EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 28.3.2011
KOM(2011) 144 slutlig

VITBOK

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

SEK(2011) 359 slutlig
SEK(2011) 358 slutlig
SEK(2011) 391 slutlig

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

VITBOK Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem 1

1. Europas transportområde rustas för framtiden 3

2. hur ett konkurrenskraftigt och hållbart transportssystem ska åstadkommas 5

2.1. Ökade transporter och förbättrad rörlighet med 60 % utsläppsminskning som mål 5

2.2. Ett effektivt stamnät för multimodala resor och transporter mellan städer 6

2.3. Lika konkurrensvillkor i hela världen för långdistansresor och interkontinentala godstransporter 8

2.4. Ren stads- och pendeltrafik 8

2.5. Tio målsättningar för ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem: riktmärken för att uppnå målet med 60 % minskning av växthusgasutsläppen 9

3. vad måste göras? 10

3.1. Ett gemensamt europeiskt transportområde 11

3.2. Innovation för framtiden – teknik och beteende 13

3.3. Modern infrastruktur, smart prissättning och smart finansiering 14

3.4. Den externa dimensionen 17

4. Slutsats 17

1. EUROPAS TRANSPORTOMRÅDE RUSTAS FÖR FRAMTIDEN

1. Transporterna är av grundläggande betydelse för vår ekonomi och vårt samhälle. Rörligheten är vital för den inre marknaden och för befolkningens livskvalitet, eftersom den ger frihet att kunna resa. Transporterna bidrar till ekonomisk tillväxt och sysselsättning. De måste vara hållbara med tanke på de nya utmaningar vi ställs inför. Transporterna är globala och därför krävs ett nära internationellt samarbete för att insatserna ska bli effektiva.

2. Europas framtida välstånd är beroende av samtliga regioners förutsättningar att fullt ut och på ett konkurrenskraftigt sätt vara integrerade i världsekonomin. Effektiva transporter är absolut nödvändiga för att detta ska kunna bli möjligt.

3. Europas transportsystem är just nu vid en skiljeväg. Samtidigt som gamla problem kvarstår tillkommer nya.

4. Mycket återstår att göra innan den *inre marknaden för transporter* är färdig och man lyckats få bort alla stora flaskhalsar och andra hinder. Vi måste fundera över hur vi bättre ska kunna tillgodose allmänhetens reslust och samhällsekonomins behov av att transportera varor och samtidigt förutse resursbegränsningar och begränsningar med hänsyn till miljön. Transportsystemen i Europas östra och västra delar måste kopplas samman för att man ska kunna tillgodose transportbehoven för nästan en hel kontinent och våra 500 miljoner invånare.

5. *Oljan* kommer att bli knappare framöver och tillgången allt osäkrare. Ju längre tid det tar för oss att minska koldioxidutsläppen desto mer kommer oljepriset att stiga, konstaterade Internationella energiorganet (IEA) nyligen. EU:s oljeimportnota låg 2010 på 210 miljarder euro. Om vi inte kommer till rätta med vårt oljeberoende kan människors resemöjligheter – och den ekonomiska stabiliteten – drabbas hårt med ödesdigra konsekvenser för inflationen, handelsbalansen och den allmänna konkurrenskraften i EU:s ekonomi.

6. Samtidigt har EU uppmanat till – något som det internationella samfundet ställt sig bakom – en drastisk minskning av världens utsläpp av växthusgaser, i syfte att begränsa klimatförändringarna till under 2ºC. EU måste fram till 2050 överlag minska utsläppen med 80–95 % under nivåerna för 1990. För kunna uppnå detta mål måste industriländerna som grupp genomföra de nödvändiga nedskärningarna. En analys som kommissionen genomfört[1] visar att – även om större nedskärningar är möjliga inom andra sektorer av samhällsekonomin – är en minskning fram till 2050 med minst 60 % av växthusgaserna jämfört med nivåerna för 1990[2] nödvändig inom transportsektorn, som är upphov till stora och fortfarande ökande växthusgasutsläpp. Transportsektorns mål för 2030 kommer att vara att minska växthusgasutsläppen till cirka 20 % under nivåerna för 2008. Med tanke på den avsevärda ökningen av utsläppen från transporter under de senaste tjugo åren kommer denna sektor trots allt att ligga på 8 % över nivåerna för 1990.

---

[1] Kommissionens meddelande ”A Roadmap for moving to a competitive low carbon economy in 2050”, KOM (2011)112.

[2] Detta innebär att utsläppen skulle skäras ned med cirka 70 % jämfört med nivåerna för 2008.

