

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over de mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's — Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit — Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst

(COM(2020) 789 *final*)

(2021/C 286/27)

Rapporteur: **Stefan BACK**

Corapporteur: **Tanja BUZEK**

Raadpleging	Europese Commissie, 26.3.2021
Rechtsgrondslag	Artikel 304 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie
Bevoegde afdeling	Vervoer, Energie, Infrastructuur en Informatiemaatschappij
Goedkeuring door de afdeling	14.4.2021
Goedkeuring door de voltallige vergadering	27.4.2021
Zitting nr.	560
Stemuitslag (voor/tegen/onthoudingen)	230/1/7

1. Conclusies en aanbevelingen

1.1. Het EESC is verheugd dat de focus in de nieuwe vervoersstrategie wordt gelegd bij duurzame en slimme mobiliteit, met nadruk op de cruciale rol en de voordelen van vervoer voor mensen en de Europese economie, terwijl ook de maatschappelijke kosten aan bod komen.

1.2. In de strategie wordt erkend dat de eengemaakte markt en sociale kwesties essentiële factoren zijn voor de overgang naar een meer duurzame en slimme mobiliteit, alleen wordt daar wel onvoldoende gevolg aan gegeven. De tekortkomingen die in het begeleidende werkdocument van de diensten van de Commissie worden vastgesteld, worden namelijk niet adequaat opgepakt in de vorm van acties of specifieke hoofdstukken van de strategie.

1.3. Het EESC steunt de algemene benadering om de strategie in de Europese Green Deal te integreren en bijzondere nadruk te leggen op acties om de klimaatdoelen te bereiken. Het vraagt zich echter wel af of de balans tussen technische maatregelen en vervoersbeleidsmaatregelen passend is om deze te verwezenlijken. Het wijst er met name op dat veel van de maatregelen die met het oog op duurzaamheid en digitalisering worden voorgesteld, brede gevolgen hebben voor de eengemaakte markt en werknemers in de vervoerssector. Als hier onvoldoende aandacht aan wordt besteed, kan dit een succesvolle uitvoering in de weg staan.

1.4. Een succesvolle EU-mobiliteitsstrategie moet ook hand in hand gaan met vergroting van het concurrentievermogen van de vervoerssector als geheel en met versterking van de desbetreffende industriële basis van de EU.

1.5. De ongekende COVID-19-pandemie heeft aangetoond dat een goed functionerende eengemaakte vervoersmarkt, duurzame toeleveringsketens en openbaar vervoer van cruciaal belang zijn voor de mobiliteit van essentiële werknemers. Tegelijkertijd kan de sector het hoofd nauwelijks boven water houden nu het vervoer als gevolg van de pandemie sterk is ingekrompen.

1.6. De pandemie heeft ook op dramatische wijze de aandacht gevestigd op de situatie van duizenden vervoerswerknemers met onzekere arbeidsovereenkomsten die in heel Europa en de rest van de wereld strandden. Daarmee wordt duidelijk dat er in het vervoer sprake is van een sociale crisis, aangezien het op de eengemaakte markt gerichte vervoersbeleid dat de afgelopen decennia is gevoerd, niet heeft kunnen voorkomen dat de arbeidsvoorwaarden in alle vervoerswijzen zijn verslechterd. Het EESC acht het dringend noodzakelijk dat even ambitieus wordt gestreefd naar een sociaal duurzaam vervoerssysteem. Bovendien moet een in de nabije toekomst op te stellen crisisplan werknemers in de vervoerssector behoeden voor negatieve gevolgen.

1.7. Het EESC verwelkomt het feit dat de strategie vrouwen in het vervoer onder de aandacht brengt, maar betreurt ook hier dat de ambitie niet met actie gepaard gaat.

1.8. Het EESC is het eens met de gestelde prioriteiten betreffende de noodzaak om de interne Europese vervoersruimte te voltooien en de eengemaakte markt te versterken, ook met het oog op de ervaringen met COVID-19 en de noodzaak om een noodplan op te stellen. Wel vindt het dat er een serieuze dialoog met het maatschappelijk middenveld en de sociale partners ten grondslag moet liggen aan een dergelijk noodplan en dat de sociale partners er akkoord mee moeten gaan.

1.9. De mijlpalen voor veerkrachtige mobiliteit beperken zich tot de tijdige verwezenlijking van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) en het reduceren van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers. Gezien het brede scala aan onderwerpen die in dit deel van de strategie aan bod komen, is dit uitermate ontoereikend.

1.10. Het EESC steunt de verduurzaming van alle vervoerswijzen en het bevorderen van een duurzaam multimodaal vervoerssysteem, gebaseerd op samenwerking tussen de vervoerswijzen en op geoptimaliseerde milieukeurmerken en de sociale duurzaamheid van elke vervoerswijze. Het is van mening dat voertuigemissies over de levenscyclus van het voertuig en op basis van een “bron tot wiel”-methode (well-to-wheel) moeten worden gemeten.

1.11. Mijlpaal 1 — ten minste 30 miljoen emissievrije auto's en 80 000 emissievrije vrachtwagens op de weg in 2030 — lijkt al te optimistisch. Bovendien is er geen goede analyse gemaakt, aangezien niet duidelijk is hoeveel oplaadpunten er dan nodig zijn. Het EESC waarschuwt tegen te ambitieuze doelstellingen die de geloofwaardigheid van de strategie kunnen aantasten.

1.12. Het EESC vraagt zich af of de nieuwe strategie consistent is met een benadering waarbij de verschillende vervoerswijzen worden gezien als een gecombineerde hulpbron waarin, binnen een multimodaal vervoerssysteem, samenwerking tussen vervoerswijzen wordt bevorderd op basis van oplossingen met de beste ecologische — en sociale — voetafdruk en de hoogste efficiëntie.

1.13. Sociale dumping en oneerlijke praktijken in één sector leiden tot verstoringen in andere sectoren. Onzekere arbeidsvoorwaarden en gebrek aan handhaving van sociale regelgeving verstoren de prijssignalen en keuzes voor een bepaalde vervoersdienst. Het EESC ziet behoefte aan een initiatief waarbij in het kader van een eerlijk prijsbeleid voor duurzame vervoersdiensten niet alleen alle externe kosten worden doorberekend, maar ook arbeidskosten worden meegenomen. Eerlijke vrijemarktprijzen voor een vervoersdienst moeten een fatsoenlijk loon, gelijk loon voor hetzelfde werk op dezelfde plaats, ziektekostenverzekering en socialezekerheidsdekking omvatten. De prijsstelling in het openbaar vervoer omvat compensatie voor openbardienstverplichtingen.

