

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om betydningen af offentlig transport for EU's grønne genopretning

(initiativudtalelse)

(2023/C 75/16)

Ordfører: **Kristina KRUPAVIČIENĖ**

Medordfører: **Dovilė JUODKAITĖ**

Vedtaget på plenarforsamlingen	20.1.2022
Retsgrundlag	Forretningsordenens artikel 52, stk. 2
	Initiativudtalelse
Kompetence	Sektionen for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationsfundet
Vedtaget i sektionen	4.10.2022
Vedtaget på plenarforsamlingen	26.10.2022
Plenarforsamling nr.	573
Resultat af afstemningen	
(for/imod/hverken for eller imod)	173/1/2

1. Konklusioner og anbefalinger

1.1. EØSU anerkender, at offentlig transport har en central rolle at spille i Europas grønne genopretning efter pandemien. Pandemien har fungeret som katalysator, idet den har vist, at offentlig transport både er en tjeneste i offentlighedens interesse og giver arbejdstagere i frontlinjen og dårligt stillede grupper adgang til job og tjenester. EØSU opfordrer til, at mobilitet anerkendes som en individuel rettighed og som et offentligt gode, der skal være tilgængeligt for alle, da det garanterer adgang til det økonomiske, sociale og kulturelle liv. At levere tilstrækkeligt bemanded, tilgængelig, og sikker offentlig transport af høj kvalitet til en overkommelig pris til alle skal være et prioriteret mål for EU.

1.2. Bevidst om betydningen af offentlig transport for enkeltpersoner, brugere og arbejdstagere gentager EØSU sin opfordring **til en deltagerorienteret tilgang** til planlægning af offentlig transport på regionalt, nationalt og europæisk plan⁽¹⁾. Det er den eneste metode til at sikre, at genopretningsstrategierne og -foranstaltningerne opfylder behovene og forventningerne hos alle dem, der arbejder med og benytter offentlig transport.

1.3. EØSU bemærker, at det er afgørende for genopretningen af offentlig transport efter pandemien at udvikle en **tjeneste af høj kvalitet. Gode arbejdsvilkår** samt motiverede og veluddannede medarbejdere er afgørende for at kunne yde service på dette niveau. EØSU opfordrer de lokale, regionale og nationale politiske beslutningstagere til at udvikle — og opfordrer EU's politiske beslutningstagere til fuldt ud at støtte — **forretningsmodeller**, der fører til bedre innovative og attraktive transportsystemer, der sikrer såvel høj servicekvalitet som passende vilkår og social beskyttelse for arbejdstagerne.

1.4. Offentlig transport er en **arbejdskraftsintensiv tjeneste** med grønne job, der ikke kan flyttes. Offentlige transportvirksomheder er blandt de største arbejdsgivere i byområder, idet de tilbyder beskæftigelse til mange forskellige mennesker og bidrager til inklusion af migrantarbejdere på arbejdsmarkedet. For at bevare sektorens sociale karakter opfordrer EØSU beslutningstagerne til at lade obligatorisk servicekvalitet og sociale kriterier indgå i kontrakter vedrørende offentlige transporttjenester, f.eks. anvendelse af overenskomster og passende håndtering af personalets situation i tilfælde af ændring af operatør. EØSU opfordrer desuden de politiske beslutningstagere til at sikre stærke mekanismer for social dialog

⁽¹⁾ EØSU's udtalelse TEN/766 om den nye EU-ramme for mobilitet i byer (EUT C 323 af 26.8.2022, s. 107)

for at gøre sektoren økonomisk og socialt bæredygtig. EØSU opfordrer også til fuld overholdelse af procedurerne for offentlige udbud (Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 ⁽²⁾ eller Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/23/EU ⁽³⁾).

1.5. EØSU understreger, at opnåelse af bæredygtig mobilitet **kræver et stærkt politisk engagement** fra alle aktører og på alle niveauer. EU-institutionerne bør spille en stærk rolle med hensyn til politisk lederskab og vejledning ved at fastsætte klare mål og målsætninger og stille de nødvendige midler til rådighed. EØSU opfordrer derfor Kommissionen til at fastsætte målbare og ambitiøse mål for omstillingen fra privatbiler til kollektiv transport og aktiv mobilitet.

