

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om Personers bevægelighed i det udvidede Europa og konsekvenserne for transportformerne

(2006/C 28/09)

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg besluttede den 10. februar 2005 under henvisning til forretningsordenens artikel 29, stk. 2, at afgive udtalelse om: *Personers bevægelighed i det udvidede Europa og konsekvenserne for transportformerne*.

Det forberedende arbejde henvises til EØSU's Faglige Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationssamfundet, som udpegede Philippe Levaux til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 4. oktober 2005.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 421. plenarforsamling den 26. og 27. oktober 2005, mødet den 26. oktober, følgende udtalelse med 74 stemmer for og 4 hverken for eller imod:

1. Formålet med initiativudtalelsen

1.1 Den Europæiske Union, der i dag består af 25 medlemsstater, vil uden tvivl blive udvidet med nye medlemsstater frem til 2020/2030, først og fremmest med Rumænien, Tyrkiet, Bulgarien og Kroatien. Uden at foregribe eventuelle fremtidige udvidelser, er det sandsynligt, at den indflydelse, som EU udøver i nærområderne gennem samarbejde og handel, kommer til at omfatte perifere lande som Ukraine, Georgien og Rusland.

1.2 I dette store landområde, der udgør et rektangelformet kontinent og strækker sig 6 000 km i øst-vestlig retning og 4 000 km i nord-sydlig retning, vil der opstå nye behov for persontransport for at muliggøre den frie bevægelighed i overensstemmelse med principperne om frihed, for at udvikle en form for europæisk demokrati, der forudsætter kulturel udveksling, og for at fremme den økonomiske udvikling.

1.3 Udviklingen af transportformer, der opfylder de forventede behov for bevægelighed i de kommende 20-30 år, bør ske i overensstemmelse med det mål, der blev fastsat på topmødet i Lissabon i 2000:

»EU skal blive den mest konkurrencedygtige og dynamiske videnbaserede økonomi i verden, en økonomi, der kan skabe en holdbar økonomisk vækst med flere og bedre job og større social samhørighed«.

1.4 Alle forslag om at udvikle den kollektive og individuelle persontransport bør derfor tage højde for følgende:

- de seneste prospektive undersøgelser af de kvantitative og kvalitative behov for persontransport frem til 2020/2030,
- en kraftigere reaktion fra de europæiske borgere, der ansøres af de konkurrencemål, som det forenede Europa lægger op til her ved begyndelsen af det 21. århundrede,

— en adfærdsændring hos de europæiske borgere, som er mere miljøbevidste,

— behov for udveksling inden for kultur, kulturarv (kunst, arkitektur, m.m.), uddannelse og videnskab,

— en mere kosmopolitisk europæisk befolkning på et område, hvis areal næsten fordobles,

— udviklingen og udbredelsen af nye teknologier, som gør det muligt at tage nye transportformer i betragtning (i det omfang der tages en hurtig beslutning om de bestemmelser, forskningsbevillinger og finansieringsmetoder for investeringer, der er nødvendige for fremkomsten og udviklingen af transportformerne),

— øget handel med og turisme fra lande uden for Europa, navnlig Sydøstasien, Kina og Indien.

1.5 For at sikre integration og lige muligheder for alle bør der i enhver diskussion om udviklingen af persontransport tages højde for bevægelseshæmmede personer, såsom handicappede, ældre og små børn. For at bevægelseshæmmede personer kan sikres en uafhængig bevægelighed uden hindringer, vil det være hensigtsmæssigt at fastsætte nogle administrative bestemmelser, der garanterer dem adgang til fremtidige transportformer og dermed forbundet infrastruktur, herunder flytransport. Kommissionen fremsætter i den forbindelse forslag til en forordning om bevægelseshæmmede personers rettigheder, når de rejser med fly⁽¹⁾.

1.6 EØSU konstaterer, at EU i flere årtier aktivt har beskæftiget sig med godstransport og har mangedoblet initiativerne til at øge godstransportkapaciteten for at fremme den europæiske samhandel og derved den økonomiske udvikling. Udbygningen af transportinfrastrukturen, navnlig vejnettet, er således blevet intensiveret, mens jernbanenet i mindre grad og flod- og kanalnettet kun undtagelsesvist er blevet udbygget.

⁽¹⁾ EØSU's udtalelse om »Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om bevægelseshæmmede personers rettigheder, når de rejser med fly«.

1.7 I slutningen af 2005 agter Kommissionen at forelægge en meddelelse om de midtvejsresultater, der er opnået på grundlag af forslagene i hvidbogen »Den europæiske transportpolitik frem til 2010 — de svære valg«. Det vil herved være muligt at klarlægge udviklingen af brugernes plads i centrum af transportpolitikken, og bedømme, om hensynet til bæredygtig udvikling har resulteret i en faktisk overførsel af den stigende vejgodstransport til andre transportformer (jernbane, indre vandveje og søveje). På baggrund af denne statusopgørelse vil EØSU til sin tid og på sædvanlig vis udarbejde en relevant udtalelse, som dog ikke skal foregribes her.

1.8 I afventning af statusopgørelsen konstaterer EØSU, at mens der eksisterer en prognose fra Den Internationale Jernbanunion for det samlede antal passagerer/km i Vesteuropa for 2010/2020⁽²⁾, mangler der en overordnet oversigt over persontransport. Det har i flere årtier været almindeligt antaget, at man ved at tilfredsstille kravet om og behovet for godstransport, ville finde en tilstrækkelig løsning på problemet vedrørende persontransport. Denne antagelse har ført til udviklingen af vejinfrastrukturer, der anvendes såvel til godstransport som til individuel eller kollektiv persontransport (bil, bus). Vejene har altid haft dette dobbelte sigte. I dag gør trafikudviklingen det dog vanskeligt og farligt for gods- og persontransporten at sameksistere på mange færdssårer. Denne prioritering alene til fordel for godstransport har begunstiget vejinfrastrukturen, som kan anvendes til både gods og personer, til skade for andre transportformer.

1.9 EØSU vurderer, at dette forhold:

- ligger langt fra prioriteringen i hvidbogen, som placerer brugeren i centrum for transportpolitikken,
- er svært forenelig med hensigten om at tage højde for principperne om bæredygtig udvikling,
- kun i ringe omfang fremmer ambitionen om europæisk samhørighed, der opnås gennem en lettelse af handel af enhver art, herunder personers bevægelighed,
- ikke tager hensyn til den fordel, som EU kan opnå takket være udviklingen i den internationale turisme fra Kina og Indien, der frem til 2030 burde nå en tilstrækkelig høj levestandard til, at flere hundrede millioner af deres indbyggere hvert år kan rejse rundt i verden.

1.10 På dette grundlag anmoder EØSU, som ikke har til opgave at iværksætte undersøgelser, Kommissionen om snarest at indlede en overordnet debat for at:

- evaluere omfanget af persontransporten i EU og de nærområder, der falder ind under EU's indflydelsessfære, frem til 2020/2030,
- vurdere i hvilket omfang europæere rejser ud af EU og i hvilket omfang ikke-europæere rejser til og rundt i EU på forretningsrejse, som turister eller af andre grunde frem til 2020/2030,
- undersøge, med afsæt i disse prognoser, om den nuværende eller planlagte kapacitet i de forskellige programmer vil kunne formå at dække de opstillede behov for persontransport frem til 2020/2030,
- fremsætte forslag til et handlingsprogram, som står mål med EU's og de europæiske borgers ambitioner og interesser, i en ny 2010-hvidbog om transportpolitik, i hvilken der lægges større vægt på **»Persontransport i det udvidede Europa og konsekvenserne for transportformerne frem til 2020/2030«**.

2. Retningslinjer og undersøgelsesområde for en overordnet debat om persontransport og personers bevægelighed

2.1 EU's nye dimensioner i afstand og tid.

2.1.1 EØSU ser gerne, at Kommissionen bidrager til at gøre de europæiske beslutningstagere og borgere bevidste om EU's geografiske dimensioner i dag og i nær fremtid. EU, der i dag består af 25 medlemsstater, vil i løbet af en generation frem til 2020/2030 uden tvivl have optaget nye lande og udvidet sin indflydelsessfære i kraft af den geografiske nærhed til eller samarbejdet med nabolande og vil således dække hele det europæiske kontinent, hvor problemer med persontransport såvel som med godstransport må løses i en anden målestok.

2.1.2 Alt for få europæere er i dag klar over, at EU og EU's indflydelsessfære kommer til at dække et område, der strækker sig fra Atlanterhavet i vest til hjertet af Rusland i øst via Sortehavet og Volga eller Det Baltiske Hav og fra nord til syd frem til Middelhavets kyst og dermed det afrikanske kontinent.

2.1.3 I dette nye område kan afstandene og den nødvendige transporttid ikke længere betragtes som en forlængelse eller en simpel fortsættelse af den situation, vi hidtil har kendt, på grund af de forventede teknologiske begrænsninger og hastigheder på mellemlang sigt.

⁽²⁾ Se bilag 1.

2.1.4 Globaliseringen og den tilsigtede og sandsynlige stigning i levestandarden i visse tætbefolkede lande fremmer ligeledes det kvantitative behov for transport af flere hundrede millioner mennesker, der bor uden for EU, og som hvert år måtte ønske eller være nødt til at rejse til og rundt i det europæiske område på gentagne, relativt kortvarige ture. EØSU vurderer derfor, at hensynet til EU's nye dimensioner bør gælde såvel de **afstande** (inden for selve det europæiske område, inden for de nærområder, der er en del af EU's indflydelsessfære, og i forhold til de internationale forbindelser) som den **tid** (transporttid, transportformernes hastighed, optimering af den tid, der bruges på transport ifølge brugernes ønsker og krav).

2.2 De mulige områder for en overordnet debat om personers bevægelighed.

2.2.1 Følgende hovedårsager berettiger behovet for persontransport:

Den frie bevægelighed for personer og varer er et grundlæggende princip i det europæiske samarbejde. Ifølge EØSU bør man løbende kontrollere, at princippet anvendes korrekt, ikke mindst i dag med den dobbelte effekt af udvidelsen og globaliseringen. Overholdelsen af princippet udgør en stor udfordring for demokratiet og samhørigheden i EU.

Den frie bevægelighed for personer indebærer fastsættelsen af regler (juridiske, retslige, beskyttelse mod terrorisme, transport af bevægelseshæmmede personer m.m.). Det er ikke emnet for denne initiativudtalelse, der er helliget de midler og det udstyr, der skal tilvejebringes for at imødekomme princippet om fri bevægelighed for personer.

Det er nødvendigt på forhånd at fastslå, af hvilke årsager personer ønsker eller har behov for at rejse, da der afhængigt af disse årsager og deres respektive kvalitative og kvantitative betydning skal gribes til forskellige midler.

2.2.2 EØSU foreslår, at følgende årsager undersøges (listen er ikke udtømmende):

- forretningsrejser (handel, erhverv, m.m.),
- rejser i forbindelse med uddannelse og udveksling af viden (studerende, kollokvier, forskningssamarbejde, m.m.),
- faglige rejser (udstationering, udøvelse af erhverv, m.m.),
- adventure- og udvekslingsrejser (turisme, kultur, kulturarv, m.m.),
- osv.

2.2.3 EØSU foreslår, at den overordnede debat, som det anmoder om, begrænser sig til rejser, der afstedkommer gentagne eller kontinuerlige strømme af en vis størrelsesorden.

2.2.4 Der kan overordnet set skelnes mellem to rejseformer:

Det vil være hensigtsmæssigt at tage hensyn til, hvordan personer ønsker at rejse, da det er delvist afgørende for deres valg af transportformer.

Der kan sondres mellem to kategorier:

- individuelle rejser eller rejser i meget små grupper (få personer, par, familier m.m.).

NB: En lille gruppe kan for eksempel defineres som det antal passagerer, der ifølge færdselsloven må rejse i en privat personbil,

- rejser i grupper af forskellig størrelse (erhvervsudøvende, turister, pensionister, ferierende m.m.).

2.2.5 Tilbagelagte strækninger:

EØSU ønsker at afgrænse området for den overordnede debat ved at præcisere, at afgrænsningen af området i sig selv kræver særskilt opmærksomhed. Det er en selvfølge, at der kan anvendes flere, forskellige eller supplerende transportformer, afhængig af de tilbagelagte strækninger. På samme vis afhænger den tid, som brugerne er villige til at anvende på transport, af de afstande, der skal tilbagelægges, de anvendte transportformer eller årsagerne til brugernes rejse. I forbindelse med valg af transportformer, er det også vigtigt at tage højde for de ansvarlige myndigheder (stat, lokale og regionale myndigheder, kommuner m.m.).

2.2.6 Det er grunden til, at EØSU foreslår at skelne mellem afstande på:

- **0-100 km:** Skal ikke indgå i den overordnede debat, da der er tale om rejser i byer og forstæder, hvilket sorterer under by- eller storbyplanlægning, og emnet bør derfor behandles separat. De problemer man har i hele Europa med at udvikle et tilstrækkeligt og sammenhængende udbud af transportfaciliteter i byerne, der opfylder kravene om sikkerhed, bekvemmelighed, miljøhensyn, forurening, servicekvalitet og -kontinuitet, gør det nødvendigt at samle de indhøstede erfaringer til fordel for brugerne,
- **100-250 km:** Stadigt flere daglige tur/retur-rejser, hvilket også omfatter grænsearbejdere. Hvad angår rejser mellem bopæl og arbejdsplads gør hurtige og billige transportformer det muligt for dem, der bor langt fra storbycentre, at tage på arbejde hver dag,

- **250-750 km:** Det vil for disse strækninger være hensigtsmæssigt at undersøge betingelserne for konkurrence mellem vejtransport (private køretøjer eller busser) og jernbanetransport (normale eller højhastighedstog),
- **750-1 500 km:** Det vil for disse strækninger være hensigtsmæssigt at undersøge betingelserne for konkurrence mellem jernbanetransport (højhastighedstog) og flytransport,
- **over 1 500 km:** Afstande, der strækker sig over det europæiske kontinent, for hvilke tidsaspektet prioriteres højere end for kortere afstande, og hvor en omstrukturering af flytransporten er påkrævet.

2.2.7 Endelig bør dette kapitel om afstande omfatte international eller transkontinental transport for at tage højde for strømmene til og fra det europæiske område.

2.2.8 EØSU ønsker naturligvis, at den overordnede debat, som det har anmodet om, kommer til at omhandle de transportformer og infrastrukturer, som kan anvendes til persontransport. Man bør på dette område ikke bare nøjes med at identificere, vurdere og optimere de eksisterende transportformer, der allerede i vidt omfang er kendte, men også uden fordomme udforske nye muligheder, der hurtigt kan assimilere de teknikker og teknologier, der inden for de kommende årtier vil blive udviklet på området. Det forudsætter, at Kommissionen kommer med forslag til, hvordan man kan fremme, organisere og koordinere forskningsprogrammer om udviklingen af transportformer og forudse fremtidens behov, samtidigt med at det gøres muligt at assimilere mulighederne.

2.2.9 De nuværende transportformer for personer kunne inden for rammerne af den overordnede debat inddeles som følger:

- **Vejtransport:** Rejserne foretages i private køretøjer eller busser. Der er ingen grund til i dag at sætte spørgsmålstejn ved disse transportformer (snarere tværtimod), der kan drage nytte af teknologiske fremskridt med hensyn til mindre forurenende motorer og brændstoftyper. Der findes to mulige tilgange:
 - lade stå til, vente og følge udviklingen i håb om at kunne afbøde de mest skadelige virkninger,
 - fastlægge retningslinjerne for en målrettet politik ved for eksempel at oprette netværk til vedligeholdelse og brændstofforsyning af fremtidige køretøjer, der anvender nye brændstoftyper, skabe og vedligeholde infrastrukturer, der udelukkende er forbeholdt køretøjer til persontransport samt fortsætte forskningen inden for intelligente motorveje, assistanceordninger og støtteforanstaltninger i forbindelse med transport over store afstande.

- **Jernbanetransport:** Højhastighedstog synes i dag at blive prioriteret, hvilket desværre undertiden dækker over brister i det traditionelle jernbanenet.

- **Lufttransport:** I lyset af de nye forudsætninger for EU's udvikling er lufttransport en uundgåelig transportform såvel på lange strækninger som for internationale rejser. Det er i forbindelse med udviklingen og den hurtige markedsføring af Airbus 380 nødvendigt hurtigst muligt at udruste de europæiske lufthavnsinfrastrukturer (herunder forbindelserne til de bycentre, der skal betjenes) til at modtage disse store luftfartøjer og håndtere den forventede trafikstigning.

- **Søtransport:** Sikrer regelmæssig, lokal transport for personer på mere eller mindre lange strækninger (Nordsøen, Østersøen, Middelhavet). Denne transportform kan for eksempel udvikles på linje med »motorveje til søs« og supplere andre transportformer.

- **Transport ad indre vandveje:** Opfattes i dag som en underordnet form for persontransport, undtagen i nogle hovedstæder, der ligger ved floder, hvor personer benytter denne transportform til at tage på arbejde eller til turisme (flod- eller bådusser). Denne transportform bør betragtes som en mulighed, der ikke systematisk forkastes (betjening af Venedigs lufthavn etc.).

2.3 Evaluering af behovet for persontransport frem til 2020/2030.

2.3.1 EØSU har i sin søgen efter tilgængelige data om behovet for persontransport i de kommende årtier konstateret alvorlige mangler på området. Der foreligger forholdsvis mange resultater fra tidligere, men de gør det ikke muligt at opstille tilstrækkeligt pålidelige prognoser for fremtiden. De tager hverken højde for den seneste udvikling, såsom udvikelsen af EU til 25 medlemsstater, eller mulighederne for nye optagelser på mellemlang sigt eller udviklingen i de lande, der falder ind under EU's indflydelsessfære.

2.3.2 EØSU har ikke kendskab til undersøgelser af konsekvenserne og den potentielle betydning, som en udvikling i levestandarden i vækstlandene vil have for EU. Ifølge overensstemmende prognoser fra forskellige kilder vil udviklingen gøre det muligt for flere hundrede millioner borgere i disse lande at rejse til udlandet hvert år fra og med 2020 for Kina og sandsynligvis 2030 for Indien. Det ofte angivne tal på 100 millioner kinesere, der i 2020 hvert år vil kunne rejse som turister i udlandet, virker i dag urealistisk. Tallet udgør imidlertid kun 8 % af den kinesiske befolkning. Det er lavere end andelen af japanere, der i dag rejser til udlandet (ca. 12 millioner). I en nylig undersøgelse bekræftes det, at 4 % af den kinesiske befolkning i dag har nået en levestandard, der svarer til det europæiske gennemsnit. 4 % lyder ikke af meget, men efter kinesisk målestok svarer det til over 50 millioner mennesker!

2.3.3 Hvis det til sammenligning antages, at kun 50 millioner kinesere vælger at rejse til Europa som turister, og at de tager med fly for at besøge flere lande i EU på forholdsvist korte ophold (10 dage i gennemsnit), er det EØSU's ønske, at EU efter en gennemgang af prognoserne undersøger behovet for kapacitetsudvikling og opfordrer medlemsstaterne til at udstyre sig med tilstrækkelige midler til at kunne drage fordel af den økonomiske vækst, som en sådan udvikling i turismen kan skabe. I modsat fald vil kineserne og inderne — når tiden er inde — opfylde deres behov for mobilitet ved at rejse til lande, der kan tage imod dem.

2.3.4 EØSU har med interesse noteret sig den rapport, som Kommissionen offentliggjorde i september 2004 under titlen: »European energy and transport: Scenario on key drivers« (foreligger d.d. ikke på dansk). I rapporten, der bør tjene som referencegrundlag, opgøres resultaterne af en prospektiv undersøgelse på en lang række områder med tre tidshorisonter, nemlig 2010, 2020 og 2030. Målet er hovedsageligt at undersøge energibehovet og mulighederne for at anvende mindre forurenende og/eller vedvarende energi. Kapitel VI handler om transport og opstiller visse prognoser, som det vil være hensigtsmæssigt at revidere for at isolere og udskille data om persontransport fra de aktuelle data om godstransport, der fortsat har en dominerende position i disse statistikker.

2.3.5 **Bilaget** til rapporten ⁽³⁾ indeholder nogle bemærkninger om den forventede udvikling.

Det skal bemærkes, at prognoserne er udarbejdet for 30 lande (25 medlemsstater, hvortil Kommissionen har føjet Rumænien, Bulgarien, Schweiz, Norge og Tyrkiet). Generelt set vil persontransporten i disse 30 lande stige over en periode på 40 år. (Gpkm = Gigapassager-kilometer)

— **4 196 Gpkm** i 1990 til **5 021** i 2000 (+ **20** % på 10 år)

— **5 817 Gpkm** i 2010 (+ **16** % på 10 år)

— **6 700 Gpkm** i 2020 (+**15** % på 10 år)

— **7 540 Gpkm** i 2030 (kun **12,5** % på 10 år).

2.3.6 EØSU bemærker med interesse, at den forventede vækst for de kommende årtier er lavere end den vækst, der er konstateret for perioden 1990-2000. Det kan fortolkes som et tegn på, at personers bevægelighed ikke længere tages som udtryk for den økonomiske aktivitet.

2.3.7 Man kan konstatere, at transporten af personer i private køretøjer vil stige med 45 % mellem 2000 og 2030, mens jernbanetransporten kun vil stige med 30 %. Lufttransporten vil i samme periode stige med 300 %. EØSU er ikke i stand til at bedømme prognosernes holdbarhed, men anbefaler,

at de undersøger nøje for at give et generelt overblik over situationen på mellemlang og lang sigt.

2.3.8 EØSU anmoder derfor Kommissionen om at iværksætte en tilbundsående og specifik prospektiv undersøgelse for på det bredest mulige grundlag at bedømme de kvantitative og kvalitative behov for persontransport frem til 2020 og 2030.

2.3.9 Undersøgelsen bør foruden de 30 lande, som Kommissionen har angivet i ovennævnte rapport, også dække de lande, der falder ind under EU's indflydelsessfære (Kroatien, Albanien, Ukraine, Rusland, Nordafrika m.m.), og som i de kommende 25 år på en eller anden vis vil have styrket deres forbindelser til EU.

2.3.10 Undersøgelsen bør også gøre det muligt at vurdere konsekvenserne af de internationale transporter, herunder tilstrømningen af turister fra vækstlandene (Kina, Indien m.m.), for personers bevægelighed ind og ud af det europæiske område og inden for dette område.

3. Forslag og konklusioner

EØSU

3.1 Anser det for absolut nødvendigt at sikre personers bevægelighed i Europa for at styrke demokratiet og bidrage til EU's samhørighed.

3.2 Konstaterer, at der foreligger for få fremadrettede undersøgelser af personers bevægelighed frem til 2030 til at kunne vurdere konsekvenserne for omfanget af nødvendige transportformer og tilsvarende infrastrukturer.

3.3 Understreger, at gennemførelsen af store infrastrukturer, som dækker det europæiske kontinent, kræver lange tidsfrister (ca. tyve år), inden de kan tages i brug.

3.4 Mener, på grundlag af de foreliggende oplysninger, som viser en kraftig forventet stigning i behovet for persontransport, at Kommissionen bør indlede undersøgelser og dernæst anstille overordnede og specifikke overvejelser over emnet, sideløbende med undersøgelse og overvejelser om udviklingen af godstransport.

3.5 Foreslår, at disse overvejelser i 2010 indgår i en ny hvidbog om transportpolitik med en mere dybdegående undersøgelse end i 2001 med henblik på at dække behovene for persontransport frem til 2020/2030. Følgende kriterier kunne figurere heri:

— hovedårsagerne til, at personer rejser,

⁽³⁾ Se bilag 2.

- rejseformer (i grupper eller individuelt),
- inddeling efter den tilbagelagte strækning,
- transportformer for personer, adgangs- og sikkerhedskriterier m.v.

3.6 Henstiller, at Kommissionen sammen med de berørte medlemsstater tilvejebringer de nødvendige midler til at sikre personers bevægelighed på de bedst tænkelige betingelser og i overensstemmelse med principperne om bæredygtig udvikling ved at tage højde for:

- vanskeligheder og begrænsninger for handicappede, ældre eller små børn i samarbejde med de organisationer, der repræsenterer bevægelseshæmmede personer,

- den nødvendige finansiering af forskning i og udvikling af nye teknikker og teknologier, der er tilpasset persontransport,

- love og administrative og finansielle bestemmelser, så medlemsstaterne kan gennemføre de nødvendige investeringsprojekter.

3.7 Understreger afslutningsvis, at det forenede Europa bør sørge for, at medlemsstaterne tilbyder et afbalanceret udbud af transportfaciliteter både for gods og personer og ønsker at blive orienteret om indledningen af de overordnede overvejelser og at blive hørt om konklusionerne.

Bruxelles, den 26. oktober 2005

Anne-Marie SIGMUND

Formand for

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om

- »Forslag til Rådets forordning om den fælles markedsordning for sukker
- Forslag til Rådets forordning om ændring af forordning (EF) 1782/2003 om fastlæggelse af fælles regler for den fælles landbrugspolitik ordninger for direkte støtte og om fastlæggelse af visse støtteordninger for landbrugere
- Forslag til Rådets forordning om en midlertidig ordning for omstrukturering af sukkerindustrien i Det Europæiske Fællesskab og om ændring af forordning (EF) 1258/1999 om finansiering af den fælles landbrugspolitik«

KOM(2005) 263 endelig — 2005/0118-0119-0120 (CNS)

(2006/C 28/10)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 25. juli 2005 under henvisning til EF-traktatens artikel 36 og 37 at anmode om Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til Den Faglige Sektion for Landbrug, Udvikling af Landdistrikterne og Miljø, som udpegede **Jean-Paul Bastian** til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 7. oktober 2005.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 421. plenarforsamling den 26. og 27. oktober 2005, mødet den 26. oktober 2005, følgende udtalelse med 103 stemmer for, 22 imod og 18 hverken for eller imod:

1. Indledning

og 20 mio. t, mens forbruget af sukker i EU anslås til 16 mio. t.

1.1 Enogtyve lande i EU producerer roesukker. De franske oversøiske departementer og Spanien producerer i beskeden mængde rørsukker (280 000 t). Den samlede europæiske sukkerproduktion svinger i gennemsnit over årene mellem 17

1.2 Sukkerroer, som indgår i vekseldriften, dyrkes på 2,2 mio. ha fordelt på 320 000 landbrugere (hvilket gennemsnitligt svarer til lidt under 7 ha pr. sukkerroeproducent). Sukkerroerne forarbejdes på 236 sukkerfabrikker, som har