsel (hvor mennesket udelukkende er passager) ligger tæt på hinanden. Fuldautomatisk kørsel indebærer nemlig både et problem med socioøkonomisk accept og et problem med teknologisk og infrastrukturrel gennemførlighed, eftersom der skal være garanti for fuldstændig sikkerhed i et blandet system (køretøjer uden assisteret kørsel, køretøjer med assisteret kørsel og fuldautomatiske køretøjer). Før fuldautomatiske køretøjer bliver tilgængelige på markedet, bør der derfor være en forsøgsfase, der sikrer samme effektivitets- og sikkerhedsniveau som ved fly og tog.

4.11.2. EØSU bifalder forslagene vedrørende udveksling af digital information inden for søtransport (miljø med et enstrengt system og anerkendelsen af transportdokumenter), men mener, at forslagene kan udbygges yderligere.

4.12. EØSU glæder sig over den strategiske handlingsplan for batterier, hvor den europæiske batterialliance får en central plads, og hvor problemet med EU's store energimæssige afhængighed af tredjelande bliver understreget.

4.12.1. Beslutningen om at skabe en værdikæde for batterier efter den cirkulære økonomimodel må så afgjort bifaldes. Udvalget understreger dog, at der i dag er forskellige faktorer, som står i vejen for planens fuldstændige udvikling, nemlig afhængigheden af råvarer fra tredjelande (f.eks. litium), den kun lige påbegyndte forskning i alternative brændstoffer, der kan anvendes i en cirkulær økonomi, den manglende evne til fuld håndtering af forarbejdningen og bortskaffelsen af brugte batterier (sekundære råvarer) samt manglen på kvalificeret arbejdskraft.

4.12.2. Helt konkret mener EØSU, at det er nødvendigt med betydelige midler til forskning og innovation for at løse disse problemer. Der er ingen tvivl om, at der i perioden 2018-2020 har været afsat betydelige midler, men dette skal fortsætte inden for den næste FFR 2021-2027. Det er navnlig vigtigt at støtte forskning i alternative energikilder, som er fuldstændigt vedvarende, rene og miljøneutrale for at overvinde de åbenbare grænser for tilgængeligheden af råvarer og den miljøbelastning, som allerede i dag kendetegner batterier til elmotorer. Det er desuden absolut nødvendigt at sørge for kvalificeret arbejdskraft ved at gøre brug af Erasmus+-programmets midler og inddrage universiteter og forskningscentre.

4.12.3. Udvalget understreger, at Kommissionens initiativ vil føre til en næsten fuldstændig udskiftning af hele den europæiske bilpark i løbet af 10 år, hvilket vil skabe et nyt problem med hensyn til at bortskaffe og genanvende millioner af køretøjer. Dette bør være et centralt emne i Kommissionens strategier inden for rammerne af den cirkulære økonomi. Det organiserede civilsamfund bør inddrages i alle faser af overgangen og opfordres til at informere og bevidstgøre borgerne som led i overgangen til bæredygtig mobilitet.

4.13. EØSU er enig i, at der også bør fastsættes grænser for tunge køretøjers CO₂-emissioner, sådan som det allerede er tilfældet med andre kategorier af køretøjer. Eftersom det kan blive vanskeligt for SMV'er i transportsektoren at udskifte hele deres bilpark, opfordres medlemsstaterne til at støtte overgangen til en lavemissionsøkonomi ved hjælp af skattemæssige incitamenter.

4.14. EØSU mener, at der i forenklingsforslaget vedrørende anlæg af TEN-T-nettet bør tages behørigt højde for sagsanlæg, hvis det skal være fuldstændigt effektivt ⁽¹⁹⁾.

5. Særlige bemærkninger

5.1. I risikoklassificeringen af europæiske motorveje og hovedveje er der ikke taget højde for udviklingen af en passende og koordineret teknologi i byerne, hvor størstedelen af de alvorlige ulykker, som ikke er dødsulykker, finder sted. Det er desuden vigtigt at påbegynde den samme proces i de seks lande på Vestbalkan, som allerede har indledt tiltrædelsesforhandlinger med EU.

⁽¹⁹⁾ TEN/669, Gennemførelse af TEN-T-projekterne (se side 269 i denne EUT).

5.2. Bilernes *eCall*-system, hvor der automatisk foretages opkald til myndighederne inden for trafik- og sundhedssektoren i tilfælde af en ulykke, er utvivlsomt et yderligere element, der kan reducere konsekvenserne af trafikulykker. EØSU håber, at dette instrument bliver obligatorisk i alle de mest almindelige køretøjer, som er mest udsat for ulykker (tunge køretøjer, busser og motorcykler), og at EU fremmer en større brug af instrumentet i forbindelse med vejhjælp og akutlægehjælp.

5.3. De etiske aspekter er afgørende for automatiseringens udvikling. Særligt omdiskuterede er de situationer, hvor maskiner kan blive nødt til at træffe »etiske« valg. EØSU understreger, at det kun er mennesket, der kan træffe etiske valg, og at maskiner — uanset hvor avancerede de er — skal ledsage mennesket, ikke erstatte det.

5.4. Hvad angår udviklingen og markedsføringen af fuldautomatiske køretøjer, opfordrer EØSU Kommissionen til at se nærmere på de beskæftigelsesmæssige og sociale aspekter i forbindelse hermed. Udvalget er navnlig bange for, at hele erhvervssektorer (f.eks. speditører) bliver afskaffet i løbet af relativt kort tid, og at de tabte arbejdspladser ikke bliver erstattet af nye. I et sådant scenarie vil der i EU være et ekstremt stort antal arbejdsløse, hvis kompetencer og færdigheder vil være vanskelige at tilpasse til det nye automatiserede transportsystem. Derfor er det nødvendigt, at man under arbejdsmarkedsdialogen og de kollektive overenskomstforhandlinger træffer foranstaltninger for at håndtere disse omlægninger og iværksætter uddannelsesforløb for at give alle sektorens arbejdstagere de nødvendige færdigheder.

5.5. Udvalget mener, at forsikringsselskaber bør skabe incitamenter for køb af mere sikre køretøjer ved at sætte præmierne ned. Mere generelt anser EØSU det for vigtigt, at man gør sig nogle alvorlige overvejelser om de juridiske aspekter, der er forbundet med indførelsen af fuldautomatiske køretøjer, og at der ikke mindst skabes klarhed omkring, hvem der har det civil- og strafferetlige ansvar i tilfælde af en trafikulykke.

5.6. Udvalget er forundret over det system, som Kommissionen anvender til sammenligning af forskellige brændstoffer⁽²⁰⁾. Systemet, som er baseret på omkostningen pr. tilbagelagt 100 km, tager nemlig ikke højde for en lang række af de parametre, der er nødvendige for at bestemme den reelle pris på brændstoffet, og risikerer dermed at skabe forvirring hos forbrugerne. Desuden har den mekanisme til høring af forbrugerne, som Kommissionen har indført, reelt marginaliseret den rolle, som EØSU og de aktive forbrugerorganisationer på området spiller, da den koncentrerer sig om et statistisk ubetydeligt udsnit af befolkningen (3 000 interviewede personer i tre EU-lande) og drejede sig om alternativer, der lignede hinanden for meget.

Bruxelles, den 17. oktober 2018.

Luca JAHIER
Formand

for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg

⁽²⁰⁾ Gennemførelsesforordning (EU) 2018/732.