

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén – Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden

[COM(2020) 789 final]

(2021/C 286/27)

Föredragande: **Stefan BACK**

Medföredragande: **Tanja BUZEK**

Remiss	Europeiska kommissionen, 26.3.2021
Rättslig grund	Artikel 304 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt
Ansvarig sektion	Transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället
Antagande av sektionen	14.4.2021
Antagande vid plenarsessionen	27.4.2021
Plenarsession nr	560
Resultat av omröstningen	
(för/emot/nedlagda röster)	230/1/7

1. Slutsatser och rekommendationer

1.1 EESK välkomnar det faktum att den nya transportstrategin är inriktad på hållbar och smart mobilitet och framhåller transporternas avgörande betydelse och fördelar för människor och EU:s ekonomi, samtidigt som den behandlar kostnaderna för samhället.

1.2 I strategin erkänns den inre marknaden och sociala frågor som avgörande faktorer för övergången till en mer hållbar och smart mobilitet, men fullständig hänsyn tas inte till dem. De brister som identifieras i det åtföljande arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar åtgärdas i själva verket inte i tillräcklig utsträckning genom insatser eller i särskilda kapitel i strategin.

1.3 EESK stöder det allmänna tillvägagångssättet att integrera strategin i den europeiska gröna given och lägga särskild vikt vid åtgärder som syftar till att uppnå klimatmålen. Kommittén ifrågasätter dock huruvida balansen mellan tekniska och transportpolitiska åtgärder är lämplig för att kunna uppnå dem. Vi framhåller särskilt att många av de åtgärder som föreslås med avseende på hållbarhet och digitalisering har långtgående effekter på den inre marknaden och transportarbetarna. Om detta inte uppmärksammas tillräckligt kan det få negativa konsekvenser för genomförandet.

1.4 En framgångsrik EU-strategi för mobilitet måste också gå hand i hand med en förstärkning av konkurrenskraften inom transportsektorn som helhet och EU:s tillhörande industriella bas.

1.5 Covid-19-pandemin, som saknar motstycke, har visat hur oerhört viktigt det är med en välfungerande inre marknad för transporter och hållbara försörjningskedjor samt med kollektivtrafik för samhällsviktiga arbetstagares rörlighet. Den har också gjort att transportbranschen har fått kämpa för sin överlevnad på grund av de minskande volymer som blivit en följd av pandemin.

1.6 Pandemin har på ett dramatiskt sätt belyst hur situationen ser ut för tusentals transportarbetare som blivit strandsatta i Europa och runtom i världen samtidigt som de måste hantera osäkra anställningsavtal. Den sätter också strålkastarljuset på en social kris inom transportsektorn eftersom transportpolitiken under de senaste årtiondena, med fokus på den inre marknaden, har misslyckats med att förhindra försämringen av arbetsvillkoren inom alla transportslag. EESK ser här ett brådskande behov av att tillämpa samma ambitionsnivå på ett socialt hållbart transportsystem. Dessutom måste man i en krisberedskapsplan, som bör inrättas inom en nära framtid, sträva efter att förhindra negativa effekter för transportarbetare.

1.7 EESK välkomnar det faktum att kvinnor inom transportsektorn lyfts fram i strategin, men beklagar återigen att det inte finns någon åtgärdsplan som motsvarar denna ambition.

1.8 Kommittén instämmer i de prioriteringar som fastställts avseende behovet av att fullborda det gemensamma europeiska transportområdet och stärka den inre marknaden, även mot bakgrund av covid-19-krisen, samt behovet av att utarbeta en krisberedskapsplan. Vi insisterar dock på att inrättandet av en sådan krisberedskapsplan måste bygga på en seriös dialog med det organiserade civila samhället och arbetsmarknadens parter och ske i samråd med arbetsmarknadens parter.

1.9 EESK anser att det är ytterst olämpligt att begränsa milstolparna för en motståndskraftig mobilitet till att TEN-T ska genomföras i tid och till en minskning av antalet dödsfall på grund av transporter, med tanke på att detta avsnitt i strategin behandlar en så stor bredd av frågor.

1.10 Kommittén ställer sig bakom att alla transportslag görs mer hållbara och att ett hållbart multimodalt transportsystem som bygger på samverkan mellan transportslagen, optimerade miljömässiga egenskaper och social hållbarhet för alla transportslag främjas. EESK anser att fordonsutsläpp bör mätas under fordonets livscykel och med en "från källa till hjul"-metod.

1.11 Milstolpe 1 med minst 30 miljoner utsläppsfria bilar och 80 000 utsläppsfria lastbilar i drift senast 2030 verkar alltför optimistisk och har inte analyserats tillräckligt, med tanke på att det inte finns någon tydlig uppfattning om hur många laddningsstationer som behövs för den planerade fordonsparken. EESK varnar för att sätta upp alltför ambitiösa mål som kan ha negativa effekter på strategins trovärdighet.

1.12 Kommittén ifrågasätter huruvida den nya strategin är förenlig med ett tillvägagångssätt där de olika transportslagen betraktas som en kombinerad resurs, där samverkan mellan de olika transportslagen inom ett multimodalt transportsystem främjas utifrån de lösningar som har de bästa miljömässiga och sociala avtrycken och är mest effektiva.

1.13 Social dumpning och otillbörliga metoder i en sektor skapar snedvridningar i andra sektorer. Otrygga arbetsvillkor och bristande efterlevnad av den sociala lagstiftningen snedvrider signalerna för prissättning och valen av transporttjänst. Utöver internaliseringen av alla externa kostnader ser EESK ett behov av ett initiativ för att inkludera arbetskostnaderna som en del av en rättvis prissättningspolitik för hållbara transporttjänster. En rättvis marknadsekonomisk prissättning för en transporttjänst måste inbegripa en lön som går att leva på, samma lön för samma arbete på samma plats, sjukförsäkring och socialförsäkring. Prissättningen för kollektivtrafiken omfattar ersättning för trafikplikten.

