C/2024/2488

23.4.2024

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 92/106/EØF for så vidt angår en støtteramme for intermodal godstransport og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1056 for så vidt angår beregning af besparelser i eksterne omkostninger og generering af aggregerede data

(COM(2023) 702 final — 2023/0396 (COD))

(C/2024/2488)

Ordfører: **Pierre Jean COULON**

Anmodning om udtalelse	Europa-Parlamentet, 14.12.2023
	Rådet, 16.2.2024
Retsgrundlag	Artikel 91, stk. 1, litra c) og d), i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde
Kompetence	Sektionen for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationssamfundet
Vedtaget i sektionen	26.1.2024
Vedtaget på plenarforsamlingen	14.2.2024
Plenarforsamling nr.	585
Resultat af afstemningen	
(for/imod/hverken for eller imod)	171/0/1

1. **Konklusioner og anbefalinger**

1.1. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg (EØSU) støtter i det store og hele revisionen af Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om kombineret transport, da udvalget overordnet set støtter hele pakken om »grønnere godstransport«, som var genstand for de udtalelser, der blev vedtaget i juli 2023 ([1]) og oktober 2023 ([2]).

1.2. En forudsætning for at politikken lykkes er, at civilsamfundet og EØSU hhv. inddrages og deltager heri.

1.3. EØSU gentager, at det er bydende nødvendigt at skabe en balance mellem de økonomiske, sociale og miljømæssige aspekter for at sikre en retfærdig omstilling.

1.4. Udvalget bekræfter behovet for intermodalitet inden for al godstransport under hensyntagen til forpligtelsen til at koordinere og optimere de enkelte transportformer på europæisk plan.

1.5. En vellykket gennemførelse af denne politik kræver fuld overholdelse af de sociale bestemmelser og en systematisk særskilt uddannelsespolitik for ansatte og ledere i virksomheder. Udvalget beklager, at dette ikke nævnes i direktivet.

2. **Generelle bemærkninger**

2.1. Som påpeget i Kommissionens direktivforslag bliver det stadig mere klart, at de transportformer, der i øjeblikket anvendes til godstransport i Den Europæiske Union (EU), har betydelige svagheder og ikke fremmer en bæredygtig udvikling.

2.2. EØSU er bevidst om den store betydning, som transport har for den økonomiske vækst, samt efterspørgslen efter mobilitet, der skærpes af presset fra den nødvendige omstilling til en grønnere transport, behovet for, at intermodal godstransport skal kunne konkurrere med vejtransport, samt gennemførelsen af den grønne pagt.

([1]) EUT C 349 af 29.9.2023, s. 12.
([2]) EUT C, C/2024/890, 6.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/890/oj; EUT C, C/2024/891, 6.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/891/oj.

2.3. Den sociale bevidsthed påvirker transportpolitikken, eftersom der overalt ses en klar bekymring for miljøet og tydelige sociale omkostninger forbundet med de eksisterende transportsystemer. Transport ses derfor ikke kun ud fra et snævert konventionelt økonomisk perspektiv, men også i lyset af de konsekvenser, den har for de miljømæssige og økologiske systemer og for samfundet som helhed, herunder især fattige befolkningsgrupper i landdistrikterne.

2.4. Direktivforslaget har til formål at gøre godstransporten mere bæredygtig ved at gøre intermodal godstransport, dvs. hvor der anvendes mindst to transportformer, bedre i stand til at konkurrere med ren vejtransport.

2.5. Forslaget er en ajourføring af det gældende direktiv, Rådets direktiv 92/106/EØF ([3]) om kombineret transport, og en forsinket færdiggørelse af pakken om »grønnere godstransport«, der blev vedtaget i juli 2023, og som EØSU allerede har haft lejlighed til at udtale sig om.

2.6. Forslaget gør det klart, at vejtransport tegner sig for størstedelen af transportens negative eksterne effekter i EU, dels fordi den er langt den mest anvendte transportform (i 2020 tegnede den sig for 74,4 % af landtransporten inden for EU og 53,3 % af al transport inden for EU) ([4]), dels fordi den i øjeblikket skaber flere eksterne virkninger pr. tonkilometer gods end jernbanetransport, transport ad indre vandveje og nærskibsfart.