7. Sedan den första stora oljekrisen för 40 år sedan har transportsystemet inte förändrats nämnvärt trots de tekniska framstegen, möjligheterna till kostnadseffektiva energibesparingar och politiska insatser. Transporterna har blivit mer energisnåla, men fortfarande täcks energibehovet för EU:s transportsystem till 96 % av olja och oljeprodukter. Transporterna har blivit renare men de ökade volymerna resulterar i omfattande buller och lokala luftföroreningar.

8. *Ny teknik* för fordon och trafikhantering kommer att vara av avgörande betydelse för att minska utsläppen från transporterna både inom EU och i övriga världen. Överallt i världen försöker man skapa hållbara transporter. Försenade insatser och långsamt införande av ny teknik kan leda till att EU:s transportindustri oåterkalleligt hamnar på efterkälken. Genom världens snabbt växande transportmarknader utsätts EU:s transportsektor för ett ökat konkurrenstryck.

9. Många företag i EU är världsledande när det gäller infrastruktur, logistik, trafikhanteringssystem och tillverkning av transportutrustning. Andra regioner i världen håller dock på att sätta igång enorma och ambitiösa program för modernisering av transportsystem och investeringar i infrastruktur. Det är därför nödvändigt att EU:s transportsystem vidareutvecklas och att fortsatta investeringar görs i EU så att konkurrensställningen kan upprätthållas.

10. *Infrastrukturen* styr rörligheten. Utan ett väl anpassat nät och bättre utnyttjande av nätet är det inte möjligt att ändra transportsystemen på ett genomgripande sätt. Investeringar i transportinfrastruktur har överlag positiv inverkan på den ekonomiska tillväxten, skapar välstånd och sysselsättning och ökar handeln, den geografiska tillgängligheten och människors rörlighet. Investeringarna måste dock planeras så att de får största möjliga positiva inverkan på den ekonomiska tillväxten, samtidigt som de negativa miljöeffekterna minimeras.

11. Ett stort bekymmer är trafiköverbelastningar – framför allt på vägarna och i luften, eftersom de utgör ett hinder för tillgängligheten. Transportinfrastrukturen är dessutom inte lika utvecklad i de östra och de västra delarna av EU, något som måste åtgärdas. Trycket ökar på de offentliga medlen för finansiering av infrastruktur, och det behövs nya metoder för finansiering och prissättning.

12. Sedan vitboken om transportpolitiken från 2001 har mycket åstadkommits. Ytterligare marknadsöppningar har ägt rum på följande områden: luftfart, väg- och delvis järnvägstransporter. Det gemensamma europeiska luftrummet har lanserats på ett lyckat sätt. Säkerheten och tryggheten har ökat inom alla transportsätt. Nya regler om arbetsvillkor och passagerarrättigheter har antagits. De transeuropeiska transportnäten (finansierade genom TEN-T, strukturfonderna och samhållningsfonden) har bidragit till territoriell sammanhållning och till att anlägga höghastighetsjärnvägslinjer. De internationella kontakterna och det internationella samarbetet har stärkts. Mycket har även gjorts för att förbättra transportsektorns miljöprestanda.

13. Emellertid är transportsystemet fortfarande inte hållbart. Sett i ett fyrtioårsperspektiv är det helt uppenbart att transporterna inte kan fortsätta att utvecklas på samma sätt som i dag. Om vi fortsätter som hittills kommer

transportsektorns oljeberoende sannolikt att fortfarande ligga strax under 90 %[3], medan förnybara energikällor knappt kommer att överstiga det 10 %-mål som man ställt upp för 2020. Koldioxidutsläppen från transporter skulle 2050 fortfarande vara en tredjedel högre än nivåerna för 1990. Kostnaderna för trafiköverbelastningar skulle fram till 2050 öka med cirka 50 %. Skillnaderna i fråga om tillgänglighet skulle öka ytterligare mellan de centrala områdena och randområdena. De sociala kostnaderna för olyckor och buller skulle fortsätta att öka[4].

14. Färdplanen – som bygger på tidigare erfarenheter – ger en övergripande bild av utvecklingstendenserna inom transportsektorn, de nya problem man kommer att ställas inför och de policyinitiativ som behöver övervägas. I del 2 redogörs för kommissionens framtidsvision av transportpolitiken. De nyckelåtgärder som krävs för att förverkliga detta beskrivs i del 3 och sammanfattas i bilaga I. Det medföljande arbetsdokumentet innehåller en ingående redogörelse.

2. HUR ETT KONKURRENSKRAFTIGT OCH HÅLLBART TRANSPORTSSYSTEM SKA ÅSTADKOMMAS

2.1. Ökade transporter och förbättrad rörlighet med 60 % utsläppsminskning som mål

15. Det finns stora fördelar med att vidta viktiga policyåtgärder. Transportindustrin i sig utgör en viktig andel av samhällsekonomin. Den sysselsätter direkt 10 miljoner människor i EU och svarar för cirka 5 % av BNP.

