

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om "Vitbok – Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem"

KOM(2011) 144 slutlig

(2012/C 24/32)

Föredragande: **Pierre-Jean COULON**

Medföredragande: **Stefan BACK**

Den 28 mars 2011 beslutade Europeiska kommissionen att i enlighet med artikel 304 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om

"Vitbok – Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem"

KOM(2011) 144 slutlig.

Facksektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället, som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 7 oktober 2011.

Vid sin 475:e plenarsession den 26–27 oktober 2011 (sammanträdet den 26 oktober) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 170 röster för, 3 röster emot och 8 nedlagda röster.

1. Sammanfattning och rekommendationer

1.1 Europeiska ekonomiska och sociala kommittén (EESK) välkomnar i huvudsak färdplanen för ett gemensamt europeiskt transportområde (vitbok) (nedan kallad färdplanen). Strategierna i färdplanen ligger i stora drag i linje med vad kommittén har framfört i tidigare yttranden. Kommittén vill dock framföra reservationer på ett antal områden.

1.2 EESK håller med om att framtidsvisionens mål att fram till 2050 minska utsläppen av växthusgaser med 60 % inom transportsektorn – ett mål som visserligen är mycket utmanande – ligger i linje med EU:s övergripande klimatpolitiska mål och att det innebär en rimlig balans mellan behovet av snabba minskningar av växthusgasutsläppen och den tid som krävs för att optimera energieffektiviteten på ett gemensamt europeiskt transportområde och utveckla nya och hållbara bränslen och framdrivningssystem för att minska beroendet av fossila bränslen.

1.3 EESK noterar att det finns en stor klyfta mellan målen, de sätt på vilka de skulle uppnås och den finansiering som krävs för att uppnå dem. EESK rekommenderar en tydligare koppling mellan färdplanens strategiska åtgärder (fram till 2050) och de åtgärder som har en mer konkret och omedelbar karaktär (2020 och 2030).

1.4 Som man med rätta påpekar i färdplanen krävs betydande investeringar i infrastruktur för att uppnå en större marknadsandel för alternativa transportsätt. I dokumentet behandlas dock främst finansieringen av det framtida TEN-T-stamnätet och

man anger ett antal möjliga sätt att få fram åtminstone en del av den finansiering som krävs. Avgiftsuttag och privat finansiering är lösningar som inte kan genomföras överallt. Dessa påpekanden rör också infrastrukturen generellt, inbegripet den infrastruktur och det underhåll av vägar som fortfarande behövs. EESK rekommenderar att tillräckliga finansiella medel anslås till transportinfrastruktur i den fleråriga budgetramen efter 2013. Framtida projekt kräver bättre samordning mellan medlemsstaterna och EU-institutionerna när det gäller kriterier för planering och prioritering och måste också omfatta modernisering av befintlig infrastruktur.

1.5 EESK stöder utvecklingen av en strategi som syftar till att ge Europa ett transportsystem som är effektivt och genuint hållbart och som beaktar ekonomiska, miljörelaterade och sociala utmaningar. Utvecklingen inom samtliga transportsätt måste ta större hänsyn till den sociala dialogen och innebära en förstärkning av denna. EESK noterar hänvisningen till "minimikrav för tillhandahållande av transporter" i färdplanen. Det är emellertid en fråga som regleras genom kollektiva avtalsförhandlingar i de olika medlemsstaterna. Kommittén delar kommissionens uppfattning att en social dialog är en förutsättning för att man ska kunna förhindra sociala konflikter med fullständig respekt för arbetstagares rätt till kollektiva åtgärder, i enlighet med artikel 151 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

1.6 Vid sidan av den tonvikt som lagts på behovet att skapa gynnsamma villkor för arbeten av hög kvalitet i transportsektorn, bör man också utforma åtgärder som syftar till att stärka utbildningen och assistera marknadsaktörerna i deras rekryteringssatsningar. Färdplanens sociala dimension är generellt sett svag.

1.7 Färdplanen är ganska pessimistisk när det gäller möjligheterna att minska koldioxidutsläppen från godstransporter på väg. Man kanske skulle överväga att vid sidan av åtgärder för att främja nya framdrivningssystem och bränslen också ge ännu större stöd till åtgärder som kan leda till en optimering av användningen av sådana transporter och minska antalet transporter samtidigt som man upprätthåller den totala kapaciteten genom e-transportåtgärder, bättre logistik och fordon samt utveckling av gröna korridorer.

1.8 Även om färdplanen bygger på principen om kombinerade transportsätt (en aspekt av sammodalitet), föreslås också specifika mål för övergång till andra transportsätt än godstransporter på väg (dvs. 30 % av vägtransporterna på mer än 300 km bör fram till 2030 flyttas över till andra transportmedel, exempelvis järnväg eller sjötransporter, och mer än 50 % fram till 2050). Detta förslag till universallösning saknar solid vetenskaplig grund och varken i vitboken eller i effektbedömningen ges någon motivering till denna tröskel.