1.6. Vedvarende investeringer er afgørende for at sikre et vellykket resultat for politikker, der er orienteret mod bæredygtig offentlig transport og følgelig den grønne genopretning. EU-medlemsstaterne har fået stillet betydelige finansielle ressourcer til rådighed via genopretnings- og resiliensfaciliteten, og mange af dem har påtaget sig at investere i deres offentlige transportsystemer. EØSU opfordrer Kommissionen til at overvåge og rapportere om opfyldelsen af disse forpligtelser og til at sikre, at den grønne genopretning går hånd i hånd med bevarelse og forbedring af arbejdspladser, servicekvalitet og social inklusion. EØSU opfordrer medlemsstaterne til at indføre deltagerorienterede mekanismer til høring af brugerne og arbejdsmarkedets parter om anvendelsen af disse midler, der er afgørende for genopretningen af den offentlige transport. EØSU understreger, at alle EU-midler og offentlige midler, der afsættes til udvikling af transportløsninger, bør omfatte kriterier om inklusivitet, tilgængelighed og bæredygtighed vedrørende transport.

1.7. EØSU opfordrer derfor de politiske beslutningstagere til at gennemføre de digitale omstillingsprocesser, der har til formål at opnå bæredygtig og retfærdig transport for alle, på en inklusiv og deltagesbaseret måde.

1.8. EØSU tilskynder Den Europæiske Union og medlemsstaterne til at bidrage til omstillingen til grønnere transportformer ved at gøre disse transportformer mere attraktive overordnet set. Det er også vigtigt at øge bevidstheden om, hvordan valg af transport og personlig mobilitet påvirker miljøet, når det gælder om at fremme omstillingen til offentlig og bæredygtig transport. EØSU opfordrer derfor Kommissionen til at udnævne 2024 til året for offentlig transport og sektorens brugere og arbejdstagere.

2. Baggrund

2.1. Transport og mobilitet er integreret i europæernes hverdag og giver mulighed for mobilitet for mennesker på tværs af samfundet og i alle egne af Europa. Samtidig er der fastsat et mål i den europæiske grønne pagt om at reducere transportemissionerne med 90 % inden 2050 med henblik på klimaneutralitet. Alle transportsektorer skal bidrage til reduktionen. Det fremgår af den grønne pagt, at »den multimodale transport trænger til et kraftigt løft«, da det vil øge effektiviteten i transportsystemet.

2.2. I sin strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet gør Kommissionen bæredygtig mobilitet mellem og i byer til et flagskibsprojekt, idet Kommissionen understreger behovet for »fair og retfærdig mobilitet for alle« og for at øge transportandelen af kollektiv transport, hvorved problemfri multimodalitet i by- og forstadsområder forbedres. Strategien peger også i retning af stigende efterspørgsel efter nye og innovative løsninger, herunder tjenester, der er tilgængelige på anmodning, og samarbejdsbaseret mobilitet. I strategien prioriteres behovet for at forbedre rammen for mobilitet i byer.

— I sin ramme for mobilitet i byerne ⁽⁴⁾ påpeger Kommissionen, at mobilitet i byerne bidrager med 23 % til **transportens voksende andel af EU's energiforbrug** og drivhusgasemissioner, at byerne står over for de største udfordringer med hensyn til **luftkvalitet**, da koncentrationen af NO₂ og PM₁₀ overstiger EU's grænseværdier, at **niveauet af trængsel** i EU's byer er stagneret eller forværret sammenlignet med 2013, hvilket medfører betydelige omkostninger for samfundet og en negativ indvirkning på pendling, at **38 % af alle trafikdrab og alvorlige ulykker ved vejtransport i EU sker i byområder**, at over 70 % af europæerne bor i byer og forventer løsninger, hvad angår bedre og sikrere mobilitet, trafikpropper, luft- og støjforurening, og at 30 % bor i landsbyer, små byer og bynære områder og ofte er afhængige af privatbiler for at komme til byknudepunkter i nærheden.

⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 og (EØF) nr. 1107/70 (EUT L 315 af 3.12.2007, s. 1).