2.7. Det udledes derfor, at et skift fra vejtransport til intermodal transport vil kunne bidrage til at mindske transportens negative eksterne effekter og samtidig garantere den fleksibilitet, som godstransporttjenesterne behøver for at kunne dække hele EU's område ved hjælp af vejstrækninger til og fra omladningsområder mellem terminalen og pålæsnings-/aflæsningsstedet.

2.8. Det erkendes imidlertid også, at intermodal transport ikke kan konkurrere med ren vejtransport på mellemlange og korte afstande på grund af administrative hindringer, omladningsomkostninger og den ufuldstændige internalisering af eksterne omkostninger. Forslaget til direktiv om kombineret transport har derfor til formål at afhjælpe dette ved at skabe en støtteramme med henblik på at øge den intermodale og kombinerede transports konkurrenceevne og dermed fremme et skift væk fra ren vejtransport.

2.9. Forslaget består af to dele, en mere generel samt en, der specifikt vedrører kombineret transport. Den generelle del tilpasser intermodal transport til unimodal transport ved at fritage den for kvote- og bevillingsordninger.

Medlemsstaterne forpligtes til at vedtage nationale politikrammer til støtte for udbredelsen af intermodal transport, og intermodale omladningsterminaler pålægges et krav om åbenhed, så kunderne bliver informeret om tilgængelige tjenester og faciliteter.

2.10. Den specifikke del af forslaget indeholder en EU-dækkende undtagelse fra kørselsforbud i weekender, om natten og på helligdage på korte vejstrækninger, der anvendes til kombineret transport, samt fastsættelse af et mål om at nedbringe medlemsstaternes gennemsnitlige dør-til-dør-omkostninger ved kombineret transport med mindst 10 % inden for syv år.

3. **Særlige bemærkninger**

3.1. Intermodalitet er en nødvendig, men ikke nogen tilstrækkelig forudsætning for grønnere transport, eftersom et intermodalt transportsystem sagtens kan være yderst effektivt og driftssikkert uden at opfylde alle bæredygtighedskriterier.

3.2. Et bæredygtigt transportsystem skal efter EØSU's mening være økonomisk effektivt, må ikke skade miljøet, skal være pålideligt og sikkert samt bidrage til den sociale udvikling. Hvert af disse krav omfatter tre dimensioner, som skal tages i betragtning, hvis man vil opnå et intermodalt system i overensstemmelse med målet om bæredygtighed: teknologi, planlægning samt udformning af politikker og social etik.

([3]) Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne (EFT L 368 af 17.12.1992, s. 38).

([4]) Spørgsmål og svar om forslaget til direktiv om kombineret transport.

3.3. Indførelsen af et intermodalt transportsystem indebærer, at offentligheden informeres om fordelene ved det: Et intermodalt transportsystem er indrettet til at tjene borgerne, som derfor skal være med til at påvirke beslutningerne om transportprojekter og -politikker, og som i sidste ende er afgørende for, hvor effektivt et nyt transportsystem bliver. Som anført i konsekvensanalysen vil den nye fælles EU-ramme for opgørelse af drivhusgasemissioner inden for transport og logistik gøre det muligt at øge gennemsigtigheden og ansvarligheden på transportområdet og i forbindelse med oplysning om eksterne omkostninger.

3.4. EØSU bemærker, at intelligent afstandsbaseret prissætning med forskellige afgifter alt efter køretøjstype i tråd med det reviderede eurovignetdirektiv ([5]) kan fremme bæredygtige og omkostningseffektive valg, styre trafikken og mindske trafikbelastningen.

3.5. Som fremhævet i konsekvensanalysen ([6]) er forskellige komplekse forhold, bl.a. samspillet mellem nationale og europæiske politikker, uløseligt forbundet med den intermodale transportform, da denne altid involverer flere parter, flere kontrakter og forskellige lovgivninger og regler. Logistikoperatørerne og speditørerne må løse omkostningsproblemet for afsenderne.