1.14. Volgens de strategie moet zee- en spoorvervoer tegen 2030 op gelijke voet kunnen concurreren met wegvervoer, maar er wordt niet uitgelegd hoe dit moet worden bereikt. Feitelijk schort het aan een meer uitgebreide strategie ter bevordering van het goederenvervoer per spoor en de korte vaart.

1.15. Staatssteun is relevant voor het nastreven van beleidsdoelen zoals het groen en sociaal maken van vervoer. Het EESC acht het dringend noodzakelijk om de richtsnoeren betreffende staatssteun, met name die voor het zeevervoer, te herzien teneinde eerlijke sociale en economische voorwaarden in de havensector en de werkgelegenheid voor Europese zeevarenden te waarborgen.

1.16. In de strategie ontbreekt bovendien een diepgaande analyse van de cruciale koppeling tussen de eengemaakte markt en het mededingingsbeleid. Het EESC deelt de zorgen over de verlenging van de groepsvrijstellingsverordening voor consortia.

1.17. De zorgen van plattelandsgebieden komen onvoldoende tot uiting in de strategie. Het EESC dringt erop aan dat in de komende mededeling over de langetermijnvisie voor plattelandsgebieden aandacht uitgaat naar het cruciale mobiliteitsaspect en dat ervoor wordt gezorgd dat iedereen toegang heeft tot betaalbare en adequate alternatieven.

1.18. Om vervoersarmoede tegen te gaan is toegang tot betaalbaar openbaar vervoer van hoge kwaliteit essentieel als duurzaam alternatief voor individuele vervoerswijzen. Dit is van bijzonder belang voor plattelandsgebieden. Bij het streven naar duurzame stedelijke mobiliteit moet meer nadruk worden gelegd op openbaar vervoer als de ruggengraat van deze transitie. Openbaar vervoer is ook een belangrijke bron van sociale inclusie en hoogwaardige plaatselijke werkgelegenheid.

1.19. Het EESC is van mening dat het stadsverkeer geschikt is voor proefprojecten op het vlak van coöperatieve, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit (CCAM), die gebaseerd moeten zijn op een veiligheidseffectbeoordeling en op een dialoog met het maatschappelijk middenveld en de sociale partners. Het onderstreept de noodzaak van adequate financiering om waar nodig competentieopbouw mogelijk te maken.

1.20. Wat betreft stedelijke mobiliteit moeten platforms voor mobiliteit als dienst (Mobility as a Service, MaaS) onder publieke verantwoordelijkheid vallen, om te waarborgen dat duurzame stedelijke mobiliteitsplannen worden uitgevoerd. MaaS-platforms zouden alleen toegankelijk mogen zijn voor verleners van mobiliteitsdiensten die maatschappelijk verantwoord te werk gaan en eerlijke en fatsoenlijke arbeidsvoorwaarden bieden, mede rekening houdend met de geplande wetgeving inzake platformwerkers.

1.21. Het EESC verwelkomt de digitaliserings- en automatiseringsdoelstellingen in de strategie als middel om duurzaamheidsdoelen te bereiken, en roept op tot een brede dialoog over de bredere maatschappelijke en milieugevolgen. Het benadrukt de noodzaak van een benadering waarin mensen centraal staan en sociale en milieuaspecten worden meegenomen.

1.22. Het EESC merkt met bezorgdheid op dat werknemers in de vervoerssector in het gehele hoofdstuk over slimme mobiliteit niet aan bod komen. De menselijke factor in het onderzoek, het ontwerp en de uitvoering van digitale en automatiseringstechnologieën is essentieel voor de succesvolle toepassing van dergelijke innovaties, en moet gebaseerd zijn op een inclusieve sociale dialoog om een eerlijke transitie te waarborgen.

1.23. De digitale transitie is in volle gang. Het EESC betreurt het dat er pas in 2023 aanbevelingen over de gevolgen voor werknemers in het vervoer worden uitgebracht, en dringt erop aan dat er in overleg met de sociale partners en voortbouwend op bestaande goede praktijken onmiddellijk actie wordt ondernomen.

1.24. Succesvolle investeringen in digitale technologieën behoeven vanaf het begin een participatieve sociale dialoog met een discussie over het doel van digitalisering en automatisering (bijv. verhoging van efficiëntie tegenover overcapaciteit), de doelstelling van overeenkomstige maatregelen voor veiligere en gezondere werkplekken, behoud van werkgelegenheid en een eerlijk aandeel van de productiviteitswinst voor werknemers.

1.25. Het EESC is verheugd dat werknemers in de vervoerssector meer erkenning krijgen. Dit neemt echter niet weg dat er concrete wetgevingsinitiatieven moeten komen om in alle vervoerswijzen een einde te maken aan sociale dumping. Het acht het dringend noodzakelijk om een sociale taskforce voor vervoer in te stellen, met deelname van alle relevante directoraten-generaal (DG's) zoals MOVE en EMPL.

1.26. Het EESC steunt het doel om tegen 2050 het aantal doden in alle vervoerswijzen tot bijna nul te reduceren. In dat verband wordt echter geen aandacht besteed aan het beroepsvervoer en wordt met name voorbijgegaan aan de chronische vermoeidheid van bestuurders — een belangrijke oorzaak van ongevallen. Wat betreft autobus- en touringcarchauffeurs, vestigt het de aandacht op het verslag dat de Commissie aan de Raad en het Parlement zal voorleggen, en verwacht het van de EU-instellingen dat zij handelen in overeenstemming met de politieke doelstellingen van de verordening inzake rij- en rusttijden.

1.27. Het EESC onderstreept het belang van brede steun voor een groene, sociale en digitale transitie onder alle belanghebbenden in het maatschappelijk middenveld, inclusief de sociale partners, en is bereid om bij te dragen aan een dialoog met maatschappelijke organisaties om de strategie vorm te geven en uit te voeren. In de strategie wordt terecht gesteld dat de verschuiving naar duurzame, slimme en veerkrachtige mobiliteit er slechts zal komen als dat op een billijke manier gebeurt.

2. Achtergrond

2.1. De “Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit — Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst” benadrukt de zeer belangrijke rol en de voordelen van vervoer voor mensen en de Europese economie, maar benoemt ook de maatschappelijke kosten. In de mededeling stelt de Europese Commissie een nieuwe strategie voor om de in de Europese Green Deal opgenomen doelstellingen — 55 % lagere broeikasgasemissies in het vervoer in 2030 en 90 % in 2050 — te realiseren. Ook is er een routekaart voor de digitalisering en voor de verdere ontwikkeling van automatisering en artificiële intelligentie (AI) in de vervoerssector opgesteld.