⁽³⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/23/EU af 26. februar 2014 om tildeling af koncessionskontrakter (EUT L 94 af 28.3.2014, s. 1).

⁽⁴⁾ Den nye EU-ramme for mobilitet i byer (COM(2021) 811 final).

— Offentlig transportinfrastruktur og de offentlige transporttjenester i byerne skal tilpasses for at sikre bedre tilgængelighed, herunder for bedre at kunne tjene en aldrende befolkning i mange byer samt personer med handicap eller nedsat mobilitet.

2.3. Kommissionen understreger desuden det akutte behov for at tackle klimaændringerne, og at dette spiller en rolle for social inklusion og menneskers trivsel, navnlig for ugunstigt stillede grupper. Opbygning af et **stærkere offentligt transportnet er derfor et af målene i Kommissionens ramme for mobilitet i byerne.**

2.4. I de seneste år har **pandemien** vendt op og ned på den økonomiske vækst og dens støtteregele og -mekanismer. Den har **afsløret faldgruber og sat fokus på værdierne i udviklingen af det indre marked i EU.** Den har dog også skabt muligheder for hurtigere gennemførelse af politikker såsom den grønne pagt, afdækket vigtigheden af at sætte mennesker i centrum af genopretningsprocessen, hvilket kommer til udtryk i begrebet **retfærdig omstilling**, og har foranlediget Kommissionen til at vedtage sit største program for finansiel bistand med sigte på at afbøde de sociale og økonomiske virkninger af covid-19, nemlig **genopretnings- og resiliensfaciliteten**, der har den grønne omstilling og den digitale omstilling som to af sine seks søjler.

2.5. Inden for offentlig transport har pandemien påvirket arbejdspladser, brugere af offentlig transport, operatører og offentlige myndigheder. I konklusionerne om strategien om bæredygtig og intelligent mobilitet understregede Ministerrådet, at den offentlige transport er blevet alvorligt påvirket af covid-19-krisen, og at den politiske reaktion på krisen bør sigte mod at genoprette tilliden til den offentlige transport og forbedre dens modstandsdygtighed, idet den bæredygtige omstilling og moderniseringen heraf fremskyndes, samtidig med at der sikres overkommelige transportpriser i betragtning af den vigtige rolle, som offentlig transport spiller for den sociale og territoriale samhørighed.

2.6. EØSU fremhæver den meget vigtige kendsgerning, at den offentlige transport gennem hele pandemien har vist sin værdi ved at tilbyde frontlinjearbejdere og ugunstigt stillede grupper en hårdt tiltrængt mobilitet. Vandrende arbejdstagere og kvinder udgør en stor del af disse grupper og er ofte stærkt afhængige af offentlig transport til at få adgang til arbejdspladser og basale tjenester. Oplysninger fra Eurobarometer for 2020 viser, at langt flere kvinder end mænd benytter offentlig transport. En undersøgelse fra Europa-Parlamentet om *kvinder og transport*, som peger på manglen på kønsopdelte data om kønsmobilitetsmønstre, giver en interessant indsigt i denne type valg ⁽⁵⁾.

2.7. **EØSU anerkender også de øgede omkostninger og de færre ressourcer, som transportudbydere og de offentlige myndigheder står over for som følge af pandemien.** På trods af at foranstaltninger til at forebygge covid-19 førte til øgede omkostninger, og at det betydelige fald i antallet af brugere forårsagede stærkt reducerede indtægter for virksomheder, anså lokale, offentlige og statslige myndigheder det for at være en del af deres pligt at betjene lokalsamfund og især at betjene de mennesker, der betjener andre.

2.8. Denne **initiativudtalelse har til formål at fremsætte væsentlige anbefalinger vedrørende genopretningen og den fremtidige udvikling af bæredygtig, robust, inkluderende, tilgængelig og modstandsdygtig offentlig transport efter covid-19-krisen**, klar til at betjene fremtidige generationer i betragtning af EU's aldrende befolkning ⁽⁶⁾. Den vil fokusere på finansiering, tiltrækningskraft og rollen i EU's grønne genopretning med udgangspunkt i de sociale forhold blandt arbejdstagerne inden for offentlig transport. Manglen på personale i alle transportsektorer viser klart, at der er behov for denne tilgang.