1.9 Färdplanen rekommenderar en utvidgning av avregleringspolitiken, särskilt inom järnvägssektorn. EESK:s ledamöter efterlyser en balanserad bedömning av de reformer som genomförs i de olika medlemsstaterna, särskilt vad gäller formerna för separation av infrastrukturförvaltningen och driften av tågtrafiken, och av reformernas konsekvenser när det gäller ökad passagerarvolym och användning av järnvägen, säkerhet, sysselsättning, tjänsternas kvalitet, produktionskostnader och ett rimligt pris för de resande.

1.10 Färdplanen innehåller ett förslag om att tilldelning av offentliga kontrakt alltid måste föregås av konkurrensutsatt upphandling. EESK hoppas att Europeiska kommissionen, innan man lägger fram förslag i denna fråga och inte mer än sex månader efter den 3 december 2014, offentliggör en rapport om genomförandet av förordning (EG) nr 1370/2007, i enlighet med artikel 8.2 i det dokumentet.

1.11 Kommittén understryker den stora vikt som kollektivtrafik i städerna har inom ramen för en hållbar transportpolitik. Det föreligger ett stort behov av att utveckla en kollektivtrafik i städerna som är effektiv och säker till ett överkomligt pris och som kan konkurrera med privat trafik. Detta är mycket viktigt, eftersom det skapar uppenbara fördelar när det gäller utsläpp, buller och trafikstockningar. Kommittén stöder därför Europeiska unionens mål att – med vederbörlig hänsyn tagen till subsidiaritetsprincipen – sätta upp mål för medlemsstaterna när det gäller utveckling av kollektivtrafik i städerna och att använda strukturfonderna och Sammanhållningsfonden i syfte att utveckla och modernisera denna typ av transporter, samtidigt som man stärker verksamheten inom informationsplattformen för rörlighet i städer.

1.12 Slutligen tar man i färdplanen upp frågan om varutransporter i städerna, men på ett sätt som är alltför nedtonat och defensivt. Man skulle ha kunnat undersöka om det är relevant och möjligt att utveckla en gemensam handlingslinje och föreslå tvingande lagstiftning på detta område, med tanke på att

leveranser den sista transportsträckan i städerna är av avgörande betydelse för fri rörlighet för varor på den inre marknaden och för främjande av val av hållbara transportsätt.

2. Inledning

2.1 Vitböckerna från 1992 och 2001 syftade främst till att göra transporter mer hållbara, t.ex. genom en övergång från vägtransporter till mer miljövänliga transportsätt som sjöfart, transporter på inre vattenvägar och järnväg. Därför ville man främja miljövänliga lösningar varigenom transportsektorn skulle betala de verkliga samhällskostnaderna genom internalisering av externa kostnader men också genom en strävan att minska transportbehoven genom effektiv planering.

2.2 Med tiden – och särskilt i samband med halvtidsöversynen av Europeiska kommissionens vitbok om transporter från 2001 – har tonvikten ändrats genom att större vikt nu läggs på sammodalitet, effektiva multimodala transportkedjor och behovet av adekvat infrastruktur och stödsystem som ett medel för att minska transporternas miljöbelastning.

2.3 Färdplanen skiljer sig från tidigare vitböcker genom sin omfattning, eftersom den bygger på en framtidsvision som sträcker sig över fyra årtionden, fram till 2050, medan några mål har kortare tidsramar, 2020 och 2030, och genom att man tydligt framhåller att minskad rörlighet inte är ett alternativ. I färdplanen anges emellertid ambitiösa hållbarhetsmål, särskilt i termer av energieffektivitet, minskat oljeberoende, minskade utsläpp av växthusgaser, samt teknisk utveckling.

3. Allmänna kommentarer

3.1 EESK välkomnar färdplanen som ett värdefullt bidrag till utvecklingen av ett effektivt och hållbart transportsystem i Europa. Strategierna i färdplanen ligger i stora drag i linje med vad kommittén har framfört i tidigare yttranden.

3.2 Det är beklagligt att förteckningen över föreslagna åtgärder innehåller mycket få tidsindikationer. Det skulle vara möjligt att sluta sig till vissa tidsindikationer genom att jämföra förteckningen med de tio målen i färdplanens avsnitt 2.5, men detta skulle utgöra rena gissningar. I praktiken gör färdplanen inte en tydlig koppling mellan strategiska åtgärder (fram till 2050) och taktiska åtgärder (som kan genomföras omedelbart). I färdplanen borde man framför allt ange en tydligare arbetsplan för perioden 2013–2020.