2.2. In het licht van de ervaring met COVID-19 wordt in de strategie veerkracht tegen toekomstige crises tot een hoofddoelstelling van het EU-vervoersbeleid gemaakt, samen met de voltooiing van de interne Europese vervoersruimte, in overeenstemming met het witboek over het vervoersbeleid uit 2011.

2.3. In de strategie, die 10 belangrijke gebieden (kerndomeinen) en 14 concrete mijlpalen omvat, wordt tevens gesteld dat betaalbare mobiliteit voor iedereen beschikbaar moet zijn en dat de sector goede sociale voorwaarden, omscholingsmogelijkheden en aantrekkelijke banen moet bieden. De Europese pijler van sociale rechten moet waarborgen dat de groene en digitale transitie eerlijk verloopt.

2.4. Het actieplan bij de mededeling bevat 82 acties die tussen 2021 en 2023 moeten worden uitgevoerd. Het begeleidende werkdocument van de diensten van de Commissie bevat een nadere analyse.

3. Algemene opmerkingen: de visie van de strategie

3.1. Tien jaar na het vorige witboek over het vervoersbeleid uit 2011 komt de Commissie met een nieuwe overkoepelende strategie om de fundamentele doelstellingen van duurzame, slimme en veerkrachtige mobiliteit te bereiken. Eerdere witboeken (1992, 2001 en 2011) waren allemaal gericht op de totstandbrenging van de interne Europese vervoersruimte en de voltooiing van de eengemaakte markt.

3.2. In 2001 en 2011 behandelden de witboeken ook al het probleem dat de EU afhankelijk is van fossiele brandstoffen en het probleem van klimaatverandering, alsook de groeiende bijdrage van de EU-vervoerssector aan broeikasgasemissies. Bereikt zijn de klimaatrelevante doelen in deze witboeken echter niet. In het licht van de klimaatcrisis steunt het EESC nadrukkelijk de benadering om de nieuwe EU-mobiliteitsstrategie in de Europese Green Deal te integreren, met specifieke nadruk op acties om de klimaatdoelen te bereiken.

3.3. Om ervoor te zorgen dat de desbetreffende Europese industriële waardeketens de ruggengraat vormen van een duurzame en digitale transformatie van het vervoer in de EU, moet een succesvolle mobiliteitsstrategie hand in hand gaan met versterking van de industriële basis van de EU. Vergroting van het concurrentievermogen van de vervoerssector als geheel moet een stevig fundament van de strategie vormen.

3.4. De ongekende COVID-19-pandemie heeft aangetoond dat een goed functionerende eengemaakte vervoersmarkt en duurzame toeleveringsketens van cruciaal belang zijn. Tegelijkertijd kan de sector het hoofd nauwelijks boven water houden nu het vervoer als gevolg van de pandemie sterk is ingekrompen. De pandemie heeft op dramatische wijze de aandacht gevestigd op de situatie van duizenden vervoerswerknemers die in heel Europa en de rest van de wereld strandden terwijl ze onzekere arbeidsovereenkomsten hadden, geen goede socialezekerheidsdekking en ziektekostenverzekering, en zonder sociale bescherming hun baan konden verliezen. Daarmee wordt duidelijk dat er in het vervoer sprake is van een sociale crisis, die lacunes in eerder EU-vervoersbeleid blootlegt en aantoont dat er behoefte is om even ambitieus te streven naar een sociaal duurzaam vervoerssysteem. We mogen deze gelegenheid beslist niet voorbij laten gaan om de interne Europese vervoersruimte van morgen vorm te geven, een vervoersruimte die echt duurzaam is en die nu fundamentele correcties vereist. Bovendien moet een toekomstig crisisplan werknemers in de vervoerssector behoeden voor negatieve gevolgen.

3.5. Ondanks de initiatieven die tot dusver zijn genomen, is de interne Europese vervoersruimte, inclusief de eengemaakte markt en de sociale en milieudimensie, niet bereikt en moeten dringend verdere maatregelen worden genomen. Het EESC betreurt het dat de strategie weliswaar zeer gedetailleerd is over klimaat- en digitaliseringsobjectieven en hoe deze te bereiken, maar de eengemaakte markt en sociale kwesties minder uitputtend behandelt. Dit is zeer spijtig omdat veel van de maatregelen die met het oog op duurzaamheid en digitalisering worden voorgesteld, allerlei gevolgen hebben voor de eengemaakte markt en werknemers in de vervoerssector. Hierop wordt in dit advies dan ook steeds gewezen. In dit verband roept het EESC op tot een meer holistische en transversale benadering, zodat de strategie niet uitmondt in een pyrrusoverwinning.

3.6. Het EESC verwelkomt het feit dat de strategie vrouwen in het vervoer onder de aandacht brengt en “het streven naar gelijkheid [zal] integreren in haar beleidsinitiatieven op het gebied van vervoer”, maar betreurt het dat de ambitie niet met actie gepaard gaat. Een “uitwisseling van goede praktijken” en een netwerk van diversiteitsambassadeurs zijn niet genoeg om een genderbewuste benadering centraal te stellen in EU-vervoersbeleid. Goede voorbeelden van actiepunten voor duurzame stedelijke mobiliteitsplannen zijn opgenomen in de gids “Addressing Gender Equity and Vulnerable Groups in SUMPs”.

3.7. De meerderheid van de geplande acties in de punten 1 tot en met 3 van de strategie (visie, duurzame mobiliteit en slimme mobiliteit) heeft een smal bereik en is met name gericht op technische zaken met betrekking tot de milieukeurmerken van voertuigen, schepen en vliegtuigen, aanleg van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, industriële en digitale ontwikkelingsprojecten, energiebelastingheffing en de internalisering van externe kosten voor de tenuitvoerlegging van het beginsel dat de vervuiler/gebruiker betaalt. Kerndomeinen 3 en 4 gaan over wetgevings- en andere beleidsmaatregelen ter ondersteuning van duurzaam passagiers- en vrachtvervoer.

3.8. Hoewel beide voorgestelde acties en mijlpalen en de voornamelijk technische kwesties die in de punten 1 tot en met 3 worden behandeld vrij consequent lijken ten opzichte van elkaar, betwijfelt het EESC of de balans tussen technische maatregelen en vervoersbeleidsmaatregelen passend is om de klimaatdoelen te behalen.