16. EU och regeringarna måste skapa klarhet i fråga om de framtida politiska ramarna (i största möjliga uträckning baserat på marknadsmekanismerna) för tillverkare och näringslivet, så att de kan planera sina investeringar. Samordning på EU-nivå är av avgörande betydelse. En situation där exempelvis en medlemsstat enbart skulle satsa på elbilar och en annan enbart på biobränslen skulle inkräkta på möjligheterna att resa problemfritt inom EU.

17. Svårigheten är att bryta transportsystemets oljeberoende utan att göra avkall på effektiviteten eller äventyra rörligheten. Det övergripande målet för den europeiska transportpolitiken – i enlighet med flaggskeppsinitiativet ”Ett resurseffektivt Europa” i Europa 2020-strategin[5] och den nya handlingsplanen för energieffektivitet 2011[6] – är att inrätta ett system som understödjer de ekonomiska framstegen i Europa, ökar konkurrenskraften och erbjuder högkvalitativa transporttjänster på ett resurseffektivt sätt. Transportsystemen måste i praktiken använda mindre och renare energi, bättre utnyttja modern infrastruktur och minska sin negativa inverkan på miljön och viktiga naturtillgångar som vatten, mark och ekosystem.

---

3 Även i ett sådant scenario skulle användningen av biobränslen och el öka något jämfört med idag.

4 En beskrivning av hur transporterna skulle utvecklas fram till 2050 om man inte vidtar några policyåtgärder för att stävja utvecklingen (referensscenario) finns i bilaga 3. Referensscenario (2010–2050) i konsekvensanalsysen i vitboken om transportpolitiken.

5 KOM(2010) 2020

6 KOM(2011) 109

18. Minskad rörlighet är inget alternativ.

19. Nya transportmönster måste skapas som innebär att stora godsvolymer och fler resenärer samtidigt transporteras till sina destinationsorter med (en kombination av) de effektivaste transportmedlen. De sista kilometrarna av resan bör lämpligen ske genom enskild transport och då med rena fordon. Informationstekniken erbjuder enklare och mer tillförlitliga övergångar. Resenärerna betalar den fulla kostnaden för transporter i utbyte mot minskad överbelastning, mer information, bättre service och ökad säkerhet. Ett antal programpunkter måste ligga till grund för den framtida utvecklingen:

– Förbättrad energieffektivitet för fordon inom alla transportsätt. Framtagning och användning av hållbara bränslen och framdrivningssystem.

– Förbättrade prestanda i logistikkedjan med kombinerade transporter, bland annat genom bättre användning av transportmedel som i sig är mer resurseffektiva, där andra tekniska innovationer inte är tillräckliga (t.ex. långväga godstransporter).

– Effektivare användning av transporter och infrastruktur genom bättre trafikförvaltning och bättre informationssystem (t.ex. ITS, Sesar, ERTMS, SafeSeaNet, RIS), avancerad logistik och marknadsåtgärder som fullständig utveckling av en integrerad europeisk järnvägsmarknad, avlägsnande av restriktioner för cabotage och av hinder för närsjöfart, fri prissättning och så vidare.

20. Dessa åtgärder kan inte vänta. Att planera, bygga och utrusta infrastruktur tar många år, och tåg, flygplan och fartyg kan användas under årtionden. De val vi gör i dag kommer således att avgöra hur transportsystemen ser ut 2050. Vi måste samagera på EU-nivå för att säkerställa att omdaningen av vårt transportsystem beslutas tillsammans med våra partner och inte någon annanstans i världen.

21. Att lösa de problem som konstaterats ovan innebär att vi måste uppnå mycket svåra mål fram till 2050 och mål som innebär stora utmaningar fram till 2020/30 för att säkerställa att vi är på väg i rätt riktning. Möjligheterna att ändra det sätt på vilket transporterna fungerar är beroende av vilket transportmedel det rör sig om, eftersom de tekniska alternativen är varierar beroende på transportsegment. Kommissionens målsättning omfattar således tre huvudaspekter av transportsektorn: medellånga distanser, långa distanser och transporter i städerna. Detta kommer att kräva att många parter samverkar – EU, medlemsstaterna, regionerna, städerna – men även näringslivet, arbetsmarknadens parter och EU:s befolkning.