⁽⁵⁾ *Women and transport*, Europa-Parlamentet, FEMM-udvalget, december 2021, [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/701004/IPOL_STU\(2021\)701004_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/701004/IPOL_STU(2021)701004_EN.pdf), s. 34-35: »Dokumentation bør tages i betragtning i forbindelse med kvinders mobilitetsbehov. Som nævnt i de foregående afsnit arbejder kvinder oftere på deltid, tager sig af børn og familiemedlemmer, lever længere, er mindre tilbøjelige til at have kørekort og til at eje en bil, og bruger sammenlignet med mænd oftere offentlig transport og bevæger sig oftere til fods end mænd. De har mere komplekse daglige mobilitetsmønstre end mænd. Samtidig udøver kvinder ofte begrænset kontrol over husholdningernes økonomi, da de er mere tilbøjelige til at være den sekundære forsørger i en husstand« (o.a.: dokumentet foreligger ikke i en dansk udgave) (Borgato et al., 2021, Rastrigina and Verashchagina, 2015). Generelt er det mere sandsynligt, at kvinder er i risiko for fattigdom og social udstødelse (EIGE, 2020), da de er mere tilbøjelige til at tilhøre sårbare grupper, og overkommelige priser er afgørende for deres mobilitet.

⁽⁶⁾ Ageing Europe — statistics on population developments — Eurostat.

3. Generelle bemærkninger

3.1. EØSU erkender, at **offentlig transport er en væsentlig del af løsningen for Europas grønne genopretning efter pandemien**. Den er ikke blot et svar på klimaproblemerne, men bidrager også til livskvaliteten ved at afhjælpe problemet med trængsel. »Indtil 2020 blev der foretaget næsten 60 mia. passagerrejser med offentlig transport i byområderne om året i Europa, og antallet er stigende. (...) Trængsel koster allerede den europæiske økonomi 1 % af BNP, dvs. 100 mia. EUR, om året«⁽⁷⁾.

3.2. EØSU bemærker, at pandemien har **ændret borgernes adfærd og ændret de offentlige og lokale myndigheders syn på den offentlige transports samfundsmæssige værdi**. Offentlig transport var imidlertid en af de sektorer, der blev hårdest ramt af et drastisk fald i antallet af brugere og den sektor, som det har taget længst tid at komme ovenpå. Dette skete, ved at folk orienterede sig mod aktiv mobilitet og private bilture som en måde til at undgå smitte. Øget aktiv mobilitet er en glædelig tendens og skal fremmes, men spørgsmålet om øget brug af privatbiler skal overvejes nøje af de europæiske politiske beslutningstagere og af nationale, lokale og regionale myndigheder.

3.3. EØSU erkender, at **beskæftigelsen i sektoren er blevet hårdt ramt**, selv om den offentlige transport fortsatte under pandemien. I Europa skabte sektoren inden den første nedlukning direkte arbejdspladser for 2 mio. mennesker⁽⁸⁾. Som noget vigtigt sørger den offentlige transport for sikre lokale job af stor forskellighed, fra mindre kvalificerede til højt kvalificerede profiler, og den beskæftiger personale med meget forskelligartede baggrunde⁽⁹⁾. Imidlertid måtte en betragtelig del af de ansatte placeres i statslige ordninger for midlertidig arbejdsløshed, og mange valgte ikke at komme tilbage til deres job. Dette gælder især i medlemsstater med lave sociale sikringsydelse og lav kollektiv forhandlingsdækning.

3.4. EØSU advarer derfor om, at der er en kritisk **mangel på personale** i alle transportsektorer i Europa, herunder offentlig transport. Jobkvaliteten og jobsikkerheden er blevet centrale kriterier for jobsøgende, og social sikring og kollektiv forhandlingsdækning er vigtige garantier i denne henseende.