3.9. Het EESC plaatst ook vraagtekens bij de benadering, aangezien er een werkdocument van de diensten van de Commissie van bijna 300 bladzijden nodig is om de doelstellingen van de strategie volledig te begrijpen. Deze wijze van presenteren en uitleggen maak de strategie niet toegankelijker en bemoeilijkt het creëren van een breed draagvlak.

3.10. In de strategie wordt terecht het volgende gesteld: "Het personeel is de grootste troef van de sector. De steun en betrokkenheid van de werknemers in de vervoerssector zijn essentieel om de duurzame en slimme transitie te doen slagen."

3.11. Het EESC vestigt de aandacht op de vrees van plattelandsgebieden in Europa dat de verwezenlijking van de vastgestelde doelstellingen voor duurzame mobiliteit een aanzienlijke aantasting van hun manier van leven zal inhouden. Het roept de Commissie proactief op om in haar komende mededeling over de langetermijnvisie voor plattelandsgebieden aandacht te besteden aan het cruciale mobiliteitsaspect en om ervoor te zorgen dat iedereen toegang heeft tot betaalbare en adequate alternatieven.

3.12. Het EESC benadrukt het belang van brede steun voor de voorgenomen groene en digitale transitie onder alle belanghebbenden in het maatschappelijk middenveld, inclusief de sociale partners. Dit betekent ook dat de sociale dimensie, waaronder een dialoog over de manier waarop de transitie het best in goede banen geleid kan worden en er maatschappelijk draagvlak voor gecreëerd kan worden, van groot belang is.

3.13. Het EESC staat klaar om bij te dragen aan een dialoog met het maatschappelijk middenveld om de strategie vorm te geven en uit te voeren. Het doel van dit advies is om met concrete voorstellen bij te dragen aan het debat.

4. Duurzame mobiliteit

4.1. Het EESC is het ermee eens dat om deze systemische verandering te bereiken drie actiepijlers nodig zijn, namelijk "1) alle vervoerswijzen duurzamer maken; 2) duurzame alternatieven op grote schaal beschikbaar stellen in een multimodaal vervoerssysteem, en 3) de juiste stimulansen bieden om de transitie door te zetten".

4.2. Teneinde alle vervoerswijzen duurzamer te maken is mijlpaal 1 gericht op de doelstelling om tegen 2030 30 miljoen emissievrije auto's en 80 000 emissievrije vrachtwagens op de weg te hebben (nu zijn dat er resp. 1 miljoen en 30 000) ⁽¹⁾. Het EESC merkt op dat investeringsbeslissingen over de voertuigen die tegen 2030 in gebruik zullen zijn, nu of binnenkort worden genomen. Gezien het prijsverschil, de nog steeds vrij schaarse oplaad-/tankinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen en de levensduur van voertuigen lijkt dit scenario te optimistisch. Bovendien lijkt men nog niet duidelijk voor ogen te hebben hoeveel oplaad-/tankpunten er voor dat voertuigenpark nodig zullen zijn. Het EESC waarschuwt tegen te ambitieuze doelstellingen die de geloofwaardigheid van de strategie kunnen aantasten.

4.3. In de strategie worden elektriciteit en waterstof duidelijk aangemerkt als prioritaire opties om mobiliteit koolstofvrij te maken. Bij een accurate emissievrije mobiliteitsaanpak wordt rekening gehouden met de koolstofvoetafdruk van voertuigen gedurende hun hele levenscyclus (in 2018 was slechts 33 % van de elektriciteit binnen de EU afkomstig van hernieuwbare energiebronnen) en wordt gemeten op basis van een "bron tot wiel"-methode (well-to-wheel).

⁽¹⁾ Werkdocument van de diensten van de Commissie SWD(2020) 331, deel 4.1.1, blz. 81 e.v.

4.4. Het EESC staat volledig achter de verschuiving naar duurzamere vervoersoplossingen en spoort de Commissie aan om deze aanpak verder uit te werken met concrete actiepunten die ook niet-gemotoriseerd vervoer ondersteunen.

4.5. In de Green Deal gaat prioriteit uit naar hulpbronnefficiëntie door over te stappen op een schone en circulaire economie, de biodiversiteit te herstellen, de aantasting van openbare ruimten een halt toe te roepen en de vervuiling terug te dringen. Dit in aanmerking nemend herhaalt het EESC dat een duurzame vervoersstrategie prioriteit moet geven aan grondgebruik om infrastructuur te besparen, een eerlijk deel van de ruimte in steden en agglomeraties moet garanderen en een efficiënt gebruik van hulpbronnen moet waarborgen, met name kritieke hulpbronnen. De grondrechten moeten worden geëerbiedigd.

4.6. Het EESC is ermee ingenomen dat de Commissie verder zal samenwerken met steden en lidstaten om ervoor te zorgen dat alle grote en middelgrote steden voor 2030 hun eigen plan voor duurzame mobiliteit hebben opgesteld. Gezien de huidige stand van zaken lijkt het erop dat de gewenste toename van het aantal duurzame stedelijke mobiliteitsplannen niet zal plaatsvinden zonder nationale kaders en financiële instrumenten voor de ontwikkeling en uitvoering van dergelijke plannen.

4.7. In de strategie wordt slechts kort verwezen naar parkeerbeheer en -beleid. Het EESC stelt voor dit aspect nader uit te werken in de vorm van duidelijke actiepunten, waarbij rekening wordt gehouden met de negatieve gevolgen van parkeerterreinen voor bodemafdekking in steden. Een goed parkeerbeheer kan helpen om waardevolle openbare ruimte vrij te maken, steden aantrekkelijker te maken, de lokale economie te ondersteunen, verkeer van voertuigen terug te dringen, de congestie en luchtverontreiniging te verminderen en de verkeersveiligheid te vergroten.

4.8. De tweede pijler van duurzaam vervoer is gericht op de beschikbaarheid van alternatieve vervoerswijzen. Het moet dan mogelijk zijn om binnen een multimodale benadering voor een bepaalde vervoerswijze te kiezen. Bij mijlpalen 4 tot en met 8 wordt voor 2030 en 2050 gestreefd naar een enorme stijging van het passagiersvervoer per spoor (een verdubbeling van het treinverkeer op hogesnelheidslijnen tegen 2030 en een verdriedubbeling tegen 2050) en het goederenvervoer per spoor (een toename van 50 % tegen 2030 en een verdubbeling tegen 2050). Er worden ook doelen gesteld voor collectief vervoer, de binnenvaart en de korte vaart, en vóór 2030 moeten er 100 klimaatneutrale steden zijn.