3.3 EESK konstaterar att transporter har en mycket viktig roll som faktor bakom konkurrenskraft och välbstånd och att man måste skapa ett integrerat europeiskt transportsystem. Man måste också förbättra hållbarheten och främja transportsätt med låga koldioxidutsläpp, energi och energieffektivitet, säkerhet och oberoende energiförsörjning samt minskade trafikstockningar. EESK stöder att man lägger tonvikten på optimerade multimodala logistikkedjor och mer effektivt utnyttjande av transportinfrastrukturen. Kommittén stöder också färdplanens strategi att eftersträva en större andel marknadsdrivna åtgärder jämfört med tidigare versioner av vitboken.

3.4 I tidigare yttranden har EESK också efterlyst tydliga och konkreta åtgärder som är avpassade för att uppnå de mål som satts upp. På ett antal punkter skulle färdplanen kunna betraktas som ett viktigt steg framåt i detta hänseende. I första hand kan nämnas påpekandet i punkt 13 att adekvata resultat inte kan uppnås när det gäller oljeberoende, koldioxidutsläpp, tillgänglighet och sociala kostnader för olyckor och buller, om vi fortsätter som hittills.

3.5 De flesta av de föreslagna initiativen rör införandet av ett sammodalt transportsystem inom det gemensamma europeiska transportområdet. Vi välkomnar att tonvikten läggs på sammodalitet. EESK betonar att den sammodalitetsmetod som färdplanen baseras på gör det möjligt att optimera samtliga transportsätt, och även förbindelserna mellan dem. Ett antal av de planerade åtgärderna förtjänar dock kommentarer.

3.6 Färdplanen sätter upp mycket ambitiösa mål för att skapa ett miljöanpassat transportsystem, men det saknas verklighetsförankring när det gäller hur dessa mål ska uppnås och hur mycket detta kommer att kosta. Kommittén är orolig över den stora klyftan mellan målen, de sätt på vilka de skulle uppnås och den finansiering som krävs för att uppnå dem.

3.7 Det långsiktiga målet, som innebär en minskning med 60 % av utsläppen från transportsektorn fram till 2050, är ett mycket utmanande mål som skulle kunna bli centralt i den tekniska utvecklingen och policyutvecklingen inom transportsektorn om det bibehålls under överskådlig framtid.

3.8 EESK håller med om att utsläppsmålet ligger i linje med EU:s allmänna ståndpunkt när det gäller miljöskydd och skapar balans mellan behovet av snabba minskningar av växthusgasutsläppen i samhället och möjligheten att snarast börja använda alternativa energislag för den viktiga verksamhet som transportsektorn står för i EU:s ekonomi. Kommittén föreslår att denna långsiktiga färdplans mål kompletteras med ett antal mer specifika och mätbara mål på medellång sikt som skulle syfta till att minska oljeberoendet, bullret och luftföroreningarna.

3.9 EESK noterar det tydliga och viktiga påpekandet i färdplanens punkt 18 att minskad rörlighet inte är ett alternativ. Enligt kommittén är det viktigt att man inte missförstår detta påpekande och tror att det är riktat mot alla försök att uppnå större energieffektivitet och minskade utsläpp inom transportsektorn genom t.ex. transportoptimering av förpackningar, bättre logistik i syfte att uppnå högre lastningsfaktorer och främjande av olika kollektivtrafikalternativ. Dessa förtecknas i färdplanen, och kommittén ser rent generellt positivt på dem. Det uppmuntrar till ändrade attityder och konsumtion. Att skapa en balans mellan att uppnå de utsläppsmål som skisseras

i färdplanen och att uppfylla rörlighetsbehoven i det europeiska samhället kommer givetvis att bli en utmaning. Av denna anledning anser EESK att påpekandet i punkt 18 är viktigt.

3.10 När det gäller godstransporter på väg håller EESK med om att man måste använda tillgängliga resurser effektivt genom samordning av mindre leveranser och införande av optimala logistiska multimodala "gröna korridorer" via ett samarbete mellan offentliga och privata aktörer. EESK noterar dock att det ambitiösa utsläppsminskningmålet (- 60 % koldioxid) kan komma att kräva en bredare och djävare uppsättning åtgärder.

3.11 I färdplanen diskuteras behovet av att stärka konkurrenskraften för transportsätt som utgör alternativ till vägtransporter. Kommittén stöder denna strävan, så länge som detta görs genom att främja större kapacitet och högre kvalitet när det gäller järnväg, inre vattenvägar och närsjöfart, samt effektiva intermodala tjänster, och inte genom att hindra utvecklingen av effektiva och hållbara vägtransporttjänster inom EU.