2.2. Ett effektivt stamnät för multimodala resor och transporter mellan städer

22. För medellånga distanser har utvecklingen av ny teknik och nya transportsätt inte nått lika långt som för transporterna i städerna. Det är i detta sammanhang som EU-åtgärder kan komma att få den största omedelbara verkan (färre begräsningar på grund av subsidiaritetsprincipen och internationella avtal). Enbart mer bränsleeffektiva fordon och renare bränslen kommer förmodligen inte att räcka till för att åstadkomma de nödvändiga utsläppsminskningarna och kommer inte att lösa problemet med överbelastning. Åtgärderna måste åtföljas av en sammanläggning av stora volymer för transporter på långa sträckor. Detta innebär att man i större utsträckning kommer att använda bussar, tåg och flygtransporter för

passagerartrafik och multimodala lösningar baserade på sjö- och järnvägstransporter för godstransporter på långa sträckor.

23. Bättre val av transportmedel kommer att bli resultatet av en ökad integrering av de olika transportnäten. Flygplatser, hamnar och järnvägs-, tunnelbane- och busstationer bör i större utsträckning kopplas samman och omvandlas till multimodala knutpunkter för resenärer. Webbaserad information och elektroniska boknings- och betalningssystem, som inbegriper alla transportmedel, kommer att göra det lättare att resa med olika transportmedel. En lämplig uppsättning passagerarrättigheter är nödvändiga i samband med att användningen av kollektivtrafik ökar.

24. Godstransporter på korta och medellånga distanser (under 300 km)[7] kommer även fortsättningsvis att ske med lastbil. Utöver att uppmuntra alternativa transportlösningar (järnväg och sjötransporter) är det därför viktigt att förbättra lastbilarnas effektivitet, genom utveckling och spridning av nya motorer och rena bränslen, användning av intelligenta transportsystem samt ytterligare åtgärder för att förbättra marknadsmekanismerna.

25. När det gäller längre transportsträckor finns det färre möjligheter att minska koldioxidutsläppen från vägtrafik. Multimodala transporter måste även bli ekonomiskt intressanta för speditörer. En effektiv användning av alla transportmedel är nödvändig. EU behöver särskilt utvecklade godstransportkorridorer som optimerar energianvändningen, är utsläppssnåla och miljövänliga men även attraktiva på grund av att de är tillförlitliga, minskar trafikbelastningen och medför låga driftskostnader och administrativa kostnader.

26. Järnvägen – i synnerhet när det gäller godstransporter – betraktas inte alltid som ett attraktivt transportmedel. I en del EU-länder har det dock visat sig att järnvägen kan erbjuda kvalitetstjänster. Utmaningen är att få till stånd strukturförändringar så att järnvägen kan bli konkurrenskraftig och ta över en väsentligt större andel av godstransporterna (och även passagerartransporter – se nedan) på medellånga och långa sträckor. Betydande investeringar är nödvändiga för att kunna utvidga och uppgradera järnvägsnätets kapacitet. Nytt rullande materiel med tysta bromsar och automatkoppling bör införas successivt.

27. För att kunna undvika onödig trafik genom Europa behövs det vid kusterna fler och effektivare införselpunkter till de europeiska marknaderna. Hamnar spelar en viktig roll som logistikcentra och kräver bra anslutningsmöjligheter till inlandet. För att kunna hantera de ökade godsvolymerna inom EU:s närsjöfart och sjöfarten till/från övriga världen är det nödvändigt uppgradera hamnarna. De inre vattenvägarna, som har en outnyttjad potential, måste användas i större utsträckning, särskilt för att transportera gods till inlandet och för att koppla samman Europas hav.

---

[7] Enligt uppgifter från Eurostat sker mer än hälften (viktmässigt) av alla godstransporter på vägarna på sträckor på högst 50 km och mer än tre fjärdedelar på sträckor på högst 150 km.

2.3. Lika konkurrensvillkor i hela världen för långdistansresor och interkontinentala godstransporter

28. Sjö- och lufttransporter har en global karaktär. Inom luftfartsektorn är det nödvändigt att förbättra effektiviteten vad gäller luftfartyg och trafikförvaltning. Förutom att utsläppen kommer att minska leder det till konkurrensfördelar. Det är dock viktigt att EU:s luftfart inte beläggs med onödiga bördor, vilket kan äventyra EU:s roll som nav i den internationella luftfarten. Kapaciteten vid flygplatserna måste optimeras och vid behov ökas för att bättre kunna möta den ökade efterfrågan på resor till och från tredjeländer och områden inom Europa med dåliga kommunikationer. Detta kan resultera i att EU:s lufttrafik fram till 2050 kommer att fördubblas. I andra fall bör (höghastighets-) tågtrafiken stå för en stor del av transporterna på medellånga distanser. För att uppnå målet för 2050 bör EU:s flygindustri gå i bräschen för användningen av bränslen med lågt kolinnehåll.