1.14 Enligt strategin bör sjö- och järnvägstransporter kunna konkurrera på lika villkor med vägtransporter senast 2030, men det saknas en förklaring av hur detta ska åstadkommas. I själva verket saknas det en mer övergripande strategi för att öka användningen av godstrafik på järnväg och närsjöfart.

1.15 Statligt stöd är relevant för att eftersträva politiska mål såsom att göra transporterna gröna och sociala. EESK ser ett brådskande behov av att se över riktlinjerna för statligt stöd, i synnerhet riktlinjerna för statligt stöd till sjötransport, för att säkerställa rättvisa sociala och ekonomiska villkor inom hamnsektorn och sysselsättning för europeiskt sjöfolk.

1.16 Strategin saknar dessutom en djupgående analys av den avgörande kopplingen mellan den inre marknaden och konkurrenspolitiken, och EESK uttrycker oro över förlängningen av gruppundantagsförordningen för konsortier.

1.17 Strategin återspeglar inte heller landsbygdsområdenas intressen i tillräcklig utsträckning. EESK efterlyser att man i det kommande meddelandet om den långsiktiga visionen för landsbygdsområdena tar upp den viktiga mobilitetsaspekten och säkerställer överkomliga alternativ som är ändamålsenliga och tillgängliga för alla.

1.18 Tillgång till kollektivtrafik av god kvalitet till ett överkomligt pris, som ett hållbart alternativ till individuella transportsätt, är av avgörande betydelse för att undvika ojämlikheter när det gäller tillgången till transporter, i synnerhet i landsbygdsområden. När det gäller att uppnå hållbar mobilitet i städer bör större fokus ligga på att kollektivtrafiken utgör ryggraden i denna omställning och är en viktig källa till social inkludering och lokal sysselsättning av hög kvalitet.

1.19 EESK anser att stadstrafiken är lämplig för pilotprojekt inom uppkopplad, samverkande och automatiserad mobilitet, vilka bör baseras på en konsekvensbedömning vad gäller säkerheten samt en dialog med det civila samhället och arbetsmarknadens parter. Kommittén understryker behovet av tillräcklig finansiering för att möjliggöra kompetensuppbyggnad där så behövs.

1.20 När det gäller mobiliteten i städerna bör plattformar för mobilitet som en tjänst omfattas av offentlig ansvarsskyldighet för att säkerställa genomförandet av strategierna för mobilitet i städer. Endast socialt ansvarsfulla leverantörer av mobilitetstjänster som tillhandahåller rättvisa och anständiga arbetsvillkor bör ha tillgång till plattformar för mobilitet som en tjänst, varvid hänsyn också bör tas till den planerade lagstiftningen om plattformsarbetare.

1.21 EESK välkomnar de mål för digitalisering och automatisering som fastställs i strategin som ett sätt att uppnå hållbarhetsmålen och efterfrågar en bred dialog om de mer övergripande samhälls- och miljöeffekterna. Vi betonar behovet av en människocentrerad strategi, inbegripet sociala och miljömässiga aspekter.

1.22 EESK noterar med oro att transportarbetare inte behandlas över huvud taget i kapitlet om smart rörlighet. Den mänskliga faktorn är mycket viktig vid forskning, utformning och användning av digital och automatiserad teknik för att sådana innovationer ska kunna användas på ett framgångsrikt sätt, och den måste bygga på en inkluderande social dialog för att säkerställa en rättvis omställning.

1.23 Den digitala omställningen äger rum just nu. EESK beklagar att rekommendationer om dess konsekvenser för arbetstagarna inom transportsektorn inte kommer att utfärdas förrän 2023. Kommittén uppmanar till omedelbara åtgärder i samråd med arbetsmarknadens parter och på grundval av befintlig bästa praxis.

1.24 Framgångsrika investeringar i digital teknik kräver en deltagarinriktad social dialog redan från start som omfattar en diskussion om vilket syfte digitaliseringen och automatiseringen har (t.ex. effektivitetsökning i förhållande till överkapacitet), målet med motsvarande åtgärder för säkrare och hälsosammare arbetsplatser och bevarande av sysselsättning, och en rättvis andel av produktivitetsvinsterna till arbetarna.

1.25 EESK välkomnar ett ökat erkännande av transportarbetare, men det krävs konkreta lagstiftningsinitiativ för att undanröja social dumpning inom alla transportslag. Vi ser ett brådskande behov av att inrätta en social arbetsgrupp för transport som omfattar alla relevanta generaldirektorat (GD), såsom bland andra GD Transport och rörlighet och GD Sysselsättning, socialpolitik och inkludering.

1.26 Kommittén stöder målet om att närma sig noll dödsoffer för alla transportslag 2050, men strategin omfattar inte yrkesmässiga vägtransporter och i synnerhet inte problemet med förarnas trötthet som en "kronisk sjukdom" och en viktig faktor när det gäller olyckor. När det gäller busschaufförer vill vi uppmärksamma den rapport som kommissionen ska lägga fram för rådet och parlamentet, och vi förväntar oss att EU-institutionerna agerar i enlighet med de politiska mål som fastställs i förordningen om kör- och vilotider.

1.27 EESK understryker vikten av att få ett brett stöd för en grön, social och digital omställning från alla berörda parter i det civila samhället, inbegripet arbetsmarknadens parter, och är redo att bidra till en dialog med det civila samhället för att utforma och genomföra strategin. I strategin anges med rätta att omställningen till en hållbar, smart och motståndskraftig mobilitet måste vara rättvis, eller annars inte genomföras.

2. Bakgrund

2.1 I "Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden" framhålls transporternas avgörande betydelse och fördelar för människor och för EU:s ekonomi, men även kostnaderna för samhället behandlas. I meddelandet föreslår kommissionen en ny strategi för att uppnå målen att minska utsläppen av växthusgaser från transporter med 55 % fram till 2030 och med 90 % fram till 2050, enligt överenskommelsen i den europeiska gröna given. Vidare upprättas en färdplan för att digitalisera och utveckla automatisering och artificiell intelligens (AI) inom transportsektorn.

