



EUROPA-PARLAMENTET

2009 - 2014

Transport- og Turismeudvalget

2011/2096(INI)

23.8.2011

UDKAST TIL BETÆNKNING

om en køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem
(2011/2096(INI))

Transport- og Turismeudvalget

Ordfører: Mathieu Grosch

INDHOLD

	Side
FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS BESLUTNING	3
BEGRUNDELSE	9

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS BESLUTNING

om en køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem (2011/2096(INI))

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Kommissionens hvidbog om "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem" (KOM(2011)0144),
- der henviser til sin beslutning af 12. februar 2003 om Kommissionens hvidbog om "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg"¹,
- der henviser til sin beslutning af 12. juli 2007 "Hold Europa i bevægelse – Bæredygtig mobilitet på vores kontinent"²,
- der henviser til sin beslutning af 6. juli 2010 om en bæredygtig fremtid for transporten³,
- der henviser til sin beslutning af 21. oktober 2010 om integreret havpolitik – Evaluering af gjorte fremskridt og nye udfordringer⁴,
- der henviser til sin beslutning af 6. juli 2011 om luftfartssikkerhed med særlig fokus på securityscannere⁵,
- der henviser til sin beslutning af ... 2011 om europæisk trafiksikkerhed 2011-2020⁶,
- der henviser til sin beslutning af 5. juli 2011 om Kommissionens femte samhörighedsrapport og strategien for samhörighedspolitikken efter 2013⁷,
- der henviser til Kommissionens meddelelse "Handlingsplan for bytrafikken" (KOM(2009)0490);
- der henviser til Europa 2020-strategien,
- der henviser til gældende fællesskabsret på transportområdet,
- der henviser til forretningsordenens artikel 48,
- der henviser til betænkning fra Transport- og Turismeudvalget og udtalelser fra Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed, Udvalget om Industri, Forskning og Energi og Regionaludviklingsudvalget (A7-0000/2011),

¹ EUT C 43E af 19.2.2004, s. 250-259.

² EUT C 175E af 10.7.2008, s. 556-561.

³ Vedtagne tekster, P7_TA(2010)0260.

⁴ Vedtagne tekster, P7_TA(2011)0386.

⁵ Vedtagne tekster, P7_TA(2011)0329.

⁶ Vedtagne tekster, P7_TA(2011)0000 – Betænkning A7_0264/211 – Dagsorden for september I.

⁷ Vedtagne tekster, P7_TA(2011)0316.

- A. der henviser til, at den europæiske transportpolitik har direkte indflydelse på mange af EU-borgernes daglige liv, og at et fælles europæisk transportområde vil være til gavn for dem,
- B. der henviser til, at transportsektoren er af største vigtighed for udviklingen i Den Europæiske Union, dens regioner og byer, eftersom sektoren genererer ca. 5 % af bruttonationalproduktet, sikrer omkring ti millioner arbejdspladser og dermed spiller en afgørende rolle for Europas industri og erhvervsliv,
- C. der henviser til, at transport kan yde et væsentligt bidrag til EU 2020-strategien, navnlig hvad angår beskæftigelse, forskning, energi, innovation og miljø, idet det inden for rammerne af denne strategi er nødvendigt at styrke sikkerheden og miljøbeskyttelsen på en konsekvent måde,
- D. der henviser til, at visse mål i den sidste hvidbog ikke blev nået, hvorfor det er nødvendigt, at de heri fastsatte mål kontrolleres og vurderes regelmæssigt,
- E. der henviser til, at de forskellige transportformer ikke bør konkurrere med hinanden, men derimod supplere hinanden inden for rammerne af en effektiv samordning i henhold til et overordnet princip om en effektiv modal fordeling af transportformer,
- F. der henviser til, at transportsektoren har mange grænseeffekter, som er delvist enkle at afhjælpe, og som derfor samlet set bør afskaffes,
- G. der henviser til, at åbningen af transportmarkederne skal gå hånd i hånd med kvaliteten af tjenesteydelser, uddannelse og beskæftigelse,
- H. der henviser til, at EU er nødt til at fastsætte sammenhængende standarder for alle transportformer, navnlig for så vidt angår sikkerhed, teknologi, miljøbeskyttelse og arbejdsvilkår, med henblik på at kunne gøre sig gældende på globalt plan,
1. hilser 2011-hvidbogen velkommen, men konstaterer, at vigtige mål fra 2001-hvidbogen kun delvist eller slet ikke er blevet opfyldt, og forslår derfor, at
- Kommissionen på grundlag af betænkningen om europæisk trafiksikkerhed 2011-2020 inden 2013 fremlægger konkrete forslag, som skal reducere antallet af trafikdræbte og hårdt kvæstede trafikofre med 50 % i forhold til 2010
 - der med henblik på at fremme investeringer inden for mobilitet, sikkerhed og forskning inden 2014 fremlægges et forslag, som indeholder bestemmelser om internaliseringen af de eksterne omkostninger i forbindelse med alle transportformer, uden at dette medfører dobbelte afgifter og konkurrenceforvriddning;
2. går ind for de i hvidbogen nævnte mål frem til 2050, men er imidlertid af den opfattelse, at perioden frem til 2020 for så vidt angår finansiering – i lyset af de enkelte medlemsstaters økonomiske situation – og de generelle transportudfordringer på energi- og miljøområdet skal defineres nærmere, og opfordrer derfor Kommissionen til at udarbejde en lovgivning, som tilsigter at nå nedenstående mål inden 2020, idet de relevante 2010-værdier anvendes som referenceværdier:

- begrænsning af CO₂-emissioner fra vejtransporten med 20 %
- begrænsning af støjen og energiforbruget i forbindelse med skinnetransport med 20 %
- begrænsning af CO₂-emissioner fra lufttransporten i det samlede luftrum med 30 %
- samlet begrænsning af CO₂-emissioner og skadelige stoffer inden for skibsfarten med 30 %

og kræver, at disse mål betragtes som prioriterede mål og derfor kontrolleres årligt;

3. understreger, at en fuldstændig harmonisering af det europæiske indre transportmarked bør tilstræbes under iagttagelse af de økonomiske, beskæftigelsesmæssige og sociale aspekter, og opfordrer Kommissionen til i forbindelse med sine forslag vedrørende åbning af markederne bl.a. inden for luftfarts-, jernbane- og vejtransportområdet at være opmærksom på, at disse forslag hverken fører til social dumping eller private monopoler;
4. understreger, at effektiv samordning inden for passager- og godstransport, som måles ud fra kriterier om rentabilitet, miljøbeskyttelse, sociale og arbejdsmæssige vilkår samt sikkerhed, og i de enkelte lande og regioner orienterer sig efter den bestående og den planlagte infrastruktur, skal opfattes som det grundlæggende princip for den fremtidige transportpolitik, hvorfor den modale fordeling i landene og regionerne bør fastlægges efter disse bestemmelser og ikke efter den foreslåede 300-kilometers grænseværdi inden for vejgodstransporten;
5. understreger, at konceptet om det transeuropæiske net (TEN-T-projektet) skal omfatte øget finansiering for et begrænset antal projekter, idet
 - medlemsstaterne bør forpligte sig til at fjerne de 25 identificerede flaskehalse inden for det europæiske transportområde inden 2020, prioritere grænseoverskridende projekter og fremlægge et godkendt finansieringskoncept senest i 2015
 - Kommissionen bør forpligte sig til at foreslå medlemsstaterne, at den direkte støtte til sådanne projekter i koordinering med regionalpolitikken bør udgøre mindst 30 % af den samlede investering
 - Kommissionen bør forpligte sig til at støtte alternative finansieringsmodeller og -instrumenter, herunder projektobligationer, og sørge for øget anvendelse af indtægterne herfra til at finansiere TEN-T-projekter, når den fremsætter forslag til at internalisere eksterne omkostninger
 - fastlæggelsen af prioriteter skal ses i tæt sammenhæng med betingelserne for anvendelse af de regionale strukturfonde, og medlemsstaterne forpligtes til at sikre finansiering af disse projekter også efter udløbet af EU's flerårige programmer
 - prioriteringen af projekter kun bør opretholdes efter 2015, hvis medlemsstaterne allerede har truffet bindende beslutninger, der sikrer gennemførelsen af projekterne;
6. fremhæver, at der på EU-plan bør gælde samme sikkerhedsstandarder for alle former for passager- og godstransport, og kræver, at der fremlægges et forslag om finansiering af sikkerhedsforpligtelser, der navnlig hvad skibs- og lufttransport angår skal baseres på en international koordinering og omfatte kontrol af de gældende regler eller indførelse af nye

regler i 2015;

7. understreger vigtigheden af alternativ og vedvarende energi til transport og understreger, at de opstillede mål kan nås gennem et energimix og ved hjælp af eksisterende energibesparelsesmetoder og den nødvendige infrastruktur;
8. opfordrer til, at der senest i 2015 udarbejdes et forslag om mobilitet i byerne, hvor støtten til projekter under iagttagelse af nærhedsprincippet gøres betinget af, at der foreligger mobilitetsplaner for byområder, som omfatter en effektiv passager- og godslogistikkæde, bidrager til en begrænsning af trafikken og de miljøskadelige virkninger (luftforurening og støj), overholder standarderne for den europæiske transportpolitik og er koordineret med mobilitetsplaner for omkringliggende byer og regioner;
9. understreger, at transportbrugernes adfærd er en afgørende faktor, og opfordrer til, at der udarbejdes incitament, som skal få borgerne til at vælge bæredygtige transportmidler, og at der med henblik herpå senest i 2013 udarbejdes forslag til udvikling af infrastrukturen for fodgængere og cyklister i byerne for at fordoble antallet af brugerne af offentlige transportmidler, som primært drives med vedvarende energi, samt at disse forslag skal tage højde for, at e-billetter til multimodale rejser og prisfastsættelse kan anvendes som incitament i denne henseende;
10. mener, at de grundlæggende regler om passagerers rettigheder bør fastlægges i et charter om passagerers rettigheder inden for alle transportformer, og forventer derfor, at der senest i 2013 fremlægges et forslag, der tager hensyn til de forskellige transportformers særlige kendetegn og de indhøstede erfaringer;
11. opfordrer til, at der udarbejdes et forsknings- og udviklingsprogram, som er særlig rettet mod mobilitet, og som støttes økonomisk med henblik på
 - at bevare EU som et produktions- og forskningssted for alle individuelle transportformer
 - at oprette intelligente, interoperable og forbundne systemer til transportforvaltning af alle former for transport, og i denne henseende fremme SESAR, Galileo, ERTMS, RIS, SafeSeaNet, LRIT og ITS samt sørge for den nødvendige finansiering;
12. mener, at det er nødvendigt at fjerne de bureaukratiske hindringer for alle former for transport, og opfordrer derfor til en øget harmonisering af transportdokumenter, bl.a. inden for vejgodstransporten, og til, at der senest i 2013 fremlægges et forslag om standardisering af fragtdokumenter;
13. understreger behovet for forbedring og standardisering af kontrolapparater, såsom hastighedsradarer, køretøjsmonteret udstyr samt kommunikationssystemer og -medier, og opfordrer til, at der senest i 2013 fremlægges et forslag om gensidig anerkendelse af og interoperabilitet mellem sådanne apparater;
14. understreger, at direkte forbedringer og standardisering af lasteenheder og dimensioner for transportkøretøjer vil optimere den multimodale transport;

15. opfordrer for så vidt angår vejtransport til

- senest i 2014 på ny at gennemføre en revision af køre- og hviletidsreglerne for passager- og godstransport
- at øge antallet af parkeringspladser for lastvogne på det transeuropæiske vejnet (TERN) med 40 % i forhold til 2010 i alle medlemsstater
- at støtte initiativer i de medlemsstater, som gennem skattefordele forsøger at skabe en sikker og miljøvenlig bilpark
- at forbedre uddannelsen og efteruddannelsen af beskæftigede i transportsektoren samt adgangen til disse erhverv ved at harmonisere arbejdsvilkårene og lønningerne;

16. opfordrer for så vidt angår skibstransport til

- at fremsætte et forslag om det såkaldte "Blue Belt"
- at fortsætte med at støtte NAIADES-programmet efter dets udløb i 2013 og gøre status over de opnåede resultater og i givet fald overveje at fortsætte programmet
- at stille forslag om senest i 2020 at øge antallet af multimodale forbindelser (platforme) for de indre vandveje, indlandshavne samt jernbanetransporten med 20 % i forhold til 2010 og stille den nødvendige økonomiske støtte til rådighed
- at afsætte mindst 10 % af TEN-T-midlerne til projekter, som har relation til de indre vandveje
- på grundlag af den maritime transports internationale karakter at harmonisere shippinguddannelsen og nå op på et internationalt niveau inden 2012 samt fremlægge et forslag om gensidig anerkendelse af rammebetingelserne for uddannelse af havnearbejdere inden udgangen af 2013
- fremlæggelse af et kommissionsforslag inden 2014 om regulering af havnetjenester;

17. opfordrer for så vidt angår luftfart til,

- at der inden 2015 fremsættes et forslag om oprettelse af et fælles europæisk luftrum gennem yderligere reducere af de funktionelle luftrumsblokke, samt at medlemsstaterne tilskyndes til at fremme gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum
- at servicekvalitet og koordinering med internationale standarder i forbindelse med supplerende forslag om åbning af markederne fortsat prioriteres
- at medlemsstaterne inden 2012 ligeledes gennemfører den europæiske handel med emissionskvoter inden for rammerne af internationale aftaler;

18. opfordrer for så vidt angår jernbanetransport til,

- at Kommissionen i forbindelse med åbningen af markederne tager højde for medlemsstaternes forpligtelser for så vidt angår den lokale offentlige transport og det eksisterende serviceniveau med det formål at forbedre det nuværende serviceniveau
- at reglerne om registrering af køretøjer harmoniseres inden 2015, således at certificering af rullende materiel ikke må vare længere end to måneder, og at Det Europæiske Jernbaneagenturs beføjelser og tildelte midler tilpasses i overensstemmelse hermed
- at de nationale tilsynsmyndigheder gøres mere uafhængige og styrkes med henblik på at opnå mere effektive jernbaner, og til at Kommissionen senest i 2014 fremsætter et forslag om oprettelse af en europæisk tilsynsmyndighed;

19. opfordrer Kommissionen til hvert år at vurdere målene i hvidbogen samt eventuelle fremskridt og resultater og aflægge rapport til Parlamentet i denne henseende;

20. pålægger sin formand at sende denne beslutning til Rådet og Kommissionen.

BEGRUNDELSE

Transporten er yderst vigtig for EU-borgerne, eftersom den definerer mobiliteten. Det europæiske transportområde er til gavn for EU-borgerne, da det gør dem mobile i alle hverdagens situationer og gør det muligt for dem at udøve deres ret til fri bevægelighed i hele Europa i både professionelt og privat øjemed. De private husstande anvender i gennemsnit 13,2 % af deres budget til transport af varer og tjenester. Dertil kommer, at passager- og godstransportsektoren skaber arbejdspladser til mange europæere og tjener til at færdiggøre det europæiske indre marked, idet den tegner sig for omkring 5 % af EU-velstanden (målt i BNP) og beskæftiger mere end ti millioner europæere.

Transporten er en vigtig faktor for byer og regioner, da den ikke blot forbinder byer og regioner med hinanden, men også bidrager til EU's status som værende et sted for forskning og innovation, og sektoren udgør med sin direkte indflydelse på den sociale samhørighed i regionerne derfor en vigtig faktor for udviklingen af såvel EU som dens regioner. Oprettelsen af et fælles europæisk transportområde er som et mål for den fremtidige europæiske transportpolitik således direkte knyttet til regional-, miljø-, social- og beskæftigelsespolitikken. Som følge af denne tilknytning kan transportsektoren yde et væsentligt bidrag til EU 2020-strategien.

Ordføreren er overrasket over, at medlemsstaterne undervurderer transportpolitikken europæiske merværdi og således hæmmer den gennem fejlagtig eller forsinket gennemførelse af direktiverne. Ordføreren er ligeledes forundret over, at der i disse økonomi- og finanskrisetider ikke iværksættes flere investeringsinitiativer med henblik på at fremskynde udvidelsen af TEN-T-projektet, idet der her er tale om en bæredygtig infrastruktur, som fremmer beskæftigelsen og sætter gang i de økonomiske hjul.

1. Sammenhængende og konkrete mål for 2020

Formålet med denne hvidbog fra 2011 burde være at fastlægge sammenhængende og effektive mål, samtidig med, at der tages højde for tidligere begåede fejl. Fortiden har vist, at transportsektoren både har skabt bedre arbejdsvilkår og ført til åbningen af f.eks. vejtransportmarkedet, men mange af de mål, som fastlagdes i hvidbogen fra 2001, er imidlertid ikke blevet opfyldt. Hvorvidt dette skyldes medlemsstaternes manglende lyst til at opstille ambitiøse mål, iværksætte selve gennemførelsen eller udøve kontroller, eller det beror på helt andre faktorer, må forblive uvist. Det vigtige er nu at undgå en tilsvarende situation i fremtiden. I første omgang kan dette ske ved, at der ikke fastsættes nye vilkårlige mål, men at de gamle mål derimod kontrolleres og dernæst enten fastholdes, opgives eller i givet fald defineres på ny. To af de mål, som bl.a. bør fastholdes, er at begrænse dødsfald og hårdt kvæstede i trafikken med 50 % og internalisere de eksterne omkostninger i forbindelse med alle transportformer. Endvidere bør disse mål fremover kontrolleres regelmæssigt og ikke først i forbindelse med midtvejsrevisionen.

Det er ydermere vigtigt at fastlægge tidspunktet for, hvornår målene skal være opfyldt med henblik på at undersøge mulighederne for at opnå en hurtig fremgang. Hovedparten af de mål, som er fastlagt i den nye hvidbog, vedrører dels perioden frem til 2050, dels 2030. Ordføreren går ganske vist ind for disse langfristede mål, men understreger dog, at det ikke er muligt at forudse, hvor hurtigt den innovative, tekniske og økonomiske situation i medlemsstaterne

udvikler sig, og hvilke nye udfordringer den europæiske transportpolitik kommer til at stå over for frem til 2050. Ordføreren stiller på denne baggrund derfor forslag om konkrete mål for perioden frem til 2020, som hænger sammen med målene for andre politikområder, og som vedrører alle transportområder og kræver, at disse mål underkastes en årlig kontrol.

2. EU-standarder for et fælles europæisk indre transportmarked

Der bør fastlægges visse grundlæggende forudsætninger for at færdiggøre det indre transportmarked. På den måde vil det være muligt at tackle de eksisterende udfordringer og samtidig stræbe efter en harmonisering af transportreglerne. Dette vil desuden begrænse grænseeffekterne, som ofte kan afhjælpes relativt enkelt.

a) Sikkerhed

Sikkerhed er en af de vigtigste hjørneste i den europæiske transportpolitik, og overholdelse af sikkerhedsbestemmelserne udgør en betydningsfuld forudsætning for etableringen af et fælles europæisk transportområde.

For så vidt angår vejtransportområdet bør målet om "nulvision" forblive det langfristede mål, og samtidig bør målet om at reducere antallet af døde og hårdt kvæstede i trafikken med 50 % frem til 2020 fastholdes. I den sammenhæng bør Kommissionen tage de foranstaltninger, som er fastlagt i den europæiske rapport om trafiksikkerhed 2011-2020 op, og indarbejde dem i sine forslag.

Det er imidlertid ikke blot vigtigt, at der gælder fælles europæiske sikkerhedsstandarder på vejtransportområdet, men at sådanne også indføres for alle andre transportområder, og at navnlig standarderne på luftfarts- og skibstransportområdet afstemmes efter de globale regler i betragtning af disse områders internationale karakter. Ydermere bør der fastsættes klare bestemmelser om finansieringen af sikkerhedsforpligtelserne.

Det er absolut nødvendigt med sikre passager- og godstransportkæder. I den forbindelse bør indførelsen af konceptet om "one-stop-security" tilstræbes, hvilket også muliggør en enkelt sikkerhedskontrol af passagerer og varer i international trafik. Ordføreren understreger, at det er af absolut største vigtighed, at der foreligger rimelige informationer i denne sammenhæng. Kommissionen er frem for alt nødt til at arbejde tæt sammen med Parlamentet med hensyn til udformningen af de tekniske krav til sikkerhedsforanstaltningerne, således at det sikres, at informationerne er korrekte, at gennemførelsen af foranstaltningerne sker i samråd med medlemsstaterne, og at kravene udformes på en realistisk måde, som kan gennemføres inden for de fastsatte frister.

b) Energi og miljø

De eksisterende udfordringer i den europæiske transportpolitik vedrører bl.a. miljø- og energiproblemer. På disse områder bør der indføres europæiske standarder, som fremmer et fælles europæisk transportområde.

Nedbringelsen af transportsektorens afhængighed af fossile brændstoffer er fortsat et vigtigt politisk mål. I den forbindelse er det nødvendigt at fastlægge klare regler for alle transportområder og tilskynde til fremme af bæredygtigheden inden for alle transportformer. Vurderingen af transportmidlernes bæredygtighed bør ske på grundlag af objektive kriterier,

som ikke blot omfatter anvendelsen, men derimod de enkelte transportmidlers fuldstændige "fodaftryk", lige fra fremstillingstidspunktet og den nødvendige infrastruktur til bortskaffelsestidspunktet.

Internaliseringen af de eksterne omkostninger kan ligeledes yde et vigtigt bidrag til at øge transportformernes bæredygtighed for så vidt angår begrænsningen af CO₂-emissioner og reduktionen af de trafikale flaskehalse, men dette kan kun lade sig gøre, hvis internaliseringen af de eksterne omkostninger gælder for alle transportformer, og indtægterne geninvesteres i bæredygtighed inden for mobilitet, transport og infrastruktur. Reglerne om Eurovignetten, som indebærer en forpligtelse til at øremærke 15 % af indtægterne, og reglerne for emissionshandelsordningen (ETS) inden for lufttransport, var begge skridt i den rigtige retning. Disse tiltag er imidlertid ikke ambitiøse nok, navnlig i betragtning af, at vejafgiftsdirektivet ikke engang er obligatorisk.

På grund af transportområdets afhængighed af olie bør der fokuseres mere på vedvarende energiformer. I den forbindelse skal det imidlertid først bemærkes, at Europa-Parlamentet skal være teknologineutral, og at de enkelte former for vedvarende energi desuden har sine særlige kendetegn og således er forbundet med visse fordele og ulemper. Hvorvidt der er tale om anvendelse eller mulig anvendelse af el- eller brintdrevne køretøjer, biobrændsel eller syntetiske brændstoffer, flydende gas eller biogas, afhænger i høj grad af transportformerne og medlemsstaterne selv. Det er derfor ordførerens opfattelse, at det kun er muligt at opnå realistiske og bæredygtige løsninger ved hjælp af et energimix. Man bør imidlertid med henblik på at øge fokuseringen på bl.a. busser og jernbaner i højere grad tages højde for de energibesparelsesløsninger, som man allerede kender til i forbindelse med alle de forskellige transportformer, såsom f.eks. køreegenskaber suppleret af tilsvarende uddannelse og efteruddannelse, den hurtige oprettelse af funktionelle luftrumsblokke, muligheden for ind- og udflyvning eller mobilitetsplaner. Energibesparelser kan allerede på nuværende tidspunkt føre til væsentlige resultater.

I forbindelse med overvejelserne vedrørende alternative energikilder bør man heller ikke glemme vigtigheden af at skabe den nødvendige infrastruktur. Det er derfor særlig vigtigt, at der skabes incitamenter til at opbygge en passende infrastruktur. Selv de mest bæredygtige løsninger vil ikke blive realiseret, hvis de indebærer en uoverkommelig pris for gennemsnitsforbrugeren, eller hvis den nødvendige infrastruktur mangler. På dette punkt er det yderst vigtigt, at der er sammenhæng mellem retningslinjerne for de forskellige politikområder. Med henblik på at gennemføre en harmonisering på dette område, bør retningslinjerne for energi og miljøbeskyttelse således rette sig efter den europæiske transportpolitikens grænseværdier og omvendt.

c) Arbejdsvilkår og sociale vilkår

En harmonisering af arbejdsvilkårene og de sociale vilkår for de personer, som er beskæftiget inden for transportbranchen, er desuden en vigtig forudsætning for, at det europæiske indre transportmarked kan fungere optimalt.

Harmoniseringen af uddannelser og videreuddannelser, adgangen til arbejdsmarkedet og arbejdsvilkårene inden for alle transportområder vil på lang sigt føre til en harmonisering af lønningerne og dermed også bidrage til at modvirke social dumping og konkurrenceforvridning. I denne forbindelse spiller den gensidige anerkendelse af

uddannelser og videreuddannelser også en afgørende rolle. Inden for skibstransporten bør der tages hensyn til den internationale tilpasning.

Hvorvidt der er tale om forslag fra Kommissionen om liberalisering af havnetjenesterne, groundhandlingsydelser eller en hvilken som helst anden form for markedsåbning, bør disse forslag samtidig tilstræbe en hurtig harmonisering af de arbejds- og socialretlige bestemmelser og sætte fokus på kvaliteten af tjenesterne.

Med hensyn til vejtransporten bør bestemmelserne om køre- og hviletider atter revideres, og der bør indføres mulighed for at gennemføre strenge kontroller, dog under hensyntagen til de konkrete omstændigheder. Parkeringspladserne for lastbiler bør gøres mere sikre og antallet af disse øges i hele Europa med henblik på i det hele taget at gøre det muligt for erhvervschauffører at overholde hviletidsreglerne. Gennemførelsen af direktivet i medlemsstaterne, antallet af kontroller og sanktionsmulighederne bør ligeledes gøres til genstand for en øget harmonisering.

Det er nødvendigt inden for alle transportformer at betragte uddannelseskvaliteten som grundlaget for at kunne garantere sikkerheden for såvel arbejdstagerne inden for branchen som for transportbrugerne.

d) Administrative forenklinger

Udfordringerne i forbindelse med de forskellige transportformer opstår hovedsageligt ved medlemsstaternes grænser, men disse lader sig imidlertid ofte relativt enkelt afhjælpe. Man støder navnlig på disse såkaldte grænseeffekter i grænseregionerne. Ofte findes der i disse områder bilaterale aftaler mellem medlemsstaterne, som tilsigter at løse visse specifikke problemer, men også på dette punkt er det nødvendigt at indføre europæiske regler. Der findes for eksempel på EU-plan 6 000 forskellige bestemmelser i forbindelse med godkendelse af jernbanemateriel, og netop sådanne godkendelser kan det tage flere år at opnå. En begrænsning af disse regler, som delvist er indført af protektionistiske årsager, forhindrer europæiske jernbanevirksomheder i at tilbyde deres tjenester i et andet land. Denne situation er uholdbar. Ordføreren foreslår derfor en harmonisering af reglerne om godkendelse af jernbanekøretøjer samt en nedsættelse af godkendelsesprocedurens varighed til to måneder. For reelt at kunne gennemføre disse grænsevirkninger er det ydermere nødvendigt at tildele Det Europæiske Jernbaneagentur de nødvendige beføjelser.

Det er ligeledes nødvendigt at standardisere de forskellige kontrolapparater i hele EU. Det må ikke forekomme, at en politibetjent ved grænsen ikke må benytte nabolandets kontrolapparater, blot fordi apparatet ikke er kalibreret i den pågældende betjents land. Det er derfor også vigtigt at gøre status over dette område efterfulgt af et forslag fra Kommissionen om harmonisering.

En standardisering af fragtdokumenter inden for samtlige transportformer ville ligeledes gøre transporten mere effektiv. Frem for alt ville e-fragt føre til en væsentlig begrænsning af de administrative byrder og fremskynde transporten.

e) Den globale faktor

EU bør som global foregangsmand gennemføre disse regler på sikkerheds-, miljøbeskyttelses-, energi- og teknologiområdet. Dette vil imidlertid kun være muligt, hvis de 27 medlemsstater

i første omgang når til en aftale om harmonisering og standardisering, som dernæst gennemføres på vellykket vis. Det er kun muligt at forsvare de europæiske regler, hvis Europa taler med én stemme. At dette på nuværende tidspunkt stadig er problematisk, illustreres i følgende eksempler. For det første har det i forbindelse med emissionshandelsordningen, som skal indføres i 2012, vist sig, hvor stor modstanden er på internationalt plan. For det andet viser den langsomme udvikling af det europæiske system til styring af jernbanetrafikken (ERTMS) medlemsstaternes tøven. Afslutningsvis udgør luftfartsaftalen med USA, som indeholder utilstrækkelige bestemmelser om harmonisering af lovgivning, gensidig anerkendelse og teknisk bistand, et godt eksempel på, hvilke udfordringer EU står over for på internationalt plan.

3. Effektiv samordning som den overordnede retningslinje for fremtidens europæiske transportpolitik

Det europæiske transportområde vil komme til at stå over for alvorlige kapacitetsproblemer inden for passager- og godstransporten. I forhold til 2005 forventes godstransporten at stige med ca. 40 %, og passagertransporten med ca. 34 % frem til 2030. Dette illustrerer, hvor vigtigt det er at få indført europæiske løsninger hurtigst muligt. Disse løsninger kan findes i konceptet om effektiv samordning. Ordføreren mener, at de forskellige transportformer ikke bør konkurrere med hinanden på grund af kapacitetsproblemer, men derimod supplere hinanden inden for rammerne af effektiv samordning. Dette tager i lige så høj grad højde for de økonomiske, miljømæssige, sociale og sikkerhedsmæssige aspekter og vurderer effektiviteten under hensyntagen til de forskellige transportformers udgangssituation, de geografiske omstændigheder samt udviklingen inden for transport og mobilitet. Dette bør gøres til den overordnede retningslinje for fremtidens transportpolitik i stedet for den af Kommissionen foreslåede 300-kilometers grænseværdi for det samlede europæiske transportområde. Kommissionen anfører, at 30 % af vejgodstransporten på strækninger over 300 km. bør overgå til andre transportformer, såsom jernbane- eller skibstransport, inden 2030. Ganske vist bør dette ikke fastholdes, men en vis kilometergrænseværdi kunne anvendes som retningslinje i det omfang, medlemsstaterne og regionerne fastsætter denne i overensstemmelse med deres nuværende og fremtidige muligheder.

Samordningen ville også blive forbedret, hvis lasteenhederne standardiseres, og der ikke går nogen volumen tabt i forbindelse med omlastning fra én transportform til en anden. Dette kræver, at lasteenhederne harmoniseres, og at der foretages en tilsvarende tilpasning af dimensioneringen af køretøjerne.

4. TEN-T og finansiering

TEN-T er af meget stor betydning for den europæiske transportpolitik, og effektiviteten og gennemførligheden heraf bør derfor øges. Dette sker ved at begrænse antallet af projekter og forhøje finansieringen. Et overskueligt og finansielt sikret centralt net, som skal vurderes ud fra kriterierne om bæredygtig udvikling på europæisk og regionalt plan, vil frem for alt fremskynde de etaper, som halter bagefter (hovedsageligt i grænseregioner). Efter at have fastlagt prioriteringsrækkefølgen af projekterne opfordrer ordføreren til, at disse prioriteter kun opretholdes, hvis medlemsstaterne træffer bindende afgørelser, som klart fremskynder færdiggørelsen af projekterne. Kun således er det muligt at sikre, at det centrale net hurtigst muligt udbygges fuldt ud og ikke stranded som følge af projekter, som kun har ringe udsigt til

at blive færdiggjort.

Ofte sker der ikke nogen fremskridt med projekterne, fordi den nødvendige finansiering ikke er til stede. Ordføreren foreslår derfor, at medlemsstaterne inden 2015 fremlægger et finansieringskoncept, som skal tilsigte at fjerne de 25 identificerede flaskehalse.

Fastlæggelsen af prioriteter skal desuden ses i tæt sammenhæng med betingelserne for anvendelse af de regionale strukturfonde, og medlemsstaterne bør være forpligtet til at sikre finansiering af disse projekter også efter udløbet af EU's flerårige programmer.

Ordføreren mener endvidere, at Kommissionen på den ene side bør støtte disse projekter med en direkte finansiering på mindst 30 % af den samlede investering og på den anden side støtte alternative finansieringsmodeller og/eller finansieringsinstrumenter eller projektobligationer.

Dette kan gennemføres gennem et tæt samarbejde med de europæiske penge- og finansieringsinstitutter. Margueritefonden er et godt eksempel herpå. Der kunne oprettes et alternativt finansieringsinstrument i forbindelse med internaliseringen af de eksterne omkostninger, hvis indtægterne herfra i stigende grad blev anvendt til at finansiere TEN-T-projekter. Dette ville samtidig fungere som et incitament for offentlig/private partnerskaber. En sikker pengestrøm ville medføre planlægningsikkerhed og dermed gøre det betydeligt mere attraktivt for private virksomheder at investere i TEN-T-projekter.

5. Mobilitet i byerne

Der er et akut behov for at gribe til handling i byerne, eftersom befolkningstallet i byområderne ikke blot er stigende, men også medfører øget trafik, støj og luftforurening.

For at løse disse problemer bør byerne etablere bæredygtige mobilitetsplaner, og den finansielle støtte bør gøres afhængig af, at der forelægges sådanne planer. I overensstemmelse med nærhedsprincippet skal byerne naturligvis selv afgøre, hvilke projekter de ønsker at iværksætte, men projekterne skal rette sig efter standarderne i den europæiske transportpolitik, hvilket betyder, at de skal omfatte effektive multimodale passager- og godstransportlogistikæder, som ikke blot reducerer trafikken i byerne, men også modvirker de miljøskadelige virkninger. Disse mobilitetsplaner skal derfor bl.a. omfatte en styrket infrastruktur for fodgængere og cyklister og føre til en fordobling af brugen af offentlige transportmidler. Navnlig bus- og jernbaneforbindelser kan bidrage væsentligt til effektiv samordning i byerne, forstæderne og i den regionale trafik forudsat, at infrastrukturen er tilpasset disse forhold eller stilles til rådighed.

Endvidere er det nødvendigt at tage behørigt højde for, at der er sammenhæng mellem de enkelte byers og regioners mobilitetsplaner, således at det sikres, at disse især er koordineret med omkringliggende byer og regioner, herunder også byer og regioner i andre medlemsstater.

I og omkring byer er det nødvendigt med et sikkert, attraktivt og pålideligt transportsystem, hvor de forskellige transportformer er afstemt efter hinanden og således muliggør multimodale transporter. Billetpriser og muligheden for at købe e-billetter online samt passagerrettigheder spiller ligeledes en væsentlig rolle i denne sammenhæng, idet de har indflydelse på valget af transportform.

6. Forskning og innovation

Forskning og innovation er et særdeles vigtigt aspekt inden for transportsektoren, eftersom de transportsystemer, som udvikles inden for rammerne heraf, ikke blot mindsker de miljøskadelige virkninger, men samtidig øger sikkerheden og sikrer en kontinuerlig trafikstrøm. Desuden fremmer de EU's status som et produktions- og forskningssted.

Ordføreren opfordrer derfor til at oprette og yde finansiel støtte til et forsknings- og udviklingsprogram, som specifikt er rettet mod mobilitet, med henblik på at skabe intelligente, interoperable og forbundne systemer til transportforvaltning af alle former for transport, såsom f.eks. SESAR, Galileo, ERTMS, RIS, SafeSeaNet og ITS.