29. Inom sjöfartssektorn finns det också ett lika stort behov av en marknad med lika konkurrensvillkor[8]. EU bör – tillsammans med IMO och andra internationella organisationer – se till att man globalt tillämpar och kontrollerar efterlevnaden av strikta normer för säkerhet, trygghet, miljöskydd och arbetsvillkor samt att piratverksamheten elimineras. Miljöprestanda i samband med frakter kan och måste förbättras genom teknik, bättre bränslen och förbättrad drift. Överlag bör EU:s utsläpp från sjötransporter fram till 2050 minskas med 40 % (om möjligt 50 %) jämfört med nivåerna 2005.

2.4. Ren stads- och pendeltrafik

30. I städerna är det lättare att gå över till renare transporter eftersom fordonen inte behöver kunna tillryggalägga så långa sträckor och befolkningstätheten är högre. Det finns ett större urval av offentliga transportmedel och dessutom kan man gå eller cykla. Städerna drabbas mest av överbelastning, dålig luftkvalitet och buller. Stadstransporterna står för cirka en fjärdedel av koldioxidutsläppen från transporter och 69 % av trafikolyckorna inträffar i städerna. En successiv utfasning i städerna av fordon som drivs med konventionella bränslen[9] utgör ett viktigt bidrag till att avsevärt minska oljeberoendet, växthusgasutsläppen, lokala luftföroreningar och buller. Det måste dock kompletteras med utveckling av lämplig bränsle-/laddningsinfrastruktur för nya fordon.

31. En ökad användning av kollektivtrafiken, kombinerat med minimikrav för tillhandahållandet av transporter kommer att leda till ökad turtäthet och därmed skapa en positiv spiral för offentliga transportmedel. Trafikvolymen kan minskas genom efterfrågestyrning och planering av markanvändningen. Förbättrad miljö för gångtrafikanter och cyklister bör utgöra en del av stadstransporterna och ingå i utformningen av infrastrukturen.

32. Användningen av mindre, lättare och mer specialanpassade passagerarfordon måste uppmuntras. Stora vagnsparker med bussar för stadstrafik, taxibilar och skåpbilar är särskilt lämpade för alternativa framdrivningssystem och alternativa bränslen.

---

8 EU har utarbetat en integrerad havspolitik som sätter in sjötransporter i ett större perspektiv vad gäller förvaltning, konkurrens och regionala strategier. Se KOM(2009) 540.

9 Med detta avses fordon med förbränningsmotor av icke-hybridtyp.

Dessa kan kraftigt bidra till att minska koldioxidutsläppen från stadstrafiken. Dessutom är de lämpade för att testa ny teknik och kan snabbt släppas ut på marknaden. Att införa vägtullar och avlägsna skattesnedvridning kan också uppmuntra till ökad användning av kollektivtrafik och ett successivt införande av alternativa framdrivningssystem.

33. Gränssnittet mellan godstransporter på långa sträckor och den sista transportsträckan bör organiseras effektivare. Syftet är att begränsa enskilda leveranser – vilket är den minst effektiva delen av transporten – till kortast möjliga vägsträcka. Användningen av intelligenta transportsystem bidrar till trafikförvaltning i realtid och minskar leveranstiderna och överbelastningen vid leveranser den sista transportsträckan. Detta kan ske med lätta lastbilar för stadsbruk med låga utsläpp. Både utsläppen i luften och bullernivån skulle minska om man använde el- eller vätebaserad teknik eller hybridteknik. På så vis borde en större del av godstransporterna i stadsmiljö kunna ske nattetid, vilket skulle minska problemen med trafikstockningar i rusningstrafik.

2.5. Tio målsättningar för ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem: riktmärken för att uppnå målet med 60 % minskning av växthusgasutsläppen

Framtagning och användning av nya och hållbara bränslen och framdrivningssystem

(1) När det gäller stadstransporter, fram till 2030, halvera användningen av fordon som drivs med konventionella drivmedel. Fasa ut dem i städerna fram till 2050. Fram till 2030 uppnå i princip koldioxidfri stadslogistik i stadskärnorna[10].

(2) När det gäller luftfart, fram till 2050, nå en 40 % användning av hållbara bränslen med lågt kolinnehåll. Fram till 2050 även minska EU:s koldioxidutsläpp från bunkerolja för sjöfart med 40 % (om möjligt med 50 %)[11].

Optimera verksamheten i den multimodala logistikkedjan bland annat genom ökad användning av mer energieffektiva transportmedel

(3) 30 % av vägtransporterna på mer än 300 km bör fram till 2030 flyttas över till andra transportmedel, exempelvis järnväg eller sjötransporter, och mer än 50 % fram till 2050 med hjälp av effektiva och miljövänliga godskorridorer. För att uppnå detta mål måste lämplig infrastruktur tas fram.