2.2 Mot bakgrund av erfarenheterna från covid-19 framhålls i strategin motståndskraft inför framtida kriser som ett viktigt mål för EU:s transportpolitik, tillsammans med fullbordandet av det gemensamma europeiska transportområdet, i enlighet med vitboken om transportpolitik från 2011.

2.3 I strategin, som innehåller 10 nyckelområden (flaggskeppsinitiativ) och 14 konkreta milstolpar, anges även att prismässigt överkomlig mobilitet måste vara tillgänglig för alla och att sektorn måste erbjuda goda sociala förhållanden, omskolningsmöjligheter och attraktiva arbetstillfällen. Den europeiska pelaren för sociala rättigheter måste säkerställa att den gröna och digitala omställningen är rättvis.

2.4 I den handlingsplan som åtföljer meddelandet föreskrivs 82 åtgärder som ska vidtas mellan 2021 och 2023. En ytterligare analys presenteras i ett åtföljande arbetsdokument från kommissionens avdelningar.

3. Allmänna kommentarer: Strategins vision

3.1 Ett decennium efter den senaste vitboken om transportpolitik 2011 syftar kommissionens nya övergripande strategi till att uppnå de grundläggande målen hållbar, smart och motståndskraftig mobilitet. De tidigare vitböckerna (1992, 2001 och 2011) var alla inriktade på inrättandet av det gemensamma europeiska transportområdet och fullbordandet av den inre marknaden.

3.2 Redan 2001 och 2011 berördes i vitböckerna problemet med EU:s beroende av fossila bränslen och klimatförändringarna samt det ökande bidraget till utsläppen av växthusgaser från EU:s transportsektor, men deras klimatinriktade mål uppnåddes inte. Med tanke på klimatkrisen välkomnar EESK varmt tillvägagångssättet att integrera EU:s nya strategi för mobilitet i den europeiska gröna given med särskild tonvikt på åtgärder som syftar till att uppnå klimatmålen.

3.3 För att säkerställa att de tillhörande europeiska industriella värdekedjorna kommer att utgöra ryggraden i en hållbar och digital omvandling av EU:s transporter måste en framgångsrik mobilitetsstrategi gå hand i hand med en förstärkning av EU:s industriella bas. Den måste i hög grad bygga på att stärka konkurrenskraften inom transportsektorn som helhet.

3.4 Covid-19-pandemin, som saknar motstycke, har visat hur oerhört viktigt det är med en välfungerande inre marknad för transporter och med hållbara försörjningskedjor, och har också gjort att transportbranschen har fått kämpa för sin överlevnad på grund av de minskande volymer som blivit en följd av pandemin. Den har även på ett dramatiskt sätt belyst hur situationen ser ut för tusentals transportarbetare som blivit strandsatta över hela Europa och världen med osäkra anställningsavtal, otillräcklig socialförsäkring och sjukförsäkring samt förlorade arbeten, utan socialt skydd. Den sätter också strålkastarljuset på en social kris inom transportsektorn som avslöjar brister i EU:s tidigare transportpolitik och visar på behovet av att tillämpa samma ambitionsnivå på ett socialt hållbart transportsystem. EESK anser det absolut nödvändigt att inte gå miste om möjligheten att för framtiden skapa ett verkligt hållbart gemensamt europeiskt transportområde, som nu behöver revideras grundligt. Dessutom måste man i en beredskapsplan för framtida kriser sträva efter att förhindra negativa effekter för transportarbetare.

3.5 Trots de initiativ som hittills tagits har det gemensamma europeiska transportområdet, inbegripet de aspekter som rör den inre marknaden, sociala frågor och miljöfrågor, inte blivit verklighet och det finns ett brådskande behov av ytterligare åtgärder. EESK beklagar att strategin, även om den är mycket detaljerad när det gäller klimat- och digitaliseringsmålen och de medel genom vilka dessa ska uppnås, är mindre uttömmande när det gäller den inre marknaden och sociala frågor. Detta är särskilt beklagligt eftersom många av de åtgärder som föreslagits med avseende på hållbarhet och digitalisering har långtgående effekter på den inre marknaden och transportarbetarna, något som det därför hänvisas till genom hela detta yttrande. I detta avseende efterfrågar EESK ett mer holistiskt och övergripande tillvägagångssätt för att undvika att strategin slutar i en pyrrhusseger.

3.6 EESK välkomnar det faktum att strategin lyfter fram kvinnorna inom transportsektorn och att kommissionen kommer att tillämpa jämlikhetsintegrering i sina transportrelaterade politiska initiativ, men beklagar att det inte finns någon åtgärds punkt som motsvarar denna ambition. Det räcker inte med ett "utbyte av god praxis" och ett nätverk av mångfaldsambassadörer för att integrera ett jämställdhetsperspektiv i EU:s transportpolitik. Goda exempel på åtgärds punkter ingår i den tematiska handledningen för planer för hållbar rörlighet i städer "Addressing Gender Equity and Vulnerable Groups in SUMPs".

3.7 En majoritet av de planerade åtgärderna enligt avsnitten 1–3 (vision, hållbar mobilitet och smart mobilitet) i strategin har ett snävt tillämpningsområde som främst är inriktat på tekniska frågor som rör de miljömässiga egenskaperna hos fordon, fartyg och flygplan, utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen, industriella och digitala utvecklingsprojekt, energibeskattnings och internalisering av externa kostnader i syfte att genomföra principen om att förorenaren/användaren betalar. Flaggshipsinitiativen 3 och 4 avser lagstiftningsmässiga och andra politiska åtgärder för att främja hållbara passagerar- och godstransporter.