Forslagene er imidlertid nødt til at have offentlighedens opbakning, og EØSU opfordrer derfor til, at civilsamfundet gennemfører omfattende bevidstgørelseskampagner, som udvalget vil deltage i, med henblik på at sikre en reel inddragelse af offentligheden.

3.6. EØSU bemærker, at også dialogen mellem alle terminaler har afgørende betydning. Den manglende gennemsigtighed med hensyn til terminalernes drift, deres faciliteter og deres tjenester er et stort problem, som ikke i tilstrækkelig grad behandles i lovgivningen. Manglen på oplysninger om terminalerne udpeges som et problem i Den Europæiske Revisionsrets nylige beretning ([7]). Jernbanetransporten reguleres i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/2177 ([8]) om adgang til servicefaciliteter, men denne har kun delvis løst problemet. Der findes ikke nogen gennemsigtighedskrav med hensyn til at give offentligheden adgang til oplysninger om de indre vandveje og nærskibsfarten. Dette betyder helt konkret, at det er umuligt at foretage indledende vurderinger uden at gå i dialog med alle terminaler, selv når den ønskede intermodale transport er mulig.

Udvalget mener derfor, at man med direktivforslaget bør sigte mod at løse dette store problem.

3.7. EØSU glæder sig over, at Kommissionen i direktivet anerkender, at nærskibsfart fra og til øer kan bidrage til at mindske emissionerne fra vejtransport og trængslen på fastlandet. Udvalget understreger, at henvisningen i artikel 1c, stk. 2, litra b), »Hvis der er tale om forbindelser mellem en ø og fastlandet uden et vejalternativ, medfører operationen mindst 40 % lavere eksterne omkostninger end den alternative intermodale søtransport«, også må omfatte forbindelser mellem en ømedlemsstat og EU's fastland.

3.8. I artikel 1c, stk. 6 og 7, i det foreslåede direktiv fastsættes det, at: »Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastsætter detaljerede regler for beregningen af de eksterne omkostninger, som er omhandlet i denne artikels stk. 2«, og at »Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastlægger listen over de foruddefinerede søstrækninger i de alternative intermodale søtransporter, der er omhandlet i denne artikels stk. 2, litra b)«. EØSU mener, at metoden til beregning af de eksterne omkostninger samt listen over de foruddefinerede søstrækninger i de alternative intermodale søtransporter bør fastlægges og medtages som et bilag til dette direktiv. Dette muliggør en kortere gennemførelsesperiode end de 30 måneder, der er fastsat i artikel 3, stk. 1, således at man kan udnytte de fordele, som en tidligere anvendelse af dette direktiv ville kunne medføre.

3.9. EØSU glæder sig over, at den foreslåede revision er i overensstemmelse med meddelelsen om NAIADES III ([9]), der blev vedtaget for nylig, og hvori der opfordres til, at de indre vandveje i større grad integreres i et moderne transeuropæisk intermodalt transportsystem, hvilket udvalget i længere tid har slået til lyd for. EØSU gør opmærksom på, at det er en forudsætning for at kunne anvende intermodal og multimodal transport, at der er passende infrastruktur til rådighed med tilstrækkelig kapacitet.

([5]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/362 af 24. februar 2022 om ændring af direktiv 1999/62/EF, 1999/37/EF og (EU) 2019/520, for så vidt angår afgifter på køretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (EUT L 69 af 4.3.2022, s. 1).

([6]) SWD(2023) 351 final, Bruxelles, den 7.11.2023, s. 9.

([7]) Revisionsrettens særberetning nr. 08/2023 om »Intermodal godstransport — EU er stadig langt fra at flytte godstransporten væk fra vejene«.

([8]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/2177 af 22. november 2017 om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser (EUT L 307 af 23.11.2017, s. 1).

([9]) COM(2021) 324 final.

3.10. EØSU understreger, at der kræves specifikke kvalifikationer i forbindelse med planlægningen, forvaltningen og driften af intermodal transport. Det er imidlertid almindeligt anerkendt i dag, at der er mangel på sådanne kvalifikationer, da uddannelser på transportområdet i EU stadig i vid udstrækning fokuserer på den modale transport.

Udvalget beklager, at dette spørgsmål ikke tages op i direktivforslaget.

3.11. Udvikling og anvendelse af nye teknologier skaber nye og tunge ansvarsopgaver for uddannelsessystemerne. Der er behov for nye kvalifikationer blandt de ansatte for at udforme, planlægge, drive og vedligeholde transportnettene. Der er også store behov, hvad angår infrastrukturen, som skal opfyldes. For at den intermodale godstransport kan fungere godt, er det ikke tilstrækkeligt at opbygge transitsystemer. Der skal også skabes passende informationsstrukturer, der muliggør en gnidningsløs godstransport.

3.12. Derudover er der behov for uddannelser inden for teknologi. Teknologier har allerede haft en betydelig indvirkning på udviklingen af den intermodale transport — f.eks. dobbeltdækkertog, super-containerskibe, store luftfartøjer og innovative logistikselskaber som UPS og FedEx — og nye og fremspirende teknologier, i særdeleshed satellitkommunikation, men også informations- og kommunikationsteknologier i almindelighed, vil med stor sandsynlighed få lige så stor indvirkning i fremtiden.

3.13. Disse teknologier spiller en central rolle med hensyn til at fjerne de mange fysiske barrierer, der forhindrer en gnidningsløs godstransport. I mange områder, navnlig byområder, er anlæggelsen af nye veje ikke længere nok til at mindske trafikbelastningen. Det bliver stadig mere tydeligt, at der er færre og færre arealer til rådighed til at forbedre infrastrukturen, og at fænomenet »induceret efterspørgsel« gør det umuligt at løse trafikbelastningsproblemet ved blot at udbygge.

EØSU bemærker, at en effektiv anvendelse af nye teknologier derfor forudsætter en stærk koordinering og integration af ressourcerne.

3.14. I direktivforslagets artikel 9a indføres der en ny foranstaltning: »Køretøjer, der tilbagelægger vejstrækninger i kombineret transport, er undtaget fra kørselsforbud i weekender, om natten og på helligdage, der kun gælder for tunge godskøretøjer. Denne undtagelse finder ikke anvendelse i tilfælde af generelle kørselsforbud, der gælder for alle køretøjer, som anvendes til private formål«.

3.15. Ifølge Kommissionen udgør sådanne kørselsforbud et stort problem for logistikkæden, da vejstrækninger ikke kan tilbagelægges direkte før eller efter den ikkevejgående fase. Dette fører til trafikpropper på rangerbanegårde, større trafikpropper lige før og efter perioder med kørselsforbud og manglende kapacitet til effektivt at udfylde jernbaner, transit- og speditionstjenester eller køretøjer/fartøjer i nærskibsfarten i disse perioder med kørselsforbud, der begrænser køreplanerne for den ikke-vejgående del af transporten ([10]).

3.16. EØSU opfordrer til, at man under anvendelsen af denne nye foranstaltning overholder hviletider og pauser for lastbilchauffører. Den økonomiske rentabilitet må ikke påvirke trafiksikkerheden eller chaufførernes arbejdsvilkår i EU.

3.17. Flere undersøgelser af sammenhængen mellem de faktorer, der forårsager træthed, viser, at det højeste risikoniveau for ulykker om natten kan være op til ti gange højere end risikoniveauet for ulykker om dagen ([11]).

Især lastbilchauffører, som ofte må tilbringe natten på rastepladser, klager over, at dårlig indretning af parkeringspladser og ubehagelige omgivelser er faktorer, der bidrager til en dårlig søvnkvalitet.

Desuden angiver 71 % af lastbilchaufførerne, at natkørsel er en vigtig faktor, der bidrager til træthed ([12]). Natarbejde forstyrrer døgnrytmen og fører til uregelmæssig søvn.

Bruxelles, den 14. februar 2024.

Oliver RÖPKE

Formand
for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg

([10]) SWD(2023) 351 final, Bruxelles, den 7.11.2023, s. 128.
([11]) https://www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2021/05/Driver-Fatigue-in-European-Road-Transport-Report.pdf.
([12]) https://www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2021/05/Driver-Fatigue-in-European-Road-Transport-Report.pdf.