3.12 Samtidigt som man aktivt främjar alternativa transportsätt, bör Europeiska kommissionen och medlemsstaterna också satsa allt på att göra vägtransporter mer hållbara, såväl i ekonomiskt som ekologiskt och socialt avseende. Kommittén är oroad över de spänningar som har uppträtt på grund av skillnader i socialt skydd och lönenivåer på marknaden för godstransporter på väg. Kommittén framhåller den sociala dialogens betydelse inom den här sektorn och betonar vikten av ett effektivt genomförande av de övervakningsåtgärder som anges i det vägtransportpaket som ska träda i kraft den 4 december 2011. EESK uppmanar kommissionen att på nära håll följa medlemsstaternas genomförande av detta paket, och kommissionen och medlemsstaterna att anslå de resurser som krävs för genomdrivande och kontroll av lagstiftningen om vägtransporter. EU bör också vidta åtgärder för att säkerställa sund konkurrens, anständiga arbetsvillkor och höjd trafiksäkerhet. Detta bör även omfatta möjligheterna för godstransportföretag från tredjeländer att få tillträde till den inre transportmarknaden och de potentiella risker detta kan medföra när det gäller snedvridning av marknaden.

3.13 Som man med rätta påpekar i färdplanen krävs betydande investeringar i infrastruktur för att uppnå en större marknadsandel för alternativa transportsätt, vilket även gäller vägtransporter. I färdplanen saknas emellertid tydliga uppgifter om hur detta ska finansieras. Att generellt förlita sig på privata investeringar och avgifter för infrastruktur är inte någon patentlösning. Kommittén är, som framgått av en rad tidigare yttranden, positiv till internalisering inom transportsektorn. Kommittén instämmer i att de ekonomiska instrumenten enligt principen "förorenaren betalar" ska återspegla de verkliga transportkostnaderna för våra samhällen så att marknadsbeteendet påverkas i hållbar riktning. Intäkterna från dessa extra avgifter borde i detta sammanhang öronmärkas för att utveckla hållbara transporter och optimera hela transportsystemet så att en verkligt hållbar rörlighetspolitik uppnås. Man borde också göra skillnad på dessa avgifter och sådana avgifter som fastställs i ett finansieringssyfte, dvs. enligt principen "användaren betalar".

3.14 Vad gäller internaliseringen av de externa kostnaderna betonar EESK återigen att denna åtgärd måste tillämpas för alla transportslag utan åtskillnad ⁽¹⁾. I ett nyligen framlagt yttrande slog EESK fast att de befintliga skatterna inom transportsektorn gradvis bör ersättas av mer effektiva marknadsbaserade instrument i syfte att internalisera de externa kostnaderna i prisstrukturen.

3.15 Kommittén är mycket tveksam till huruvida det specifika målet för övergång till andra transportsätt är lämpligt, dvs. att 30 % av vägtransporterna på mer än 300 km fram till 2030 bör flyttas över till andra transportmedel, exempelvis järnväg eller sjötransporter, och mer än 50 % fram till 2050. Detta förslag till universallösning saknar en solid vetenskaplig grund och varken i vitboken eller i effektbedömningen ges någon motivering till tröskeln. Dessutom skulle en sådan vision om den förverkligades innebära en svår börda för många avlägsna medlemsstater och underminera principen om regional sammanhållning. EESK uppmanar kommissionen att noggrant undersöka frågan och ge alla de förklaringar som krävs. EESK konstaterar emellertid också att omkring 85 % av fraktvolymen i EU utgörs av kortare transporter på under 150 km, där det under de kommande årtiondena förmodligen inte kommer att skapas några verkliga alternativ till vägtransporter.

3.16 Detsamma gäller målet att medellånga resor till stor del ska övergå till järnväg. Mer kollektivtrafik med buss tycks vara ett bra alternativ som inte tas upp i färdplanen.

4. Särskilda kommentarer

4.1 EESK stöder programmet för de transeuropeiska transportnäten. I ett utvidgat Europa har dock behoven av transportinfrastruktur ökat, och man bör diskutera hur såväl den nuvarande politiken som olika befintliga instrument kan anpassas till kommande utmaningar ⁽²⁾.

4.2 EESK stöder inrättandet av ett gemensamt europeiskt luftrum, som är av stor betydelse för den konkurrenskraft som EU:s flygindustri har på den globala marknaden. Kommittén efterlyser starkare engagemang från alla aktörer inom flygsektorn i syfte att säkerställa ett fullständigt och snabbt genomförande av EU:s ambitiösa mål i fråga om säkerhet, kostnadseffektivitet, kapacitet och hållbarhet i lufttransportsektorn.

4.3 EESK noterar att inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde är nödvändigt om man ska kunna säkerställa långsiktigt hållbar konkurrens med övriga transportsätt. EESK

⁽¹⁾ EESK:s yttrande om "Internalisering av externa kostnader", EUT C 317, 23.12.2009, s. 80.

⁽²⁾ EESK:s yttrande om "Hållbar utveckling av EU:s transportpolitik och planeringen av TEN-T-projekt", EUT C 248, 25.8.2011, s. 31.

betonar vikten av att skapa de rätta förutsättningarna för att marknads- och finansieringsvillkoren ska vara så lika som möjligt för de olika transportsätten ⁽³⁾.

4.4 EESK erinrar om att ett gemensamt europeiskt järnvägsområde i hög grad beror på framsteg vad avser teknisk driftskompatibilitet ⁽³⁾.