(4) Fram till 2050 färdigställa det europeiska nätet för höghastighetståg och till 2030 tredubbla den nuvarande sträckningen av nätet för höghastighetståg och upprätthålla ett tätt järnvägsnät i alla medlemsstater. 2050 bör flertalet av passagerartransporterna på medellånga sträckor ske med tåg.

(5) Upprätta ett välfungerande och EU-omfattande multimodalt TEN-T-stamnät fram till 2030 med ett nät av hög kvalitet och kapacitet fram till 2050 och en motsvarande uppsättning informationstjänster.

---

10 Detta skulle även väsentligt minska andra skadliga utsläpp.

11 Se kommissionens meddelande ”A Roadmap for moving to a competitive low carbon economy in 2050”, KOM (2011)112.

(6) Fram till 2050 ansluta alla centrala flygplatser till järnvägsnätet som bör vara av höghastighetstyp. Se till att alla viktiga hamnar har bra anslutningar till järnvägstransportnätet och om möjligt till inre vattenvägar.

Öka effektiviteten hos transporterna och infrastrukturanvändningen genom informationssystem och marknadsbaserade initiativ

(7) Fram till 2020 införa den moderniserade flygledningsinfrastrukturen (Sesar[12]) i Europa och slutgiltigt genomföra det gemensamma europeiska luftrummet. Införa en motsvarande ledningsstruktur för land- och sjötransporter (ERTMS[13], ITS[14], SSN, LRIT[15] och RIS[16]). Införa det europeiska globala systemet för satellitnavigering (Galileo).

(8) Fram till 2020 inrätta en ram för ett europeiskt system för multimodal transportinformation, transportförvaltning och betalning.

(9) Fram till 2050 uppnå ett mål med nästan inga dödsolyckor i trafiken. EU har som målsättning att i linje med detta mål halvera antalet dödolyckor på vägarna fram till 2020. Se till att EU blir världsledande när det gäller säkerhet och trygghet inom alla transportmedel.

(10) Göra framsteg mot en fullständig tillämpning av principerna ”användaren betalar” och ”förorenaren betalar” och åtaganden från den privata sektorn att eliminera snedvridande faktorer, däribland skadliga subventioner, generera intäkter och säkerställa finansiering för transportinvesteringar.

3. VAD MÅSTE GÖRAS?

34. Att förverkliga dessa mål kräver en effektiv ram för transportanvändare och operatörer, ett snabbt införande av ny teknik och utveckling av lämplig infrastruktur.

– Det finns fortfarande hinder för att den inre marknaden ska fungera väl och med effektiv konkurrens. Målet för de närmaste tio åren är att skapa ett verkligt gemensamt europeiskt transportområde genom att avveckla återstående hinder mellan olika transportmedel och nationella system, underlätta integreringsprocessen och göra det lättare för multinationella och multimodala operatörer att etablera sig. Ett strikt genomförande av konkurrensreglerna för samtliga transportmedel kommer att komplettera kommissionens åtgärder på detta område. Större överensstämmelse och bättre genomförande av regler vad gäller sociala aspekter, säkerhets- och miljöfrågor, minimiservicenivå och användarrättigheter måste ingå i denna strategi för att undvika spänningar och snedvridning.

---

12 Enligt huvudplanen för den europeiska flygledningstjänsten. http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/deployment_en.htm

13 Enligt en plan för europeisk införande av ERTMS.. Kommissionens beslut K(2009) 561.

14 Enligt handlingsplanen EasyWay 2. Kommissionens beslut K(2010) 9675.

15 Direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen (EGT L 208, 5.8.2002, ändrat genom direktiv 2009/17/EG (EUT L 131, 28.5.2009).

16 Se rådets direktiv 2005/44/EG.

– Innovation är av avgörande betydelse för denna strategi[17]. Forskningen i EU måste på ett integrerat sätt inriktas på hela forsknings-, innovations- och införandecykeln genom att fokusera på de mest lovande teknikerna och engagera alla berörda parter[18]. Innovationen kan också främja ett mer hållbart beteende.

– Insatserna för att skapa ett mer konkurrenskraftigt och hållbart transportsystem förutsätter att man funderar över vad som verkligen krävs av ett transportnät och att nödvändig finansiering inplaneras. Det behövs en gemensam vision för infrastrukturpolitiken på transportområdet och tillräckliga resurser. Transportkostnaderna bör utan snedvridning återspeglas i priset.

35. En förteckning över planerade initiativ finns i bilaga I till detta meddelande. Mer ingående uppgifter finns i det arbetsdokument som åtföljer meddelandet.