4.9. Het EESC vraagt zich af of de strategie consistent is met een benadering waarbij de verschillende vervoerswijzen worden gezien als gecombineerde hulpbron waarin, binnen een multimodaal vervoerssysteem, samenwerking tussen vervoerswijzen wordt bevorderd op basis van oplossingen met de beste milieu- en sociale voetafdruk en de hoogste efficiëntie, in plaats van concurrentie tussen de vervoerswijzen.

4.10. In dit verband roept het EESC op tot een bredere duurzaamheidsbeoordeling, waarbij sociale duurzaamheid volledig wordt inbegrepen. Het stelt een aanvulling op de ecologische voetafdruk in de strategie voor, door het introduceren van een vergelijkbare "Europese arbeidsvoetafdruk voor vervoer", op basis van eerlijke arbeidsvoorwaarden, waaronder alle elementen die relevant zijn om verdergaande verslechtering te voorkomen, om eerlijke concurrentie binnen en tussen vervoerswijzen te waarborgen en om destructieve concurrentie door de verkeerde stimulansen te voorkomen. Om een gelijk speelveld voor alle vervoerswijzen te waarborgen, moeten eerlijke vrijemarktprijzen ook eerlijke arbeidskosten omvatten. Dit wordt ook in hoofdstuk 6 benadrukt.

4.11. Helaas vormt de ontwikkeling van multimodale modellen voor goederenvervoer, gebaseerd op samenwerking tussen de vervoerswijzen, op optimale milieukeurmerken en de sociale duurzaamheid van elke vervoerswijze, het optimaliseren van hulpbronnen door digitale platforms met naleving van alle sociale regelgeving, niet een van de mijlpalen binnen de slimme mobiliteitspijler van de strategie.

4.12. Bij mijlpaal 9 wordt verwacht dat zee- en spoorvervoer tegen 2030 op gelijke voet kunnen concurreren met wegvervoer, zonder uit te leggen hoe dit moet worden bereikt, behalve misschien door internalisering van externe kosten en brandstofbelasting. Feitelijk schort het aan een meer uitgebreide strategie ter bevordering van het goederenvervoer per spoor en de korte vaart, waarin rekening wordt gehouden met onder andere de hogere kosten van het spoor en de stiptheidsproblemen ervan zoals beschreven in het bijbehorende werkdocument van de diensten van de Commissie.

4.13. De doelstelling van mijlpaal 4 is dat tegen 2030 geregeld vervoer van minder dan 500 km binnen de EU koolstofneutraal moet zijn. De impact op passagiersvervoer per bus en de mogelijke negatieve effecten daarvan op de duurzaamheid moeten worden besproken.

4.14. Staatssteun is relevant voor het nastreven van beleidsdoelen zoals het groen en sociaal maken van vervoer. Het EESC acht het dringend noodzakelijk om de richtsnoeren betreffende staatssteun te herzien. Daarbij moet onder meer worden gekeken naar de territoriale aspecten, bijvoorbeeld met betrekking tot afgelegen gebieden. Bovendien wordt al geruime tijd aangedrongen op aanpassing van de richtsnoeren betreffende staatssteun voor het zeevervoer om eerlijke sociale en economische voorwaarden in de havensector evenals de werkgelegenheid van Europese zeevarenden te waarborgen, teneinde de maritieme sector sociaal duurzaam te maken, alsook op eerdere actie (niet pas in 2023).

4.15. Het EESC bekritiseert het feit dat het in de strategie ontbreekt aan een diepgaande analyse van het cruciale verband tussen de eengemaakte markt en het mededingingsbeleid. Het stemt ermee in dat een passende discussie moet worden gevoerd over staatssteun en subsidies aan de maritieme sector met hun effecten op de havensector. De Europese sociale partners hebben gezamenlijk hun zorgen uitgesproken over de verlenging van de groepsvrijstellingsverordening voor consortia, die de ongelijkheid van behandeling tussen reders en belanghebbenden in de haven zal verslechteren en negatieve effecten zal hebben op EU-havens ⁽²⁾.

5. Slimme mobiliteit

5.1. Het EESC is het ermee eens dat, met innovatie die “de mobiliteit van passagiers en vracht van de toekomst zal bepalen, [...] het juiste kader en de juiste randvoorwaarden voorhanden [moeten] zijn om die transitie naar een veel efficiënter en duurzamer vervoerssysteem te faciliteren”. Het acht het noodzakelijk dat een belangrijk leidend beginsel wordt gevolgd: digitalisering en automatisering zijn instrumenten, geen op zichzelf staand doel.

5.2. In deze context verwelkomt het EESC de digitaliserings- en automatiseringsdoelstellingen in de strategie als middelen om duurzaamheidsdoelen te bereiken. Het aanpakken van de maatschappelijke en milieugevolgen van AI, het beginsel dat mensen controle houden over machines, en het verzamelen en gebruiken van persoonsgegevens, is van het grootste belang en vereist een brede dialoog. Het meenemen van de menselijke factor in het onderzoek, het ontwerp en de uitvoering van digitale en automatiseringstechnologieën is essentieel voor het succesvolle gebruik van dergelijke innovaties. Daarbij moet sprake zijn van een inclusieve sociale dialoog om een eerlijke transitie te waarborgen. Er is behoefte aan een benadering waarbij de mens centraal staat, rekening houdend met sociale en milieuaspecten, en aan een garantie dat er geen misbruik van technologie wordt gemaakt.

5.3. Het EESC merkt op dat er geen verwijzing is naar de horizontale initiatieven betreffende veiligheid, aansprakelijkheid, grondrechten en gegevensaspecten van AI en het datapakket betreffende toezicht op en voorwaarden voor het delen van gegevens.

5.4. Wil de EU wereldwijd voorop gaan lopen op het gebied van de ontwikkeling van CCAM-diensten en -systemen, dan moet het gemakkelijker zijn om proefprojecten uit te testen in stadsverkeerssystemen, op basis van een veiligheidseffectbeoordeling en een dialoog met het maatschappelijk middenveld en de sociale partners. De huidige proefprojecten worden meestal getest in gesloten vervoerssystemen (campussen, bedrijvencomplexen enz.).