4.5 I färdplanen rekommenderas en utvidgning av avregleringspolitiken inom järnvägssektorn. Innan några åtgärder vidtas i den riktningen, inbegripet en strukturell uppdelning i infrastrukturförvaltning och tillhandahållande av tjänster, anser EESK att en balanserad utvärdering ska göras av konsekvenserna för järnvägstransporternas konkurrenskraft, tjänstekvaliteten, sysselsättningen och produktionskostnaderna, för att man ska kunna ta hänsyn till det faktum att erfarenheterna av olika reformer i hög grad skiljer sig åt mellan medlemsstaterna.

4.6 EESK erinrar om behovet av att *finna nya finansieringskällor för järnvägsinfrastruktur, på grundval av objektiva och jämförbara kostnads- och intäktsanalyser*. Kommittén hänvisar till sitt yttrande om ett gemensamt europeiskt järnvägsområde i vilket man föreslår att man ska diskutera de incitament för investeringar som beskrivs i meddelandet "På väg mot en inre marknadsakt", nämligen förslag nr 15 om att "undersöka möjligheterna att uppmuntra privata obligationslån för finansiering av europeiska projekt" och förslag nr 16 om att "analysera vilka åtgärder som kan uppmuntra privata investeringar – särskilt långsiktiga investeringar som mer aktivt kan bidra till att uppfylla målen i strategin för Europa 2020". EESK kan stödja ett eventuellt inrättande av en gemensam transportfond endast om denna är neutral och balanserad vad gäller olika transportslag ⁽³⁾.

4.7 Färdplanen innehåller ett förslag om att tilldelning av offentliga kontrakt alltid måste föregås av konkurrensutsatt upphandling. EESK förväntar sig att kommissionen, innan den lägger fram förslag i frågan och senast sex månader efter den 3 december 2014, presenterar en rapport om genomförandet av förordning (EG) 1370/2007, i enlighet med artikel 8.2 i förordningen.

4.8 EESK betonar att EU är en global ledare inom sjöfart, och aktiv på många områden i sjöfartssektorn. Sjöfartens globala karaktär bör beaktas på alla områden, t.ex. fri marknadstillgång, den europeiska sjöfartens konkurrensläge, säkerhet, miljö och arbetsmarknad.

⁽³⁾ EESK:s yttrande om "Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde", EUT C 132, 3.5.2011, s. 99.

4.9 EESK noterar att EU:s medlemsstater uppmanas att ratificera Internationella arbetsorganisationens (ILO) konvention om arbete till sjöss i syfte att säkerställa rättvisa konkurrensvillkor på internationell nivå, dock utan att det påverkar tillämpningen av eventuella strängare normer inom EU. EU:s lagstiftning bör ligga helt i linje med internationell lagstiftning, särskilt ILO:s konvention om arbete till sjöss och Internationella sjöfartsorganisationens kod för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW-koden).

4.10 "Blue Belt", ett gemensamt havsområde, som förespråkas i färdplanen syftar till en minskning av den administrativa bördan i samband med tullförfaranden för sjöfart inom EU. Detta är positivt. Eftersom det inte i det sammanhanget hänvisas till sociala normer förväntar sig EESK att sociala sjöfartsnormer kommer att lyftas fram genom att medlemsstaterna inom kort ska börja tillämpa och kontrollera efterlevnaden av ILO:s konvention om arbete till sjöss från 2006. Kommittén vill att Europeiska kommissionen ska göra de insatser som behövs för att harmonisera de sociala normerna för trafiken inom EU, och anser att det är viktigt att man i sammanhanget tar hänsyn till behovet av att säkerställa rättvisa konkurrensvillkor på internationell nivå.

4.11 När det gäller upprättandet av ett EU-register och en EU-flagg för sjötransport och transport på EU:s inre vattenvägar bör man noga granska om det är möjligt att upprätta ett EU-register. Det vore svårt, om inte omöjligt, att koppla EU:s register till ett användbart system som skapar fördelar (t.ex. minskade hamnavgifter, lägre försäkringskostnader och färre inspektioner). Många frågor omfattas av internationella avtal mellan EU:s medlemsstater som innehåller en klausul om "nationell behandling". Att upprätta ett EU-register skulle kräva en gemensam ekonomisk styrning på EU-nivå, något som inte existerar för närvarande.

4.12 I likhet med EU-registret är en europeisk kustbevakning ett återkommande ämne. Detta är i första hand en fråga för EU:s medlemsstater, eftersom den faller under deras exklusiva befogenheter. Eftersom kustbevakningens uppgifter skiljer sig åt mellan olika medlemsstater tycks det för närvarande vara onödigt eller för tidigt att skapa en europeisk kustbevakning. Man bör i stället satsa på ett närmare samarbete mellan kustbevakningen i de enskilda medlemsstaterna, i synnerhet med avseende på frågor som olaglig invandring och narkotikahandel. Där sådant samarbete redan finns bör man satsa på att förbättra det.