3.1. Ett gemensamt europeiskt transportområde

36. Ett gemensamt europeiskt transportområde skulle förbättra rörligheten för människor och varor, minska kostnaderna och öka hållbarheten i transporterna i Europa. Det **gemensamma europeiska luftrummet** måste genomföras enligt planerna. Redan under 2011 kommer kommissionen att ta itu med kapacitets- och kvalitetsaspekterna vid flygplatserna. Flest flaskhalsar finns fortfarande inom den inre marknaden för järnvägstjänster. Upprättandet av denna marknad måste prioriteras för att man slutgiltigt ska kunna inrätta ett **gemensamt europeiskt järnvägsområde**. Detta innebär att tekniska, administrativa och rättsliga hinder avlägsnas, vilka fortfarande begränsar tillträdet till nationella järnvägsmarknader. En ytterligare integrering av vägtransportmarknaden kommer att leda till effektivare och mer konkurrenskraftiga vägtransporter. När det gäller sjötransporter kommer ett ”**Blue Belt**” i vattnen kring Europa att underlätta formaliteterna för fartyg som går mellan hamnar i EU. En lämplig ram måste inrättas för transporter på Europas inre vattenvägar. Marknadstillträdet till hamnar måste förbättras ytterligare.

37. Marknadsöppningen måste gå hand i hand med **arbeten av hög kvalitet och bra arbetsvillkor**, eftersom personalen är en väsentlig komponent i ett högkvalitativt transportsystem. Man är också väl medveten om att arbetskraftsbrist och brist på välutbildad arbetskraft kommer att bli ett stort problem i framtiden för transportsektorn. Att anpassa konkurrenskraften och den sociala agendan med utgångspunkt från dialogen mellan arbetsmarknadens parter kommer att bli viktigt för att undvika arbetsmarknadskonflikter, vilka man vet leder till stora samhällsekonomiska förluster inom flera sektorer – i synnerhet på luftfartsområdet.

38. **Säkrare transporter** står högt upp på EU:s dagordning. EU:s övergripande syn i fråga om policy, lagstiftning och övervakning avseende säkerheten på områdena luft- och sjötransporter bör ytterligare befästas och stärkas genom samarbete med de viktigaste internationella parterna. När det gäller passagerarsäkerheten måste

---

[17] Se kommissionens meddelande ”Innovationsunionen”, KOM(2010) 546 och kommissionens meddelande ”En digital agenda för Europa”, KOM(2010) 245.

[18] När det gäller rena och effektiva fordon kommer politiken att styras av meddelandet 2010/186. I detta fastställs en teknikneutral metod mellan alternativa bränslen för förbränningsmotorer, elfordon och vätgas- eller bränslecellsfordon.

screeningmetoderna förbättras för att garantera en hög säkerhet med minsta möjliga omak. Man bör överväga att införa en riskbaserad metod för att kontrollera säkerheten hos last som kommer från platser utanför EU. Det finns även behov av en lämplig metod inom EU för att kontrollera säkerheten vid landtransporter inom de områden där EU:s åtgärder tillför ett mervärde.

39. Att fastställa ramar för **säkra transporter** är viktigt för befolkningen i EU. Man kommer att utarbeta en europeisk strategi för civil luftfartssäkerhet med anpassning till ny teknik och självfallet samarbete på det internationella planet med de viktigaste aktörerna. Aktiva åtgärder vad gäller passagerarsäkerheten vid sjötransporter är nödvändiga. Övervaknings- och informationssystemet för sjötrafik och gemenskapens system för sjöfartsinformation, SafeSeaNet kommer att utgöra utgångspunkten för alla viktiga informationssystem som tillgodoser säkerheten och tryggheten på sjötransportområdet samt skyddet av miljön mot utsläpp från fartyg. Det kommer alltså att väsentligt bidra till att det inrättas en gemensam miljö för informationsutbyte för EU:s sjöbevakningsområde[19] och bidra till införandet av ett gemensamt havsområde. På järnvägsområdet är harmonisering och kontroll av utfärdandet av säkerhetsintyg av stor betydelse för att skapa ett gemensamt europeiskt järnvägsområde. Inom dessa tre transportsektorer spelas en viktig roll av de europeiska byråerna för luftfartsäkerhet, sjösäkerhet och järnvägssäkerhet, som inrättats under de senaste tio åren.

40. Även om antalet döda i trafiken nästan halverats i EU under det senaste årtiondet omkom 34 500 personer på våra vägar under 2009. Insatser inom områdena teknik, tillämpning, utbildning och uppmärksammande av särskilt utsatta trafikanter kommer att vara speciellt betydelsefulla för att ytterligare drastiskt kunna minska antal trafikdöda.