3.5. EØSU bifalder de offentlige, regionale og statslige myndigheders bestræbelser på at **opretholde det nødvendige niveau af offentlige transporttjenester under hele pandemien** under komplekse omstændigheder, der krævede finansiel støtte og investeringer i sikkerhedsprotokoller i forbindelse med covid-19. Vi erkender, at de relevante myndigheder var nødt til at ty til drastiske begrænsninger i køretøjskapaciteten⁽¹⁰⁾, indføre digitale løsninger for at reducere den direkte kontakt mellem brugere og arbejdstagere, øge udgifterne til sundheds- og hygiejneudstyr og opveje det fald i indtægterne, der blev forårsaget af det pludselige og vedvarende fald i antallet af brugere af offentlig transport.

3.6. Samtidig beklager EØSU, at sikkerhedsprotokollerne i forbindelse med covid-19 i transportsektoren ikke altid blev vedtaget på en inklusiv måde under hensyntagen til alle berørte personer. F.eks. blev offentlig transport i visse tilfælde utilgængelig for personer med handicap og ældre på grund af reduktion eller suspension af bistand til personer med nedsat mobilitet⁽¹¹⁾ og det forhold, at digitale løsninger ikke tog hensyn til personer med færre digitale færdigheder, personer, der ikke havde råd til digitalt udstyr eller elektroniske kommunikationstjenester, og ikke blev udviklet i overensstemmelse med EU's politikker for tilgængelighed og understøttende standarder.

(7) ETF og UITP's fælles erklæring for COP26: *Tackling climate action with public transport is one of the EU's largest economic opportunities of the 21st century*.

(8) *Relaunching Transport and Tourism in the EU after COVID-19*, maj 2021, forskning bestilt af TRAN-udvalget i Europa-Parlamentet og udført af Temaafdelingen for Struktur- og Samhørighedspolitik, Generaldirektoratet for Unionens Interne Politikker.

(9) ETF og UITP's fælles erklæring for COP26: *Tackling climate action with public transport is one of the EU's largest economic opportunities of the 21st century*.

(10) Under den første nedlukning i 2020 reducerede Milano og Barcelona pladsbelægningen til henholdsvis 25 % og 50 %, Irland til 20 % og Portugal til to tredjedele — *COVID-19 and urban mobility: impacts and perspectives*, september 2020, forskning for Europa-Parlamentets TRAN-udvalg, Temaafdelingen for Struktur- og Samhørighedspolitik, Generaldirektoratet for Unionens Interne Politikker PE 652.213.

(11) EDF Recommendations on exit measures for transport services in light of Covid-19.

3.7. EØSU påpeger, at der nu er behov for strategier for tiden efter pandemien for at gøre den offentlige transport attraktiv og sætte flere mennesker i stand til at gøre brug af den. Som fremhævet i EØSU's udtalelse INT/909 har vi nu »mulighed for at sikre en retfærdig genopretning og genopbygge vores økonomier hurtigt, så de kan blive grønnere og mere retfærdige og modstandsdygtige over for fremtidige chok⁽¹²⁾.« Denne opfordring gentages i EØSU's udtalelse TEN/728, hvori det understreges, at »en grøn omstilling skal være både socialt retfærdig og bevare den europæiske transportsektors konkurrenceevne, herunder gennem en fuld gennemførelse af det europæiske transportområde, med fuld gennemførelse af det indre marked⁽¹³⁾.«

3.8. I lyset af ovenstående begrundelse er følgende nøgleelementer nødvendige for at gøre den offentlige transport mere attraktiv:

- **Disponibilitet**, der skal omsættes til tilstrækkelig kapacitet af offentlige transportformer til at klare den øgede efterspørgsel, navnlig i landdistrikter og yderområder, hvor der ofte er færre muligheder for mennesker.
- **Tilstrækkeligt personale, der drager fordel af passende vilkår og uddannelse**, stabile job af høj kvalitet og en komplet liste af rettigheder og fordele.
- **Konnektivitet**, som skal øges og være effektiv med forskellige transportformer inden for og mellem byområder og ikkebymæssige områder for at give alle passagerer mulighed for problemfri intermodal transport, herunder mellem forskellige geografiske regioner.
- **Prisoverkommelighed** for alle medlemmer af samfundet. For at sikre dette bør omkostningsberegninger for offentlig transport tage hensyn til overkommelige priser for personer, der oplever socioøkonomisk fattigdom og udstødelse. Måltrettede ordninger til støtte for de mest socioøkonomisk ugunstigt stillede grupper bør undersøges i tæt samarbejde med de relevante lokalsamfund.
- **Tilgængelighed**, så alle, herunder personer med handicap, ældre og personer med (midlertidig) nedsat mobilitet, har uafhængigt og problemfri adgang til offentlig transport.
- **Sikkerhed for brugere og arbejdstagere** med fokus på kønsmæssige og intersektionelle aspekter. Inkluderende folkesundhedsmæssige foranstaltninger er lige så relevante for sikre rejser, således som det er påvist i de seneste år. Arbejdstagere inden for offentlig transport har brug for et sikkert arbejdsmiljø uden vold og chikane.
- **Kvalitet** med hensyn til bekvemmelighed, rejsetider, assistance fra tilstrækkeligt personale, tilgængelige digitale løsninger, information om transportmuligheder og køreplaner.