4.13 Det finns ett stort behov av innovationer när det gäller att förbättra sjöfartens miljöprestanda. EU kan ha anledning att se över hur de särskilda bestämmelserna för Östersjön och Nordsjön i fråga om svavelinnehållet i marina bränslen tillämpas

efter 2015, och hur man ska hantera den konkurrenssnedvridning som denna åtgärd innebär samt eventuella effekter på övergången till andra transportsätt.

4.14 I färdplanen diskuteras möjligheten att finansiera väginfrastrukturen med avgifter som utgår från principerna "användaren betalar" och "förorenaren betalar". Det kan förvisso vara en god affärsidé att förvalta vägar med hjälp av dessa principer i de centrala delarna av Europa, där t.ex. transittrafiken är stor, men denna typ av företag skulle var mer riskabel i många perifera medlemsstater. Dessutom skulle höga vägavgifter i synnerhet påverka frakt från eller till perifera områden, med risk för konkurrenssnedvridning, särskilt bland industrier som konkurrerar på en global marknad. Man bör betona att finansieringen av infrastruktur normalt sett är en fråga för staten eller Europeiska unionen, men att avvikelser från regeln kan göras om det finns förutsättningar för privat finansiering och villkor som är rimliga för användarna (inbegripet ekonomiskt och fysiskt sårbara personer).

4.15 EESK noterar att det finns en vilja att införa mer liberala bestämmelser om vägtransportcabotage. Naturligtvis instämmer kommittén i att de nuvarande begränsningarna leder till lägre lastningsfaktorer och mer tomgångskörning, och de överensstämmer således inte med den allmänna inriktningen i färdplanen på optimerad resursanvändning. Å andra sidan skulle kommittén vilja betona att sektorn ligger långt ifrån den nivå vad avser social och skattemässig harmonisering och efterlevnadskontroll som skulle behövas för ett fullständigt öppnande av marknaden. Att liberalisera vägtransportcabotaget skulle kunna förvärra problemen i samband med skillnader i lönenivåer och socialt skydd. Social dialog och lämplig övervakning i enlighet med vägtransportpaketet, som gäller från den 4 december 2011, skulle kunna bidra till att åtgärda sådana problem som också skulle kunna behandlas i den nuvarande högnivågruppen för vägtransporter, som fått i uppgift av kommissionen att se över hur denna marknad fungerar. EESK understryker behovet av fullständig tillämpning av bestämmelserna i direktivet om utstationerade arbetstagare, särskilt när det gäller vägtransportcabotage⁽⁴⁾.

4.16 För att den fria rörligheten för varor och det fria tillhandahållandet av internationella transporttjänster ska underlättas anser EESK att det är av största vikt att man genomför det europeiska vägavgiftssystemet på ett adekvat och effektivt sätt så att ombordenheterna och kontrakten inte blir onödigt många. EESK föredrar att man skapar en enda kontaktpunkt som är tillräcklig för användarna.

⁽⁴⁾ EESK:s yttrande om Hur EU-politiken har påverkat transportarbetares arbetstillfällen, utbildningsbehov och arbetsförhållanden (förberedande yttrande), EUT C 248, 25.8.2011, s. 22.

4.17 I vitboken fastställs målet att minska antalet döda i trafiken med 50 % före 2020 och med 100 % senast 2050. De politiska riktlinjer för trafiksäkerheten 2011 – 2020 som offentliggjordes nyligen omfattar dock inte yrkesmässiga vägtransporter. Kommittén rekommenderar att 1) kommissionen tar itu med alla de faktorer som har en negativ inverkan på trafiksäkerheten, inklusive trötthet hos förarna, 2) man tar fram harmoniserad och grundlig statistik om de många olika aspekterna vid trafikolyckor för att angripa de egentliga orsakerna till de höga olyckstalen inom vägtransporterna, 3) det ska finnas tillräckligt med stöd och investeringar i säkra, tillgängliga och överkomliga parkeringsområden och rastplatser för yrkesförare, 4) trafiksäkerhet ska vara ett överordnat mål i alla framtida EU-rättsakter.

4.18 Kommittén ställer sig positiv till att man har tagit hänsyn till att transportsektorn verkar i ett globalt sammanhang och att tonvikten har lagts på att miljönormerna måste vara så globala som möjligt.

4.19 De mål som har fastställts i den europeiska transportstrategin för forskning, innovation och införande, nämligen att stödja utveckling och införande av renare och mer energieffektiva framdrivningssystem och stödsystem för transport och logistik, ser lovande ut.

4.20 Kommittén välkomnar initiativet att utarbeta en strategisk transportteknikplan med en stark koppling till den nuvarande den strategiska planen för energiteknik för att se till att forskningsresultat sprids snabbt och stöder de initiativ som håller på att genomföras, t.ex. initiativet för miljövänliga bilar och 2010-års strategi för utveckling av rena fordon.