5.5. Het EESC vindt het een goede zaak dat de strategie zich richt op digitale transformatie op het vlak van stedelijke mobiliteit, waaronder mobiliteit als dienst (MaaS), gedeelde diensten, diensten op aanvraag en de opkomst van intermediaire platforms, en de daarmee gepaard gaande kansen en risico's met betrekking tot duurzame en efficiënte vervoersconcepten. Ook komen in punt 38 sociale en veiligheidskwesties terecht aan bod, aangezien een aantal nieuwe mobiliteitsdiensten en intermediaire platforms onzekere werkgelegenheid en lage lonen bieden, hetgeen mededingingsproblemen kan veroorzaken. Actie 23 beoogt echter pas in 2022 na te gaan of er maatregelen nodig zijn om een gelijk speelveld voor lokaal passagiersvervoer op aanvraag en platforms voor onlinetaxidiensten te creëren.

⁽²⁾ De Europese sociale partners hebben deze oproep gedaan aan de commissarissen Valean en Schmit.

5.6. MaaS-platforms moeten onder publieke verantwoordelijkheid vallen, om te waarborgen dat duurzame stedelijke mobiliteitsplannen worden uitgevoerd. MaaS-platforms zouden alleen toegankelijk mogen zijn voor verleners van mobiliteitsdiensten die maatschappelijk verantwoord te werk gaan en eerlijke en fatsoenlijke arbeidsvoorwaarden bieden, mede rekening houdend met de geplande wetgeving inzake platformwerkers.

5.7. Het EESC verwelkomt het initiatief van de Commissie voor wetgeving met betrekking tot de arbeidsvoorwaarden van platformwerknemers en gaat ervan uit dat het voorstel het vermoeden van het bestaan van een arbeidsrelatie en eerlijke arbeidsvoorwaarden voor platformwerknemers in het vervoer, zoals bij taxi- of bezorgdiensten zal waarborgen.

5.8. Het EESC heeft veel aandacht voor de zorg dat de kosten van slimme mobiliteitsoplossingen, ontwikkeling van AI en automatisering kloven kunnen verdiepen, aangezien de aanvangspositie binnen de EU per lidstaat verschilt. Daarom is het volgens het EESC voor het slagen van iedere strategie van essentieel belang voor de EU om deze investeringskloven aan te pakken, door slimme mobiliteitsoplossingen in armere lidstaten te steunen en door te zorgen voor een sociale dialoog, sociale voorwaarden en een aanpak waarbij de mens centraal staat.

6. Veerkrachtige mobiliteit

6.1. Punt 4, over veerkrachtige mobiliteit, bevat drie kerndomeinen: versterking van de eengemaakte markt, eerlijke en rechtvaardige mobiliteit voor iedereen, en veiliger en beter beveiligd vervoer, vergezeld van de mijlpalen 13 en 14.

Relevantie van de eengemaakte markt

6.2. Het EESC is het eens met de gestelde prioriteiten in verband met de noodzaak om de interne Europese vervoersruimte te voltooien en de eengemaakte markt te versterken, ook gezien de ervaringen met COVID-19, en de noodzaak om een noodplan op te stellen. Wel vindt het EESC dat er een serieuze dialoog met het maatschappelijk middenveld en de sociale partners ten grondslag moet liggen aan een dergelijk noodplan en dat de sociale partners er akkoord mee moeten gaan.

6.3. Helaas is het zo dat bijvoorbeeld de voltooiing van de interne Europese vervoersruimte en de versterking van de eengemaakte markt, het belang van een tijdige implementatie van het TEN-T en de ontwikkeling van strategische waardeketens met betrekking tot bijvoorbeeld batterijen en waterstof en bijbehorende financieringsbehoeften om de doelstellingen van de Green Deal en de digitale transitie in het vervoer te bereiken, in één adem worden genoemd met andere belangrijke zaken als passagiersrechten, openbaardienstverplichtingen, sociale omstandigheden van werknemers in de vervoerssector en veiligheid en beveiliging van het vervoer. Zo wordt de merkwaardige indruk gewekt dat de overkoepelende kwesties van de eengemaakte markt en de daarbij behorende sociale en veiligheidsvraagstukken in de strategie op de laatste plaats komen.

6.4. De mijlpalen in dit punt beperken zich tot de tijdige verwezenlijking van het TEN-T en de reductie van het aantal verkeersslachtoffers. Dit is volgens het EESC uitermate ontoereikend, aangezien dit punt betrekking heeft op de versterking van de eengemaakte markt en voltooiing van de interne Europese vervoersruimte, waaronder verbeterde efficiëntie door het mogelijk maken van optimale capaciteitsbenutting, financiering van de modernisering van het voertuigenpark, staatssteunkwesties, verbeterde connectiviteit en bescherming van passagiers en hun rechten.

6.5. Het EESC merkt op dat een goed functionerende en crisisbestendige eengemaakte markt in de visie van de strategie “een hoofddoelstelling” van het Europese vervoerssysteem moet zijn, terwijl “[v]ergroening van de mobiliteit [...] een voorwaarde [moet] zijn om de vervoerssector te laten groeien”. Voltooiing van de eengemaakte vervoersmarkt met nieuwe duurzame en digitale bedrijfsmodellen had bijvoorbeeld aan de mijlpalen toegevoegd kunnen worden.

6.6. Ook is het spijtig dat de strategie geen beschrijving bevat van de resterende obstakels voor de voltooiing van de eengemaakte vervoersmarkt. Met name in punt 4.3.3 van het werkdocument van de diensten van de Commissie wordt een aantal aandachtspunten betreffende het functioneren van de eengemaakte markt opgeworpen die in punt 4 niet worden behandeld. Evenzo wordt in punt 4.3.4 een aantal sociale tekortkomingen beschreven die niet in de strategie worden behandeld.

6.7. De procedures voor betere regelgeving moeten worden verbeterd. Het EESC dringt erop aan dat voor elk van de acties, genoemd in het actieplan of in andere documenten, een volledige effectbeoordeling (sociaal, ecologisch, economisch en op het gebied van gendermainstreaming) wordt uitgevoerd, met voorkeursraadpleging van de erkende sociale partners, zoals de door de Commissie goedgekeurde vertegenwoordigende organisaties.

6.8. Evenzo hebben een aantal van de in de eerdere punten van de strategie geplande acties duidelijke gevolgen voor de eengemaakte markt, zoals wijzigingen van de richtlijn inzake gewichten en afmetingen van vrachtwagens, wijzigingen van de luchtvaartwetgeving en op het gebied van digitale platforms.