3.8 Medan både de föreslagna åtgärderna och milstolparna förefaller vara ömsesidigt relativt enhetliga när det gäller de huvudsakligen tekniska frågor som behandlas i avsnitten 1–3, ifrågasätter EESK huruvida balansen mellan tekniska åtgärder och transportpolitiska åtgärder är lämplig för att uppnå klimatmålen.

3.9 Kommittén ifrågasätter även tillvägagångssättet, där det behövs ett arbetsdokument på nästan 300 sidor från kommissionens avdelningar för att helt och hållet förstå målen i strategin. Detta sätt att presentera och förklara en strategi bidrar inte till att göra den tillgänglig eller till att få ett brett stöd för den.

3.10 I strategin anges med rätta att sektorns "allra mest värdefulla tillgång är dess anställda och en hållbar och smart omställning kommer inte att vara möjlig utan stöd och engagemang från transportarbetarna".

3.11 EESK vill fästa uppmärksamheten på att man i landsbygdsområdena i Europa är särskilt oroad över att de fastställda målen för hållbar mobilitet kanske endast kan uppnås genom avsevärda inskränkningar i livsstilen. Kommissionen uppmanas proaktivt att ta upp den viktiga mobilitetsaspekten i sitt kommande meddelande om den långsiktiga visionen för landsbygdsområdena och säkerställa överkomliga alternativ som är ändamålsenliga och tillgängliga för alla.

3.12 EESK betonar vikten av att få ett brett stöd för den planerade gröna och digitala omställningen från alla berörda parter i det civila samhället, inbegripet arbetsmarknadens parter. Detta innebär även att den sociala dimensionen, som bör omfatta en dialog om det bästa sättet att hantera omställningen på och göra den socialt godtagbar, är mycket viktig.

3.13 EESK är redo att bidra till en dialog med det civila samhället för att utforma och genomföra strategin, och målet med detta yttrande är att lägga fram konkreta förslag i debatten.

4. Hållbara transporter

4.1 EESK instämmer i att det krävs tre pelare av åtgärder för att uppnå denna systemförändring, nämligen att "1) göra alla transportslag mer hållbara, 2) göra hållbara alternativ mer tillgängliga i ett multimodalt system och 3) införa rätt incitament för att driva på omställningen".

4.2 För att göra alla transportslag mer hållbara är syftet med milstolpe 1 att det ska finnas 30 miljoner utsläppsfria bilar och 80 000 utsläppsfria lastbilar i drift senast 2030, med utgångspunkt i dagens situation med cirka en miljon bilar och 30 000 lastbilar⁽¹⁾. EESK noterar att investeringsbeslut kommer att fattas nu eller mycket snart om de fordon som ska vara i drift 2030. Med tanke på prisskillnaden, den fortfarande ganska sparsamma laddnings- och tankningsinfrastrukturen för alternativa bränslen och fordonens livslängd förefaller detta scenario vara alltför optimistiskt. Dessutom verkar det fortfarande saknas en tydlig uppfattning om det antal laddnings- och tankningsstationer som behövs för den planerade fordonsparken. Vi varnar för att sätta upp alltför ambitiösa mål som kan ha negativa effekter på strategins trovärdighet.

4.3 I strategin anges tydligt att el och vätgas är det alternativ som ska prioriteras för att minska koldioxidutsläppen från mobilitet. En korrekt utsläppsfri strategi för mobilitet bör beakta fordons koldioxidavtryck under hela deras livscykel (endast 33 % av elen inom EU kom från förnybar energi 2018) och mätas genom en "från källa till hjul"-metod.

⁽¹⁾ Arbetsdokument från kommissionens avdelningar SWD (2020) 331, avsnitt 4.1.1, s. 81 och följande.

4.4 EESK stöder helhjärtat övergången till mer hållbara transportlösningar och uppmuntrar kommissionen att utveckla denna strategi med konkreta åtgärder som även stöder icke-motoriserade transporter.

4.5 Den gröna givnen prioriterar resurseffektivitet genom en omställning till en ren och cirkulär ekonomi, återställande av den biologiska mångfalden, hejdande av förstörelsen av offentliga platser och minskning av föroreningar. Med tanke på detta upprepar EESK att en hållbar transportstrategi måste prioritera infrastruktur som innebär markbesparingar, säkerställa en rättvis fördelning av utrymmet i städer och tätorter och vara resurseffektiv, i synnerhet i fråga om kritiska resurser. De grundläggande rättigheterna måste respekteras.

4.6 EESK välkomnar att kommissionen kommer att samarbeta ytterligare med städer och medlemsstater för att se till att alla stora och medelstora städer inför sina egna planer för hållbar rörlighet i städer senast 2030. Det aktuella läget tyder på att antalet utvecklade planer för hållbar rörlighet i städer inte kommer att öka på det sätt som eftersträvas utan nationella ramar och finansiella instrument för utveckling och genomförande av planer för hållbar rörlighet i städer.

4.7 Strategin tar endast kortfattat upp parkeringsförvaltning och parkeringspolitik. EESK föreslår att detta utvecklas ytterligare med tydliga åtgärder, med beaktande av parkeringsplatsers negativa inverkan när det gäller hårdgörning av mark i städer. God parkeringsförvaltning kan bidra till att frigöra värdefulla offentliga ytor, göra städerna mer attraktiva, stödja den lokala ekonomin, minska fordonstrafiken, trafikstockningarna och luftföroreningarna samt förbättra trafiksäkerheten.

4.8 Den andra pelaren för hållbara transporter behandlar tillgängligheten till alternativa transportslag och möjligheten att i detta sammanhang välja mellan dessa i ett multimodalt system. I milstolparna 4–8 föreskrivs mål för 2030 och 2050 om en massiv ökning av järnvägstransporter för passagerare (fördubbling av höghastighetståg senast 2030 och tredubbling senast 2050) och godstrafiken på järnväg (ökning med 50 % senast 2030 och en fördubbling senast 2050). Vidare fastställs mål för kollektivtrafik, inre vattenvägar och närsjöfart samt om 100 klimatneutrala städer senast 2030.

4.9 EESK ifrågasätter huruvida strategin är förenlig med ett tillvägagångssätt där de olika transportslagen betraktas som en kombinerad resurs, där samverkan mellan de olika transportslagen inom ett multimodalt transportsystem främjas utifrån de lösningar som har de bästa miljömässiga och sociala avtrycken och är mest effektiva, i stället för att de olika transportslagen ställs emot varandra.

4.10 I detta sammanhang efterfrågar kommittén en bredare hållbarhetsutvärdering för att kunna införliva den sociala hållbarhetsaspekten till fullo. Vi föreslår att man kompletterar miljöavtrycket i strategin med ett jämförbart "europeiskt arbetsavtryck för transport" för rättvisa arbetsvillkor, som omfattar alla aspekter som är relevanta för att motverka en ytterligare försämring, för att säkerställa rättvis konkurrens mellan transportslag och för att undvika destruktiv konkurrens genom att skapa fel incitament. En rättvis marknadsekonomisk prissättning för att säkerställa lika villkor mellan olika transportslag måste omfatta rättvisa arbetskostnader, vilket betonas i kapitel 6.

4.11 Det är beklagligt att utvecklingen av multimodala modeller för godstransporter, baserade på samverkan mellan transportslagen, optimerade miljömässiga egenskaper, social hållbarhet för varje transportslag och optimering av resurser genom digitala plattformar samtidigt som all social lagstiftning iakttas, inte utgör en av milstolparna enligt pelaren för smart mobilitet i strategin.

4.12 Enligt milstolpe 9 förväntas sjö- och järnvägstransporter kunna konkurrera på lika villkor med vägtransporter senast 2030, men det saknas en förklaring av hur detta ska åstadkommas, förutom möjligtvis genom internalisering av externa kostnader och bränslebeskattning. I själva verket saknas det en mer övergripande strategi för att öka användningen av godstrafik på järnväg och närsjöfart som beaktar bland annat de högre kostnaderna för järnväg och de problem med punktlighet för järnväg som beskrivs i det åtföljande arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar.

4.13 Syftet med milstolpe 4 är att all tidtabellsbaserad trafik med resor som är kortare än 500 km inom EU bör vara koldioxidneutral senast 2030. Påverkan på passagerartransporter med buss och de eventuella negativa effekterna när det gäller hållbarheten behöver diskuteras.

4.14 Statligt stöd är relevant för att eftersträva politiska mål såsom att göra transporterna gröna och sociala. EESK ser ett brådskande behov av att se över riktlinjerna för statligt stöd. Ett inslag är den territoriella aspekten, till exempel när det gäller avlägsna områden. Dessutom vill vi belysa att det sedan länge har framförts krav på att riktlinjerna för statligt stöd till sjötransport ska anpassas för att säkerställa rättvisa sociala och ekonomiska villkor inom hamnsektorn och sysselsättning av europeiskt sjöfolk, i syfte att göra sjöfartssektorn socialt hållbar. Detsamma gäller krav på att åtgärder ska vidtas tidigare än 2023.

4.15 EESK kritiserar det faktum att strategin saknar en djupgående analys av den avgörande kopplingen mellan den inre marknaden och konkurrenspolitiken. Vi instämmer i att det krävs en ordentlig diskussion om statligt stöd och subventioner till sjötransportsektorn och deras inverkan på hamnsektorn. De europeiska arbetsmarknadsparterna uttryckte gemensamt sin oro över förlängningen av förordningen för gruppundantag för konsortier, som kommer att förvärra ojämlikheten i behandlingen av fartygsägare respektive aktörer inom hamnsektorn och få skadliga effekter på EU:s hamnar⁽²⁾.

5. Smart mobilitet

5.1 EESK instämmer i att eftersom "innovation kommer att forma framtidens mobilitet för passagerare och gods bör de rätta ramarna och förutsättningarna skapas för att underlätta denna omställning som kan effektivisera transportsystemet och göra det hållbarare". Vi anser det vara nödvändigt att följa en central vägledande princip: att digitalisering och automatisering är instrument snarare än mål i sig själva.

5.2 I detta sammanhang välkomnar EESK de mål för digitalisering och automatisering som fastställs i strategin som ett sätt att uppnå hållbarhetsmålen. Att ta itu med samhälls- och miljöeffekterna av AI, principen om mänsklig kontroll över maskiner samt insamling av personuppgifter och användning av sådana uppgifter är av yttersta vikt och kräver en bred dialog. Det är mycket viktigt att den mänskliga faktorn inkluderas vid forskning, utformning och användning av digital och automatiserad teknik för att sådana innovationer ska kunna användas på ett framgångsrikt sätt, och den måste bygga på en inkluderande social dialog för att säkerställa en rättvis omställning. Det krävs en människocentrerad strategi, som tar hänsyn till sociala och miljömässiga aspekter, samt en garanti för att tekniken inte missbrukas.

5.3 EESK noterar bristen på hänvisningar till de övergripande initiativen i fråga om de aspekter av AI som rör säkerhet, ansvarsskyldighet, grundläggande rättigheter och data och till dataaktspaketet när det gäller kontroll och villkor för delning av data.

5.4 För att EU ska bli världsledande i utvecklingen av tjänster och system för uppkopplad, samverkande och automatiserad mobilitet bör det bli lättare att testa pilottjänsterna i stadstrafiksystemen, på grundval av en konsekvensbedömning vad gäller säkerheten samt en dialog med det civila samhället och arbetsmarknadens parter. De nuvarande pilottjänsterna testas främst i slutna transportsystem (universitetsområden, industrikomplex osv.).

5.5 Kommittén välkomnar att strategin behandlar digital omställning inom mobiliteten i städerna, inbegripet mobilitet som en tjänst, delade tjänster, tjänster på begäran och framväxten av förmedlingsplattformar samt de möjligheter och risker för hållbara och effektiva transportkoncept som detta medför. Vi välkomnar också att sociala frågor och säkerhetsfrågor med rätta tas upp i punkt 38, eftersom ett antal nya mobilitetstjänster och förmedlingsplattformar erbjuder otrygga anställningsformer och låga lönenivåer, vilket kan medföra konkurrensproblem. Inom åtgärd 23 ska "behovet av åtgärder för att säkerställa rättvisa villkor för lokal efterfrågestyrd persontransport och taxiplattformar" dock inte bedömas förrän 2022.

⁽²⁾ De europeiska arbetsmarknadsparterna har framfört denna synpunkt till kommissionsledamöterna Adina Vălean och Nicolas Schmit.

5.6 Plattformar för mobilitet som en tjänst bör omfattas av offentlig ansvarsskyldighet för att säkerställa genomförandet av strategierna för mobilitet i städer. Endast socialt ansvarsfulla leverantörer av mobilitetstjänster som tillhandahåller rättvisa och anständiga arbetsvillkor bör ha tillgång till plattformar för mobilitet som en tjänst, varvid hänsyn också bör tas till den planerade lagstiftningen om plattformsarbetare.

5.7 EESK välkomnar kommissionens initiativ till lagstiftning som behandlar arbetsförhållandena för plattformsarbetare och förväntar sig att förslaget ska garantera presumptionen om ett anställningsförhållande och rättvisa arbetsförhållanden för plattformsarbetare inom transportsektorn, inom till exempel taxi- eller leveranstjänster.

5.8 Kommittén är mycket uppmärksam på oron över att kostnaderna för lösningar för smart mobilitet, AI-utveckling och automatisering skulle kunna öka klyftorna, eftersom utgångsläget varierar mellan olika EU-medlemsstater. Därför anser EESK att man inom ramen för en framgångsrik strategi för EU måste ta itu med dessa investeringsluckor genom att ge stöd till lösningar för smart mobilitet i fattigare medlemsstater, och även genom att stärka den sociala dialogen, de sociala förhållandena och en människocentrerad strategi.

6. Motståndskraftig mobilitet

6.1 Avsnitt 4 om motståndskraftig mobilitet innehåller tre flaggskeppsinitiativ – att stärka den inre marknaden, se till att mobiliteten är rättvis för alla och förbättra säkerhet och trygghet inom transporter – som åtföljs av milstolparna 13 och 14.

Den inre marknads betydelse

6.2 EESK instämmer i de prioriteringar som fastställts avseende behovet av att fullborda det gemensamma europeiska transportområdet och stärka den inre marknaden, även mot bakgrund av covid-19-krisen, samt behovet av att utarbeta en krisberedskapsplan. Kommittén anser dock att inrättandet av en sådan krisberedskapsplan måste bygga på en seriös dialog med det organiserade civila samhället och arbetsmarknadens parter och göras i samråd med arbetsmarknadens parter.

6.3 Vi beklagar dock att t.ex. fullbordandet av det gemensamma europeiska transportområdet, stärkandet av den inre marknaden, vikten av att TEN-T genomförs i tid, utvecklingen av strategiska värdekedjor för bland annat batterier och vätgas samt relaterade finansieringsbehov för att uppnå målen i den gröna given och den digitala omställningen av transportsektorn slås ihop med andra viktiga frågor som passagerares rättigheter, allmän trafikplikt, transportarbetarnas sociala villkor och säkerhet och trygghet inom transporter. Det ger ett märkligt intryck att övergripande frågor som rör den inre marknaden och relaterade sociala frågor och säkerhetsfrågor har placerats sist i strategin.

6.4 EESK anser att det är ytterst olämpligt att begränsa milstolparna i detta avsnitt till att TEN-T ska genomföras i tid och till en minskning av antalet dödsfall på grund av transporter, eftersom det behandlar stärkandet av den inre marknaden och fullbordandet av det gemensamma europeiska transportområdet, inbegripet ökad effektivitet genom att kapacitetsutnyttjandet optimeras, finansiering av moderniseringen av fordonsparken, frågor om statligt stöd, förbättrad konnektivitet samt skydd av passagerare och deras rättigheter.

6.5 Kommittén noterar att en inre marknad som är välfungerande och motståndskraftig mot kriser, enligt visionen i strategin, också måste "vara ett viktigt mål för EU:s transportpolitik", samtidigt som att "skapa grönare mobilitet måste vara ett nytt villkor för att transportsektorn ska kunna växa". Fullbordandet av den inre marknaden för transporter med nya hållbara och digitaliserade affärsmodeller skulle mycket väl ha kunnat läggas till som en milstolpe, till exempel.

6.6 Det är även beklagligt att de kvarstående hindren för ett fullständigt genomförande av den inre marknaden på transportområdet inte beskrivs i strategin. Särskilt i avsnitt 4.3.3 i arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar behandlas ett antal frågor som rör hur den inre marknaden fungerar, som inte tas upp i avsnitt 4. Ett liknande problem återfinns i avsnitt 4.3.4, där man beskriver ett antal sociala brister som inte behandlas i strategin.

6.7 Förfarandena för bättre lagstiftning behöver förbättras. EESK framhåller att var och en av åtgärderna, oavsett om de finns omnämnda i åtgärdsplanen eller i andra dokument, måste åtföljas av en fullständig konsekvensbedömning (av de sociala, miljömässiga och ekonomiska aspekterna, med hänsyn till jämställdhetsdimensionen) som utförs i samråd med erkända arbetsmarknadsparter samt med representativa organisationer som är godkända av kommissionen.

6.8 På samma sätt har flera av de planerade åtgärderna i de föregående avsnitten i strategin tydlig inverkan på den inre marknaden, t.ex. ändringar av direktivet om vikter och dimensioner för godsfordon, ändringar av luftfartslagstiftning och när det gäller digitala plattformar.

Den sociala dimensionen och arbetsförhållandena

6.9 Den exceptionella covid-19-krisen har visat att transporter utgör samhällsviktiga tjänster. Krisen har även belyst transportarbetarnas viktiga roll och deras betydelse för transportsystemets motståndskraft. EESK välkomnar att transportarbetarna i strategin får ett större erkännande än i tidigare transportpolitiska dokument, varvid det konstateras att de är sektorns "allra mest värdefulla tillgång" och att vissa av dem har hårda och osäkra arbetsvillkor. Mot bakgrund av den betydelse som den sociala pelaren har vid genomförandet av EU:s nuvarande politik är det dock förvånande att transporternas sociala dimension inte behandlas i ett särskilt avsnitt.

6.10 I strategin uppmärksammas vidare sektorns demografiska problem och svårigheter när det gäller att locka till sig den arbetskraft som behövs. Slutsatsen dras att man genom att erbjuda bättre socialskyddsnormer direkt skulle "bidra till att avhjälpa den nuvarande allmänna bristen på attraktionskraft hos sektorn". Tyvärr innehåller varken strategin eller arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar någon tillfredsställande analys av orsakerna till transportsektorns svårigheter att locka till sig arbetskraft. De tar inte hänsyn till att all transportpolitik under de senaste årtiondena med fokus på den inre marknaden har misslyckats med att förhindra försämringen av arbetsvillkoren inom alla transportslag.

6.11 Kommissionens förklaringar att den kommer att "överväga åtgärder inom de olika transportslagen för att stärka lagstiftningen om arbetstagarnas villkor" och "lansera initiativ för att öka transportsektorns attraktionskraft" under 2021–2023 är för vaga. Det är svårt att förstå varför inslag såsom rättvisa arbetsvillkor och ökningen av yrkets attraktionskraft, inbegripet för ungdomar och kvinnor, inte har ansetts vara värda några milstolpar.

6.12 Det krävs konkreta lagstiftningsinitiativ för att undanröja social dumpning inom alla transportslag. Principen om lika lön för lika arbete på samma plats måste vara tillämplig på alla transportslag (utstationering av mycket mobila arbetstagare) eller skydd av sysselsättning och förvärvade rättigheter för personal vid byte av operatör på grund av anbudsförfaranden för de olika transportslagen. EESK ser därför ett brådskande behov av att inrätta en social arbetsgrupp för transporter, som omfattar alla relevanta generaldirektorat, bland andra GD Transport och rörlighet, GD Sysselsättning, socialpolitik och inkludering samt GD Konkurrens.

Sociala kostnader och hållbarhet

6.13 Social dumpning och otillbörliga metoder i en sektor skapar snedvridningar i andra sektorer. Otrygga arbetsvillkor och bristande efterlevnad av den sociala lagstiftningen snedvrider signalerna för prissättning och valen av transporttjänst. Utöver internaliseringen av alla externa kostnader ser EESK ett behov av ett initiativ för att inkludera arbetskostnaderna som en del av en rättvis prissättningspolitik för hållbara transporttjänster. En rättvis marknadsekonomisk prissättning för en transporttjänst måste inbegripa en lön som går att leva på, samma lön för samma arbete på samma plats, sjukförsäkring och socialförsäkring samt investeringar i en hälsosam arbetsplats och i kvalifikationer och utbildning. En sådan åtgärd skulle kunna vara att lägga till ett "arbetsavtryck" i rekommendationerna avseende koldioxidavtrycket i åtgärderna 28 och 34, enligt definitionen i 4.6, även om detta är långt ifrån tillräckligt. Prissättningen för kollektivtrafiken omfattar ersättning för trafikplikten.

6.14 Kommittén betonar vikten av kollektivförhandlingar och deras betydelse för att fastställa lönenivåerna och framhåller därför vikten av att stärka kollektivförhandlingarna, i synnerhet inom den mycket fragmenterade transportsektorn och i alla medlemsstater.

En rättvis digital omställning

6.15 EESK välkomnar att strategin vederbörligen behandlar de risker och möjligheter som den digitala omställningen innebär för sysselsättningen och behovet av en rättvis omställning för transportarbetarna. Enligt åtgärd 69 ska dock "rekommendationer om övergången till automatisering och digitalisering och deras konsekvenser för arbetstagarna inom transportsektorn" inte utföras förrän 2023. Därvid beaktas inte det faktum att digitaliseringen och automatiseringen redan pågår och att det krävs skyndsamma åtgärder. I milstolpe 13 fastställs till exempel målet att "automatiserad mobilitet kommer att användas i stor skala [senast 2030]".

6.16 Framgångsrika investeringar i digital teknik kräver en deltagarinriktad social dialog redan från start. Det finns exempel på god praxis, såsom kollektivavtalet "CBA Future – Shaping automation socially and in a co-determined way" från den tyska containerterminaloperatören EUROGATE, som omfattar dess tre terminaler i Hamburg, Bremerhaven och Wilhelmshaven⁽³⁾. Denna dialog måste även omfatta en diskussion om vilket syfte digitaliseringen och automatiseringen har (t.ex. effektivitetsökning i förhållande till överkapacitet), målet med motsvarande åtgärder för säkrare och hälsosammare arbetsplatser, bevarande av sysselsättning och en rättvis andel av produktivitetsvinsterna till arbetarna.

6.17 På europeisk nivå har de europeiska arbetsmarknadsparterna inom kollektivtrafik i städer nyligen undertecknat gemensamma rekommendationer om den digitala omvandlingen av kollektivtrafik i städer⁽⁴⁾. De förespråkar en inkluderande och deltagandebaserad strategi för den digitala omvandlingen, där man säkerställer anställningstrygghet och kompetens i samband med den digitala omvandlingen, utnyttjar den digitala omvandlingen för att förbättra arbetsvillkoren och balansen mellan arbete och privatliv samt säkerställer dataskydd, integritet och värdighet. Strategierna bör säkerställa att både företaget och arbetstagarna drar nytta av införandet av digital teknik, bland annat genom en del av produktivitetsvinsterna.

6.18 Kommissionen bör i samråd med arbetsmarknadens parter vidta omedelbara åtgärder för att säkerställa en rättvis omställning till automatisering och digitalisering där ingen lämnas utanför.

Säkerhet och trygghet inom transporter

6.19 När det gäller transportsäkerhet syftar milstolpe 14 till nära noll dödsfall för alla transportslag senast 2050, där den främsta oron är dödsfall vid vägtransporter. EU:s trafiksäkerhetsstrategi från 2018 omfattar emellertid inte yrkesmässiga vägtransporter och i synnerhet inte problemet med förarnas trötthet som en "kronisk sjukdom" och en viktig faktor när det gäller olyckor.

6.20 I detta sammanhang uttrycker EESK sin djupa oro över kommissionens nya initiativ om kör- och vilotider för busschaufförer och vill uppmärksamma den rapport som kommissionen ska lägga fram för rådet och parlamentet. Att förlänga arbetstid- och körtiderna inom sektorn skulle strida mot de politiska målen i förordning (EG) nr 561/2006⁽⁵⁾ och medföra en ytterligare försämring av trafiksäkerheten för passagerare och andra trafikanter samt av arbetsvillkoren för busschaufförer.

6.21 EESK stöder den åtgärd som planeras för att förbättra säkerheten, och i synnerhet att åtgärder planeras för att man ska kunna hantera cyberhot.

7. Vikten av en stark allmän trafikplikt

7.1 Kommittén upprepar att det är den offentliga politiken som ska ansvara för att det finns ett hållbart transportsystem i städerna som tar hänsyn till såväl klimatmålen som folkhälsan, säkerhet och trygghet i trafiken samt rättvis fördelning av utrymmet i städer.

7.2 I kommissionens vision framhålls med rätta att det är oerhört viktigt att mobilitet är tillgänglig och prismässigt överkomlig för alla och att det även fortsättningsvis finns förbindelser till landsbygdsområden och avlägset belägna områden. EESK insisterar på att det ska finnas en tillgänglig kollektivtrafik, vilket stöds av den rättsliga ramen, eftersom den utgör ryggraden i hållbar och överkomlig mobilitet. Detta kräver en högre och miljömässigt och socialt bättre ersättning för den allmänna trafikplikten genom finansiellt stöd och genom att nationella regeringar, regioner och kommuner inför finansieringsinstrument.

⁽³⁾ Det kollektivavtal som ingicks 2019 mellan EUROGATE och det tyska fackförbundet för handel (ver.di) omfattar alla tyska dotterbolag i koncernen, inbegripet containerterminalerna, underhålls- och järnvägsbolaget och andra affärsenheter i Tyskland. En inrättad kommission för automatisering informeras om eventuella maskin- eller programvaruprojekt i företaget även om de inte har någon direkt påverkan på sysselsättningen. I kollektivavtalet med EUROGATE föreskrivs att en relaterad omstrukturering av personalen är utesluten fram till 2025.

⁽⁴⁾ Digital omvandling och social dialog inom kollektivtrafik i städer i Europa, gemensamma rekommendationer från de europeiska arbetsmarknadsparterna inom kollektivtrafik i städer (ETF och UITP), undertecknade i mars 2021.

⁽⁵⁾ EUT L 102, 11.4.2006, s. 1.

7.3 Tillgång till kollektivtrafik av god kvalitet till ett överkomligt pris, som ett hållbart alternativ till individuella transportsätt, är av avgörande betydelse för att undvika ojämlikheter när det gäller tillgången till transporter. Detta är särskilt viktigt i landsbygdsområden. Utbudet av kollektivtrafik kan även kompletteras med delade tjänster och beställningstrafik, i synnerhet i dessa områden, förutsatt att rättvisa och goda arbetsförhållanden tillhandahålls. Dessutom behöver större uppmärksamhet riktas mot icke motordrivna aktiva transportslag, gång och cykling, där det behövs större investeringar i en säker infrastruktur av god kvalitet.

7.4 Kollektivtrafiken är viktig för social inkludering och lokal sysselsättning av hög kvalitet. I strategin läggs för mycket vikt vid de tekniska aspekterna av digitalisering, mikromobilitet och nya mobilitetstjänster. I den nya visionen får man inte glömma bort att smart mobilitet bör vara ett verktyg snarare än ett mål.

Bryssel den 27 april 2021.

Christa SCHWENG
*Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande*

BILAGA

Följande ändringsförslag avslogs under debatten, men fick minst en fjärdedel av rösterna:

Punkt 4.14 (kopplad till strykningen av punkt 1.15)

Stryk punkten:

~~Statligt stöd är relevant för att eftersträva politiska mål såsom att göra transporterna gröna och sociala. EESK ser ett brådskande behov av att se över riktlinjerna för statligt stöd. Ett inslag är den territoriella aspekten, till exempel när det gäller avlägsna områden. Dessutom vill vi belysa att det sedan länge har framförts krav på att riktlinjerna för statligt stöd till sjötransport ska anpassas för att säkerställa rättvisa sociala och ekonomiska villkor inom hamnsektorn och sysselsättning av europeiskt sjöfolk, i syfte att göra sjöfartssektorn socialt hållbar. Detsamma gäller krav på att åtgärder ska vidtas tidigare än 2023.~~

Resultat av omröstningen:

Röster för: 77

Röster emot: 123

Nedlagda röster: 27

Punkt 1.15 (kopplad till strykningen av punkt 4.14)

Stryk punkten:

~~Statligt stöd är relevant för att eftersträva politiska mål såsom att göra transporterna gröna och sociala. EESK ser ett brådskande behov av att se över riktlinjerna för statligt stöd, i synnerhet riktlinjerna för statligt stöd till sjötransport, för att säkerställa rättvisa sociala och ekonomiska villkor inom hamnsektorn och sysselsättning för europeiskt sjöfolk.~~

Resultat av omröstningen:

Ändringsförslaget avslogs i samband med omröstningen om punkt 4.14 som det var kopplat till.