3.9. EØSU påpeger, at med public service-forordning (EF) nr. 1370/2007 blev der i årene før pandemien indført muligheder for at åbne offentlige transporttjenester for private operatører via udbud og offentlige tjenesteydelseskontrakter, som blev indgået i henhold til EU's regler for offentlige indkøb. Da pandemien har vist den strategiske rolle, som den offentlige transport spiller for samfundet og mobiliteten, og da den offentlige transport står over for en hidtil uset mangel på personale, understreger EØSU, at kontrakter om offentlig tjeneste er nødt til at omfatte beskyttelse for så vidt angår sociale og beskæftigelsesmæssige vilkår for at fastholde færdigheder i sektoren.

3.10. Offentlig transport er en tjeneste, som hele samfundet i al sin mangfoldighed skal have gavn af. Med dette in mente er det afgørende at holde udbudsprocesserne gennemsigtige og sikre, at både arbejdstagere og brugere deltager i indkøbsbeslutninger.

⁽¹²⁾ EUT C 429 af 11.12.2020, s. 219.

⁽¹³⁾ EUT C 341 af 24.8.2021, s. 100.

3.11. EØSU værdsætter, at **Kommissionen** har lanceret **genopretnings- og resiliensfaciliteten** for at afbøde de sociale og økonomiske konsekvenser af covid-19. I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/241⁽¹⁴⁾ fastsættes betingelserne for, at medlemsstaterne kan få adgang til EU's støtte under genopretnings- og resiliensfaciliteten. De har måttet fremlægge nationale planer og forpligte sig til at bruge 37 % af EU's tilskud til klimainvesteringer og -reformer og 20 % til digital omstilling. Ren mobilitet forbliver kernen i disse planer. EØSU påpeger dog, at gennemførelsen af disse foranstaltninger vil få konsekvenser for både samfundet og arbejdstagerne, og at det derfor ikke kan ske bag lukkede døre. Alle sociale aktører bør inddrages i udviklingen af politikker for grønnere og mere bæredygtig offentlig transport⁽¹⁵⁾. På samme måde bør offentlige interessenter effektivt kunne overvåge gennemførelsen af offentlige politikker og anvendelsen af relevante offentlige midler.

3.12. **Inkluderende deltagelse i udviklingsløsninger vedrørende offentlig transport bør fremmes** for at give alle interessenter, herunder offentlige myndigheder, tjenesteydere, brugere af offentlig transport og eksperter i tilgængelighed og byplanlægning, mulighed for at spille en rolle⁽¹⁶⁾. Bedste praksis for at skabe løsninger for den offentlige transport bør fremmes⁽¹⁷⁾. En tilgang om »universelt design« i henhold til UNCRPD⁽¹⁸⁾ med henblik på at udvikle tjenester bør gøre det muligt for den bredeste gruppe af brugere, herunder personer med handicap, ældre og personer med nedsat mobilitet, at benytte sådanne tjenester.