4.21 Främjandet av teknisk utveckling och åtgärder för att påverka rese-mönster och godstransportplaneringen är de två främsta aspekterna på det andra insatsområdet inom den strategi som kommissionen föreslår. De åtgärder som planeras är förenliga med utvecklingen av en fri marknad och välkomnas därför.

4.22 Kommittén framhåller att de åtgärder som föreslås för att utveckla nya beteendemönster i fråga om både gods- och persontransporter måste återspegla den verkliga efterfrågan på transporter och, när det gäller kollektivtrafiken, den sociala verkligheten. Även om intermodala biljettsystem skulle kunna vara ett användbart initiativ anser kommittén till exempel att det vore mer effektivt att gå vidare med den senaste nya biljettfria mobiltelefon-tekniken som gör det möjligt att använda olika transportsätt med hjälp av mobiltelefoner som är utrustade med teknik för närfältskommunikation (NFC) i form av NFC-kort eller NFC-chips. Man borde överväga en skyndsamt standardisering av NFC-tekniken i Europa för att möjliggöra smidiga

resor över transportsätt och landsgränser. Genom de nya åtgärder som vidtas måste man försöka minska transportkostnaderna.

4.23 När det gäller godstransporterna ser kommittén det planerade enhetliga elektroniska transportdokumentet som någonting positivt om det bidrar till att minska antalet kontraktstyper, som redan nu är för högt.

4.24 Det är viktigt och positivt för transportnäringens framtida utveckling att man lägger tonvikt på behovet av att skapa gynnsamma villkor för högkvalitativa arbetstillfällen. Man borde därför ta fram åtgärder som stärker utbildningen och bistår marknadsaktörerna i deras rekryteringsinsatser över alla transportslag.

4.25 Kommittén hänvisar till det yttrande som den nyligen antog om "Sociala aspekter av EU:s transportpolitik" där kommittén rekommenderar att kvinnor och unga arbetstagare lockas till arbeten i transportsektorn med hjälp av åtgärder som förbättrar kvaliteten på arbetet inom alla transportsätt, arbetsförhållanden, utbildning och livslångt lärande, karriärmöjligheter samt hälsa och säkerhet i arbetslivet och som bidrar till en bättre balans mellan arbete och familjeliv⁽⁵⁾.

4.26 EESK rekommenderar en bättre och striktare tillämpning av riktlinjerna för statligt stöd i sjöfartssektorn, framför allt en undersökning av möjligheten att stärka kopplingen mellan beviljandet av statliga subventioner eller skatteundantag å ena sidan och anställningsgarantier och utbildningsskyldigheter å andra sidan.

4.27 EESK ställer sig också bakom idén att inrätta en observationsgrupp för sociala frågor, sysselsättning och utbildning inom transportsektorn.

4.28 Färdplanens sociala dimension är generellt sett svag. Det görs nämligen inga framsteg i frågan om lönedumpning och social dumpning, som är ett allvarligt problem inom åtminstone tre sektorer: godstransporter på väg, inre vattenvägar och sjöfart. Rimliga arbetsförhållanden och lika villkor kan åstadkommas genom den sociala dialogen och genom att man inför vissa miniminormer för arbetsförhållandena, såsom föreslås i färdplanen. I sektorer som är direkt utsatta för lågkostnadskonkurrens kan det dock krävas specifika åtgärder, t.ex. särskilda

⁽⁵⁾ EESK:s yttrande om "Hur EU-politiken har påverkat transportarbetarnas arbetstillfällen, utbildningsbehov och arbetsförhållanden" (förberedande yttrande), EUT C 248, 25.8.2011, s. 22.

statliga stödåtgärder. Den förestående översynen av riktlinjerna för statliga stöd för sjötransportsektorn kommer att vara ett första tillfälle att använda detta stöd för att stimulera utvecklingen av sysselsättning och utbildning för medborgare i EU och EES.

4.29 Det är positivt att transporter av både personer och varor i städerna framhålls i färdplanen, eftersom allt fler människor i Europa lever i stadsområden. I färdplanen påpekas att de urbana transportererna faller utanför EU:s lagstiftningsbefogenheter och att detta begränsar möjligheterna till politiska åtgärder. Det kan dock vara värt att överväga, åtminstone när det gäller godstransporter, i vilken utsträckning urbana "sista kilometer"-transporter hänger samman med och är relevanta för den fria rörligheten för varor på den inre marknaden. EESK anser att kommissionen bör undersöka möjligheten att införa bindande politiska åtgärder från EU:s sida på detta område. Kommittén noterar återigen att ett antal av de förslag som kommittén har framfört i tidigare yttranden om stadstransporter tas upp i färdplanen, t.ex. samordningssystem för persontransporter och logistikcentrum för frakt.

4.30 Kommittén ställer sig positiv till den uppmärksamhet som ägnas åt införandet av elektriska fordon, den infrastruktur som krävs för att ladda om batterier och de standardiseringsfrågor som hänger samman med detta. Kommittén har redan i sitt yttrande i denna fråga⁽⁶⁾ uttryckt sitt fulla stöd till initiativ för att öka spridningen av elfordon, framför allt elbilar.

4.31 I färdplanen talas det i allmänna ordalag om behovet av att se över reglerna om mått och vikt för att optimera resurseffektiviteten. En av de frågor som uppstår i detta sammanhang är vilka möjligheter det finns att använda det europeiska modulsystemet (EMS) för kombinationer av vägfordon på upp till 25,25 meter. Detta system accepteras i allt fler medlemsstater för inrikestrafiken. Kommittén är helt på det klara med att debatten om nyttan av sådana fordonskombinationer inte är avslutad. Kommittén beklagar att denna fråga inte tydligt tas upp i färdplanen. Kommittén anser att det nuvarande förbudet mot gränsöverskridande transporter med sådana fordon mellan medlemsstater som redan tillåter dem vid inrikes transporter är en helt tydlig flaskhals i lagstiftningen som skapar hinder för den fria rörligheten för varor över gränserna. Förbudet ligger inte heller i linje med målet att öka effektiviteten och hållbarheten i transportererna genom en sammodal strategi. Kommittén uppmanar därför kommissionen att ta initiativ till att upphäva detta förbud. På längre sikt bör man bedöma om användningen av längre vägfordon som drivs med nya bränslen osv. inte skulle kunna kopplas till utvecklingen av de multimodala transportkorridorer som nämns i färdplanen som ett led i det centrala TEN-T-nätet. Samma sak gäller naturligtvis införandet av längre

och tyngre tåg i EU för att öka järnvägskapaciteten i dessa multimodala korridorer. Kommittén är medveten om att en förutsättning för att en eventuell förändring avseende lastvikten på vägarna ska bedömas positivt är att denna förändring inte får några negativa följder för den multimodala användningen av transportenheter, särskilt kombinerade järnvägs-/vägtransporter. Eventuella ytterligare infrastrukturkostnader som orsakats av längre eller tyngre fordon eller tåg måste naturligtvis utvärderas korrekt och delas upp på lämpligt sätt mellan de användare som drar nytta av förändringen.

4.32 EESK beklagar att man i vitboken inte tar upp problematiken kring effektivare och hållbarare lösningar för Alplederna. Befintlig järnväg- och väginfrastruktur har inte den kapacitet som krävs för att möta transportbehovet under det kommande årtiondet. Kommittén vill rikta kommissionens uppmärksamhet mot den frågan.

4.33 I färdplanen framhålls nyttan av att transportoperatörerna samordnar sin planering för att optimera resursanvändningen. I detta sammanhang undrar EESK om inte kommissionen borde utfärda riktlinjer för att minimera risken för konflikter med de nuvarande konkurrensbestämmelserna.

4.34 Mot bakgrund av de demografiska förändringarna, den åldrande befolkningen och det faktum att personer med funktionshinder utgör 15 % av den sammanlagda befolkningen, erkänner kommittén att rörlighetsmålet aldrig kommer att uppnås om inte varje länk i transportkedjan (inklusive byggnadsmiljö, transportmedel, olika typer av utrustning, informationssystem, bokningssystem, tjänster m.m.) är tillgänglig för alla. Kommittén kommer därför helhjärtat att stödja kommissionens planer på att föreslå europeisk lagstiftning om tillgänglighet.

4.35 Kommittén konstaterar dock att man i färdplanen, trots dess många positiva aspekter, förbiset de praktiska aspekterna på funktionshinder. Centrala koncept som hållbarhet och säkerhet behandlas utan att frågan om tillgänglighet omnämns. För att man ska uppnå bättre tillgänglighet måste alla parter enligt kommittén arbeta tillsammans för att utarbeta normer som är helt kompatibla mellan alla transportslag så att transportererna verkligen blir fria från hinder. Bestämmelserna om passagerares rättigheter behöver också förtydligas och harmoniseras ytterligare på ett antal områden, t.ex. funktionshindrades rättigheter vid nekad ombordstigning, deras rätt att ta med sig förflyttningshjälpmedel eller andra hjälpmedel ombord, rätten till information m.m.

⁽⁶⁾ EESK:s yttrande om "Ökad spridning av elfordon" (förberedande yttrande), EUT C 44, 11.2.2011, s. 47.

4.36 Kommittén föreslår att man i den fleråriga finansieringsramen tar med tillgänglighet som ett finansieringskrav. Inga TEN-budgetmedel eller andra EU-medel, t.ex. strukturfonder, bör ges om projekten i fråga inte respekterar "Design för alla"-principen. För att underlätta rörelsefriheten för funktionshindrade föreslår kommittén också att man inför ett europeiskt rörlighetskort som skulle kunna möjliggöra ett antal samordnade förbättringar i EU-länderna.

Bryssel den 26 oktober 2011

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande
Staffan NILSSON