Sociale dimensie en arbeidsvoorwaarden

6.9. De ongekende COVID-19-crisis heeft aangetoond dat vervoer een essentiële dienst is. De crisis heeft ook laten zien hoe belangrijk werknemers in de vervoerssector zijn, niet alleen als cruciale werknemers maar ook voor de veerkracht van het vervoerssysteem. Het EESC is verheugd dat werknemers in de vervoerssector in de strategie meer erkenning krijgen dan in eerdere beleidsdocumenten over vervoer. Zij worden “de grootste troef van de sector” genoemd, terwijl een aantal werknemers lijdt onder slechte en onzekere arbeidsvoorwaarden. Gezien het belang dat aan de sociale pijler wordt gehecht in de huidige EU-beleidsuitvoering is het echter verrassend dat er niet een apart punt wordt gewijd aan de sociale dimensie in het vervoer.

6.10. De strategie erkent verder de demografische problemen van de sector en de moeite om de nodige werknemers aan te trekken. Er wordt geconcludeerd dat “[s]trengere sociale normen [...] een directe impact [zouden] hebben op de aantrekkelijkheid van de sector voor werkzoekenden”. Helaas wordt noch in de strategie, noch in het werkdocument van de diensten van de Commissie op afdoende wijze onderzocht waarom de vervoerssector moeite heeft om werknemers aan te trekken. In deze documenten wordt er geen rekening mee gehouden dat het vervoersbeleid voor de eengemaakte markt in de afgelopen decennia niet heeft kunnen voorkomen dat de arbeidsvoorwaarden in alle vervoerswijzen zijn verslechterd.

6.11. De verklaringen van de Commissie dat zij zal “bekijken of voor de verschillende vervoerswijzen maatregelen kunnen worden genomen om de arbeidswetgeving voor werknemers te verbeteren” en “[i]nitiatieven [zal] lanceren om werken in de vervoerssector aantrekkelijker te maken [in] 2021-2023”, zijn te vaag. Het is moeilijk te begrijpen waarom aspecten als eerlijke arbeidsvoorwaarden en het verbeteren van de aantrekkelijkheid van het vak, ook voor jongeren en vrouwen, niet zijn aangemerkt als mijlpalen.

6.12. Er moeten concrete wetgevingsinitiatieven komen om in alle vervoerswijzen een einde te maken aan sociale dumping. Het beginsel van gelijk loon voor gelijk werk op dezelfde werkplek moet voor alle vervoerswijzen gelden (detachering van zeer mobiele werknemers). Hetzelfde geldt voor de bescherming van de werkgelegenheid en de verworven rechten van medewerkers die als gevolg van aanbesteding te maken krijgen met een andere werkgever. Het EESC acht het daarom dringend noodzakelijk om een sociale taskforce voor vervoer in te stellen, met deelname van alle relevante DG's zoals MOVE, EMPL en Concurrentie.

Sociale kosten en duurzaamheid

6.13. Sociale dumping en oneerlijke praktijken in één sector leiden tot verstoringen in andere sectoren. Onzekere arbeidsvoorwaarden en gebrek aan handhaving van sociale regelgeving verstoren de prijssignalen en keuzes voor een bepaalde vervoerswijze. Het EESC ziet behoefte aan een initiatief waarbij in het kader van een eerlijk prijsbeleid voor duurzame vervoersdiensten niet alleen alle externe kosten worden doorberekend, maar ook arbeidskosten worden meegenomen. Eerlijke vrijemarktprijzen voor een vervoersdienst moeten een fatsoenlijk loon, gelijk loon voor hetzelfde werk op dezelfde plaats, ziektekostenverzekering en socialezekerheidsdekking, en investeringen in een gezonde werkplek en in kwalificaties en opleiding omvatten. De toevoeging van een “arbeidsvoetafdruk” aan de aanbevelingen betreffende de koolstofvoetafdruk in acties 28 en 34, zoals gedefinieerd in punt 4.6, zou een mogelijke, zij het verre van toereikende, actie zijn. De prijsstelling in het openbaar vervoer omvat compensatie voor openbare dienstverplichtingen.

6.14. Het EESC benadrukt het belang van collectieve onderhandelingen en de rol daarvan bij het bepalen van het loonniveau. Daartoe is het belangrijk dat collectieve onderhandelingen versterkt worden, met name in de zeer versnipperde vervoerssector en in alle lidstaten.

Rechtvaardige digitale transitie

6.15. Het EESC verwelkomt het feit dat in de strategie de risico's en kansen van de digitale transformatie voor de werkgelegenheid adequaat aan bod komen, evenals de behoefte aan een rechtvaardige transitie voor werknemers in de vervoerssector. Volgens actie 69 zullen “[a]nbevelingen [...] voor de transitie naar automatisering en digitalisering en de gevolgen daarvan voor de werknemers in de vervoerssector” echter pas in 2023 worden gedaan. Daarmee wordt voorbijgegaan aan het feit dat de digitalisering en automatisering al aan de gang zijn en dat actie dringend geboden is. In mijlpaal 13 wordt bijvoorbeeld het doel gesteld dat geautomatiseerde mobiliteit op grote schaal wordt ingezet tegen 2030.

6.16. Voor succesvolle investeringen in digitale technologieën is vanaf het begin behoefte aan een participatieve sociale dialoog. Er bestaan voorbeelden van goede praktijken, zoals de collectieve onderhandelingsovereenkomst “CBA Future — Shaping automation socially and in a co-determined way” van de containerterminalexploitant Eurogate in Duitsland met zijn drie terminals in Hamburg, Bremerhaven en Wilhelmshaven ⁽³⁾. Deze dialoog moet ook een discussie omvatten over het doel van digitalisering en automatisering (bijv. verhoging van efficiëntie tegenover overcapaciteit), de doelstelling van overeenkomstige maatregelen voor veiligere en gezondere werkplekken, behoud van werkgelegenheid en een eerlijk aandeel van de productiviteitswinst voor werknemers.

6.17. Wat het Europese niveau betreft, hebben de Europese sociale partners in het openbaar stadsvervoer onlangs hun handtekening gezet onder gezamenlijke aanbevelingen inzake de digitale transformatie in het openbaar stadsvervoer ⁽⁴⁾. Zij maken zich sterk voor een inclusieve en participatieve benadering van de digitale transformatie, waarbij werkzekerheid en vaardigheden binnen de digitale transformatie worden gewaarborgd, de digitale transformatie wordt gebruikt om arbeidsvoorwaarden en het evenwicht tussen werk en privéleven te verbeteren, en gegevensbescherming, privacy en waardigheid worden gegarandeerd. Strategieën moeten ervoor zorgen dat zowel bedrijven als werknemers baat hebben bij de invoering van digitale technologieën, onder meer door middel van een aandeel in de productiviteitswinsten.