3.13. I Kommissionens meddelelse »Fit for 55« bemærkes det, at »Mange borgere, særligt unge, er klar til at ændre deres forbrugs- og mobilitetsmønstre, når de får relevante oplysninger, så de kan begrænse deres CO₂-fodaftryk og leve i et grønnere, sundere miljø«⁽¹⁹⁾. Hvis disse transportformer gøres mere attraktive for alle, vil det bidrage til overgangen til grønnere og mere bæredygtige transportformer. Det er vigtigt at øge bevidstheden om de miljømæssige konsekvenser af transportvalg og personlige mobilitetsvalg. Oplysningsforanstaltninger alene vil imidlertid ikke have den nødvendige virkning, medmindre udfordringer såsom tilgængelighed, overkommelige priser og sikker offentlig transport håndteres ordentligt. Selv om mange mennesker er klar over det presserende miljømæssige behov for at benytte grønnere transport, vil de ikke være i stand til at yde et værdifuldt bidrag til den grønne omstilling, hvis de ganske enkelt ikke har råd til eller adgang til grønnere transport. Det vil være en enorm forspildt mulighed for EU.

3.14. EØSU vil gerne fremhæve, at **covid-19 udløste en hurtigere integration af digitale teknologier i den offentlige transport**. Det er mere end sandsynligt, at disse tendenser vil blive opretholdt og fremmet gennem anvendelse af EU's genopretnings- og resiliensfacilitet og de nationale genopretnings- og resiliensplaner. Selv om digitaliseringen kan bidrage til den offentlige transports effektivitet og bæredygtighed samt gavne transportbrugerne (f.eks. digitale rejseplanlæggere, transportoplysninger i realtid), bør det sikres, at den digitale omstilling ikke sker på bekostning af jobmulighederne for transportpersonalet og personlige støttetjenester for brugerne eller øger mobilitetsforskellen mellem

⁽¹⁴⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/241 af 12. februar 2021 om oprettelse af genopretnings- og resiliensfaciliteten (EUT L 57 af 18.2.2021, s. 17).

⁽¹⁵⁾ FN's konvention om rettigheder for personer med handicap kræver, at »ved udvikling og gennemførelse af lovgivning og politikker, der tager sigte på at gennemføre denne konvention, og i andre beslutningsprocesser vedrørende forhold i relation til handicappede skal deltagerstaterne indgående rådføre sig med og aktivt involvere handicappede, herunder børn med handicap, gennem de organisationer, som repræsenterer dem.« — Artikel 4.3 i CRPD. I EØSU's udtalelse »mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem« bemærkes desuden, at »som EØSU allerede har anført i sin udtalelse fra 2012, ønsker udvalget at fremme en åben, løbende og gennemsigtig udveksling af synspunkter vedrørende gennemførelsen af hvidbogen mellem civilsamfundet (virksomheder, arbejdsgivere, arbejdstagere, brugere, NGO'er og universiteter osv.), Kommissionen og andre berørte aktører såsom de nationale myndigheder på forskellige niveauer. På denne måde forbedres civilsamfundets accept og forståelse, og der sikres nyttig feedback til de politiske beslutningstagere og dem, der er ansvarlige for gennemførelsen.« (EUT C 341 af 24.8.2021, s. 100)

⁽¹⁶⁾ I overensstemmelse med henstillingerne fremsat i Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om de samfundsmæssige udfordringer i forbindelse med en forgrønnelse af hav- og flodtransport mener EØSU, »at alle berørte parter, herunder arbejdsmarkedets parter, bør inddrages, for at man kan finde effektive og varige løsninger i forbindelse med forgrønnelsen af havtransporten.« (EUT C 275 af 18.7.2022, s. 18)

⁽¹⁷⁾ Se for eksempel TRIPS-projektet »TRansport Innovation for disabled People needs Satisfaction«.

⁽¹⁸⁾ Artikel 2 i FN's konvention om rettigheder for personer med handicap.

⁽¹⁹⁾ Fit for 55 (COM(2021) 550 final).

de transportbrugere, der har mulighed for at benytte digitale løsninger, og de, der ikke kan drage fordel heraf på grund af de digitale tjenesters manglende tilgængelighed og prismæssige uoverkommelighed og færre digitale færdigheder. EØSU opfordrer derfor de politiske beslutningstagere til at gennemføre de digitale omstillingsprocesser, der har til formål at opnå bæredygtig og retfærdig transport for alle, på en inklusiv og deltagelsesbaseret måde.

Bruxelles, den 26. oktober 2022.

Christa SCHWENG
Formand
for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg
