

— att tänka på att vägtelematik utgör en del i en övergripande strategi för transportplanering på regional nivå och att det därför krävs ett brett regionalt samarbete, som kommissionen bör stödja.

4.4. Regionkommittén vill påpeka att endast om dessa krav uppfylls kan telematiken få någon avgörande betydelse när det gäller att komma till rätta med trafikproblemen, skydda miljön och främja EU som ett attraktivt område för företagsverksamhet och teknisk utveckling.

Bryssel den 14 maj 1998.

Regionkommitténs

ordförande

Manfred DAMMEYER

Resolution från Regionkommittén om "Regionala och kommunala myndigheters europeiska stadga för en framstegsinriktad och hållbar transportpolitik"

(98/C 251/03)

BAKGRUND

- Presidiets beslut den 17 september 1997 och den 18 februari 1998 att i enlighet med artikel 198c fjärde stycket i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen lägga fram en resolution om "Regionala och kommunala myndigheters europeiska stadga för en framstegsinriktad och hållbar transportpolitik" och att ge utskott 3 "Transporter och kommunikationsnät" i uppdrag att utarbeta denna resolution.
- Utkastet till resolution (CdR 347/97 rév.) som antogs av utskott 3 den 13 november 1997 (föredragande: Wendelin Weingartner och Eduardo Zaplana).
- Den erfarenhet som kommittén hittills under sin första mandatperiod har erhållit vid arbetet med trafik- och transportfrågor samt transportpolitik.
- Resultaten man uppnått med seminarieriet "De europeiska regionernas och kommunernas insatser för ett integrerat, effektivt och miljövänligt europeiskt transportsystem", som arrangerats tillsammans med Europeiska kommissionen.
- De tio riktlinjer man utarbetat inom ramen för yttrandet på eget initiativ "En omfattande och sammanhängande transportstrategi för regionala och lokala myndigheter och Europeiska unionen" (CdR 255/97 fin).

Vid sin 23:e plenarsession den 13-14 maj 1998 (sammanträdet den 14 maj) antog Regionkommittén enhälligt följande yttrande.

Regionkommittén:

- stöder ”Regionala och kommunala myndigheters europeiska stadga för en framstegsinriktad och hållbar transportpolitik” och kommer att inom sitt verksamhetsområde vidta alla åtgärder för att de uppställda målen skall uppnås,
- uppmanar ordföranden för kommittén att förmedla dessa riktlinjer till regeringarnas och institutionernas ansvariga representanter och att engagera sig i förverkligandet av riktlinjerna.

Bryssel den 14 maj 1998.

Regionkommitténs

ordförande

Manfred DAMMEYER

BILAGA

till Regionkommitténs yttrande

Utkast till ”Regionala och kommunala myndigheters europeiska stadga för en framstegsinriktad och hållbar transportpolitik”

1. Regionernas och kommunernas roll för transportpolitiken

1.1. Europeiska unionens regioner och kommuner konstaterar att det tillgängliga trafiknätet och transportsystemet som utvecklats för detta, till vilket även kommunerna och regionerna har bidragit, i hög grad har medverkat till den positiva ekonomiska utvecklingen under de senaste århundradena och det höga samhällsvälstånd denna utveckling har resulterat i.

1.2. Regionerna och kommunerna påminner dock om att den starka trafikökningen på vissa områden redan har gett upphov till belastningar som ligger på och ibland till och med överskrider gränsen för vad som kan anses acceptabelt. Trots att de bidrar ekonomiskt är regionernas och kommunernas förmåga att motverka dessa belastningar dock begränsade eftersom de trafikpolitiska ramvillkoren fastställs av Europeiska gemenskapen och de enskilda länderna medan regionerna oftast endast ansvarar för genomförandet.

1.3. Regionernas och kommunernas politiska representanter konstaterar med eftertryck att medborgarna dock i första hand anser dem vara ansvariga för de trafikproblem som uppstår och förutsätter att de skall lösa problemen.

1.4. Majoriteten av Europeiska unionens regioner och kommuner ansvarar för fysisk planering och kan därför bestämma var bostadsområden och arbetsplatser skall lokaliseras i förhållande till transportinfrastrukturen. Regionerna och kommunerna bör emellertid ges ökad beslutanderätt när det gäller vilka områden som skall exploateras för transport och med avseende på garantier om rörlighet och tillgänglighet för alla medborgare.

1.5. I ett antal medlemsstater ansvarar de regionala och lokala myndigheterna för att åtgärda skador i samband med trafikolyckor. De bör emellertid även få ett direkt ansvar för trafiksäkerheten.

2. Transportpolitikens mål

2.1. Europeiska unionens regioner och kommuner erkänner den betydelse transporter har för ekonomin och befolkningens välfärd. Målet bör därför vara att fortgående upprätthålla fri rörlighet för personer och varor även om sociala och ekologiska ramvillkor måste beaktas.

2.2. Med hänsyn till den ständigt ökande trafiken fäster regionerna och kommunerna uppmärksamhet vid att det är absolut nödvändigt att så väl som möjligt skydda befolkningen och miljön mot trafikens negativa följder.

2.3. Regionerna och kommunerna är medvetna om att skydds- och säkerhetsnivån måste vara densamma för alla medborgare i gemenskapen. Man bör dock påpeka att i olika regioner och kommuner krävs olika åtgärder för att denna nivå skall kunna uppnås. Dessa regionala skillnader måste beaktas då man beslutar om transportpolitiken på nationell nivå och gemenskapsnivå.

2.4. Regionerna och kommunerna är övertygade om att en modern transportpolitik endast kan skapas med tvärvetenskapligt arbete baserat på partnerskap. Målet bör vara att i ett tidigt skede involvera alla organ, intresseorganisationer och andra instanser som ansvarar för trafiken och transportväsendet i beslutsprocessen.

2.5. Regionerna och kommunerna anser att man för att kunna bemästra de förestående trafikproblemen bör uppställa som ett ovillkorligt mål att i väsentligt högre grad än hittills söka lösningar som bygger på kombinationer av transportmedel och transportsystem.

3. Principer för en framstegsinriktad och hållbar transportpolitik

3.1. *Subsidiaritet*

Eftersom transportproblem bör lösas på den nivå som är bäst lämpad, krävs ett större deltagande från de europeiska regionernas och kommunernas sida vid utvecklingen av åtgärder och lösningar.

3.2. *Förbättrad livskvalitet*

Trafik- och transportpolitiken skall utformas på ett sådant sätt att man uppnår en optimal jämvikt mellan å ena sidan medborgarnas livskvalitet, deras globala rörlighet och miljöskyddet, och å andra sidan de eftersträlvade ekonomiska effekterna.

3.3. *Den alleuropeiska transportstrukturen*

Det krävs en tillräcklig och effektiv struktur för de olika transportsätten, både inom och utanför gemenskapen. Inom denna struktur måste de mer miljövänliga transportmedlen, till exempel järnvägen, kusttrafiken, transporter på inre vattenvägar (flod- och kanaltrafiken) eller sjötrafiken prioriteras. Detta kan ske genom korsfinansiering med hjälp av skatteintäkter från andra, mindre miljövänliga transportmedel.

3.4. *De verkliga kostnaderna*

Förutom de interna kostnaderna respektive infrastrukturkostnaderna måste även de externa respektive de sociala kostnaderna för trafiken i förekommande fall successivt bäras av de olika transportmedlen. Principen om den kortaste vägen skall på motsvarande sätt genomföras för godstransporter via kostnadsstyrning.

3.5. *Hållbarhet*

Transportpolitiken kräver att det utvecklas ett hållbart, miljövänligt transportsystem som dels uppfyller de samhälleliga, ekonomiska, ekologiska och säkerhetsmässiga kraven, dels bidrar till att motverka de sociala och ekonomiska skillnaderna mellan olika regioner.

3.6. *Transportkvalitet*

Säkerhet, tillförlitlighet, tillgänglighet och ekonomisk bärkraft är grundläggande förutsättningar för transportanvändarna respektive kunderna. Detta gäller vid både person- och godstransporter.

3.7. *Konkurrens och effektivitet*

Åtgärder som gäller transporternas struktur och genomförande måste bidra till att förbättra konkurrens-situationen och effektiviteten hos transportsystemen när det gäller medborgarnas och företagens globala rörlighet. Detta gäller till exempel vid avregleringen av järnvägstrafiken och den därmed sammanhängande tillgängligheten till nätet.

3.8. *Närhet till medborgarna*

Det är av avgörande betydelse att medborgarna accepterar att man genomför olika transportpolitiska åtgärder. Närhet till medborgarna innebär därför att man vid genomförandet av sådana åtgärder tar hänsyn till de intressen och förväntningar medborgarna har som konsument, trafikanter och direkta berörda parter.

3.9. *Intermodalitet*

Kombinationsmöjligheterna och samarbetsviljan hos de olika transportföretagen på lokal, regional, nationell och europeisk nivå är en förutsättning för ett optimalt transportsystem. Här skall trafiken på inre vattenvägar och kustsjöfarten uttryckligen nämnas som exempel på välfungerande transportsätt.

3.10. *Intelligenta teknologier*

Eftersom tillämpning av modern teknik gör det möjligt att höja säkerhetsnivån och bättre tillvarata den befintliga kapaciteten inom infrastrukturen, måste man utnyttja de system som redan är tillgängliga och främja och vidareutveckla nödvändigt forsknings- och utvecklingsarbete.

4. *Transportpolitiska krav*

Regionkommittén konstaterar att de kommunala och regionala myndigheterna har en mängd befogenheter även när det gäller transportpolitik och fysisk planering. De möjligheter som detta innebär bör utnyttjas bättre i framtiden, eftersom man genom att på ett funktionellt sätt knyta samman bostadsområden och arbetsplatser med infrastrukturen för de allmänna transporterna åtminstone delvis kan undvika trafik eller reducera den, och genom politiska åtgärder kan behovet av transporter och påfrestningarna på den berörda befolkningen och miljön minskas. Det gäller också att göra privatbilen till ett mindre attraktivt alternativ.

Regionkommittén påpekar att de nationella regeringarna utformar de viktigaste principerna för transportpolitiken, och dessa överensstämmer vanligtvis i hög grad med kommunernas och regionernas önskemål. Regionkommittén konstaterar dock att det för närvarande råder stora brister vid genomförandet av de målsättningar och åtgärder som presenterats, vilket innebär att medlemsstaternas regeringar i framtiden bör ta större hänsyn till de initiativ och förslag som presenteras på regional och kommunal nivå. Huvuddelen av det totala transportarbetet är lokalt och regionalt. Det är därför av stor vikt att den nationella transportpolitiken skapar samordnade planeringsprocesser där det lokala och regionala politiska inflytandet tas till vara.

Kommittén välkomnar de ansträngningar som Europeiska kommissionen har gjort genom att på senare tid i flera av sina grunddokument staka ut kursen för en framtidsinriktad och hållbar transportpolitik, både inom Europeiska unionen och i de angränsande central- och östeuropeiska länderna. Kommissionen uppmanas därför att fortsätta med denna politik och göra allt för att de uppställda målen skall nås så snabbt som möjligt även på gemenskapsnivå.

Regionkommittén noterar med tillfredsställelse att Europaparlamentet nu har fått möjlighet att rådfråga kommittén och hoppas att parlamentet kommer att utnyttja denna möjlighet så att hänsyn kan tas till kommunernas och regionernas inställning i olika transportpolitiska frågor.

Regionkommittén vet att det är ministerrådet som i sista hand är ansvarigt för genomförandet av den europeiska transportpolitiken, och därför uppmanas rådet att se till att de målsättningar och åtgärder som lagts fast, bland annat i en mängd utkast, resolutioner, grönböcker och vitböcker får genomslag snabbare än hittills. Endast så kan man på ett trovärdigt sätt visa befolkningen att de politiska beslutsfattarna är beredda att arbeta för hållbara lösningar på de rådande transport- och miljöproblemen, så att man kan trygga en varaktig rörlighet även i framtiden.