6.18. De Commissie moet in overleg met de sociale partners onmiddellijk actie ondernemen om een rechtvaardige transitie naar automatisering en digitalisering te waarborgen “waarbij niemand achterblijft”.

Vervoersveiligheid en -beveiliging

6.19. Wat betreft de vervoersveiligheid, houdt mijlpaal 14 in dat het aantal doden in alle vervoerswijzen vóór 2050 tot bijna nul gereduceerd moet zijn. Grootste punt van zorg is het aantal doden in het wegvervoer. De EU-verkeersveiligheidsstrategie 2018 heeft echter geen betrekking op het beroepsvervoer en gaat met name voorbij aan de chronische vermoeidheid van bestuurders — een belangrijke oorzaak van ongevallen.

6.20. In deze context is het EESC ernstig bezorgd over het nieuwe initiatief van de Commissie inzake de regels voor rij- en rusttijden voor bus- en touringcarchauffeurs en vestigt het de aandacht op het verslag dat de Commissie aan de Raad en het Parlement zal voorleggen. Iedere uitbreiding van de werk- en rijtijden in de sector zou in strijd zijn met de beleidsdoelstellingen van Verordening (EG) nr. 561/2006 ⁽⁵⁾ en leiden tot een verdere verslechtering van de verkeersveiligheid voor passagiers en andere weggebruikers, en van de arbeidsvoorwaarden van bus- en touringcarchauffeurs.

6.21. Het EESC steunt de geplande verbetering van de veiligheid, in het bijzonder het feit dat er maatregelen tegen cyberdreigingen worden voorzien.

7. Belang van een sterke openbare dienst

7.1. Het EESC herhaalt dat het een taak van de overheid is om een duurzaam stedelijk vervoerssysteem te waarborgen waarbij de klimaatdoelen, de volksgezondheid, de verkeersveiligheid en -beveiliging en een eerlijk aandeel in de stedelijke ruimte in acht worden genomen.

7.2. De Commissie stelt terecht dat het “cruciaal [is] dat mobiliteit voor iedereen beschikbaar en betaalbaar is [en] dat plattelandsgebieden en afgelegen regio's beter verbonden zijn”. Het EESC benadrukt dat de beschikbaarheid van openbare diensten, zoals gesteund door het wettelijk kader, de ruggengraat van duurzame en betaalbare mobiliteit moet zijn. Dit vereist een hogere en vanuit milieu- en sociaal oogpunt betere compensatie voor openbare dienstverplichtingen, door financiële steun en het introduceren van financiële instrumenten door nationale overheden, regio's en gemeenten.

⁽³⁾ De overeenkomst die in 2019 is gesloten tussen Eurogate en de Duitse vakbond van verenigde diensten (ver.di) betreft alle Duitse dochterondernemingen van de groep, waaronder de containerterminals, het onderhouds- en spoorbedrijf en andere bedrijfsdelen in Duitsland. Er is een automatiseringscommissie ingesteld, die geïnformeerd wordt over alle hard- of softwareprojecten, ook al is er geen direct gevolg voor de werkgelegenheid. De uitsluiting van gerelateerde herstructurering van de werkgelegenheid tot 2025 maakt deel uit van de overeenkomst met Eurogate.

⁽⁴⁾ Digital Transformation and Social Dialogue in Urban Public Transport (UPT) in Europe, Joint Recommendations of the European Social Partners in UPT (ETF and UITP), ondertekend in maart 2021.

⁽⁵⁾ PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1.

7.3. Om vervoersarmoede tegen te gaan, is toegang tot betaalbaar openbaar vervoer van hoge kwaliteit essentieel, als duurzaam alternatief voor individuele vervoerswijzen. Dit is van bijzonder belang voor plattelandsgebieden. Gedeelde diensten en diensten op aanvraag kunnen ook een aanvulling vormen op het ov-aanbod, met name in deze gebieden, op voorwaarde dat er hoogwaardige arbeidsvoorwaarden worden geboden. Ook behoeven ongemotoriseerd vervoer, wandelen en fietsen meer aandacht en investeringen in veilige kwaliteitsinfrastructuur.

7.4. Openbaar vervoer is belangrijk voor sociale inclusie en hoogkwalitatieve plaatselijke werkgelegenheid. De strategie legt te veel nadruk op de technische aspecten van digitalisering, micromobiliteit en nieuwe mobiliteitsdiensten. Met de nieuwe visie mag niet uit het oog worden verloren dat slimme mobiliteit een instrument moet zijn in plaats van een doel.

Brussel, 27 april 2021.

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Christa SCHWENG

BIJLAGE

De volgende wijzigingsvoorstellen, waarvoor minstens een kwart van de stemmen werd uitgebracht, werden tijdens de beraadslaging verworpen:

Paragraaf 4.14 (houdt verband met de schrapping van paragraaf 1.15)

Schrappen:

~~Staatssteun is relevant voor het nastreven van beleidsdoelen zoals het groen en sociaal maken van vervoer. Het EESC acht het dringend noodzakelijk om de staatssteunregels te herzien. Daarbij moet onder meer worden gekeken naar de territoriale aspecten, bijvoorbeeld met betrekking tot afgelegen gebieden. Bovendien wordt al geruime tijd aangedrongen op aanpassing van de maritieme staatssteunregels om eerlijke sociale en economische voorwaarden in de havensector evenals de werkgelegenheid van Europese zeevarenden te waarborgen, teneinde de maritieme sector sociaal duurzaam te maken, alsook op eerdere actie (niet pas in 2023).~~

Stemuitslag:

Vóór: 77

Tegen: 123

Onthoudingen: 27

Paragraaf 1.15 (houdt verband met de schrapping van paragraaf 4.14)

Schrappen:

~~Staatssteun is relevant voor het nastreven van beleidsdoelen zoals het groen en sociaal maken van vervoer. Het EESC acht het dringend noodzakelijk om de staatssteunregels te herzien, met name de maritieme staatssteunregels, teneinde eerlijke sociale en economische voorwaarden in de havensector en de werkgelegenheid voor Europese zeevarenden te waarborgen.~~

Stemuitslag:

Aangezien tegen de schrapping van paragraaf 4.14 was gestemd, werd ook dit wijzigingsvoorstel verworpen.