41. **Transporttjänsternas kvalitet, tillgänglighet och tillförlitlighet** kommer att bli allt viktigare faktorer under de kommande åren, bland annat på grund av den åldrande befolkningen och nödvändigheten av att främja offentliga transporter. Ökad turtäthet, bekvämlighet, lättillgänglighet, tillförlitliga tjänster och intermodal integration är de viktigaste parametrarna för servicekvalitet. Tillgången till upplysningar om restider och olika alternativa resvägar är också viktiga faktorer för att säkerställa friktionsfria transporter från dörr till dörr för både passagerare och varor.

42. EU har redan inrättat en omfattande uppsättning passagerarrättigheter som kommer att stärkas ytterligare. Efter den kris som uppstod i samband med askmolnet från Island och de extrema väderhållanden som rått under 2010 står det klart att det kan bli nödvändigt att utarbeta beredskapsplaner för att upprätthålla rörligheten för passagerare och varor vid en kris. Dessa händelser visar också behovet av att förbättra transportsystemets förmåga att klara av krislägen genom att utveckla olika scenarier och ta fram krisplaner.

---

[19] KOM(2009) 538 och KOM(2010) 584.

3.2. Innovation för framtiden – teknik och beteende

En europeisk transportstrategi för forskning, innovation och införande

43. Det är inte möjligt att göra sig kvitt oljeberoendet om man enbart förlitar sig till en enda teknisk lösning. Detta kräver en ny syn på rörlighet, ett stort antal nya tekniker och ett mer hållbart beteende.

44. Teknisk innovation kan leda till en snabbare och billigare övergång till ett effektivare och mer hållbart europeiskt transportsystem genom en inriktning på tre viktiga faktorer: fordonseffektivitet tack vare nya motorer, material och design, renare energianvändning tack vare nya bränslen och framdrivningssystem samt bättre användning av nät och säkrare och tryggare drift tack vare informations- och kommunikationssystem. Synergierna med andra hållbarhetsmål som minskat oljeberoende, den europeiska bilindustrins konkurrenskraft samt hälsofördelar – framför allt bättre luft i städerna – utgör viktiga incitament för EU att intensifiera sina insatser för att skynda på utvecklingen och införandet av rena fordon.

45. Forskningen på transportområdet och innovationspolitiken bör i allt större utsträckning på ett enhetligt sätt främja utvecklingen och införandet av viktig teknik som behövs för att utveckla EU:s transportsystem till ett modernt, effektivt och användarvänligt system. För att forskningen på teknikområdet ska bli mer effektiv bör den kompletteras med ett ”systemtänkande”, som ser till infrastruktur och regleringskrav, samordning mellan många olika aktörer och stora demonstrationsprojekt för att få bättre genomslag på marknaden. Kommissionen kommer att lansera en innovations- och utvecklingsstrategi för transportsektorn i nära samarbete med den europeiska strategiska planen för energiteknik (SET-planen) samt fastställa lämpliga förvaltnings- och finansieringsinstrument för att forskningsresultaten ska tillämpas så snabbt som möjligt.

46. Detta kommer även att inbegripa införandet av smarta system för mobilitet som tagits fram genom EU-finansierad forskning, som till exempel den nya generationen av det europeiska systemet för flygledningstjänsten (Sesar), EU:s trafikstyrningssystem för tåg (ERTMS) och järnvägsinformationssystem, gemenskapens system för informationsutbyte inom sjöfarten (SafeSeaNet), flodinformationstjänster (RIS), intelligenta transportsystem (ITS) och driftskompatibla sammankopplade system för den nya generationen av multimodal transportförvaltning och –information (däribland avgiftsuttag). Det kommer även att krävas en ny investeringsplan för nya tjänster när det gäller navigering, trafikövervakning och kommunikation. Lika viktig är forskning och innovation i fråga om framdrivningsteknik och alternativa bränslen (initiativet för miljövänliga bilar och teknikinitiativet Clean Sky).

47. Innovation och utveckling måste åtföljas av ett regelverk. Skyddet av personuppgifter och privatliv måste utvecklas parallellt med ökad användning av informationsverktyg. Krav på standardisering och driftkompatibilitet, även på det internationella planet, kommer att förebygga teknikfragmentering och ge europeiska företag möjlighet att fullt ut dra fördel av den europeiska transportmarknaden i dess helhet och skapa tillträde till marknaderna i hela världen.

Innovativa rörlighetsmönster

48. Det går inte att tvinga fram en ny syn på rörlighet. För att främja ett mer hållbart beteende måste bättre rörlighetsplanering aktivt uppmuntras. Både när det gäller resor och frakter måste det finnas fri tillgång till information om alla olika transportmedel, om hur de kan kombineras och om deras inverkan på miljön. Smart intermodal biljettförsäljning enligt gemensamma EU-normer som respekterar EU:s konkurrensregler är en viktig faktor. Detta gäller inte bara transport av passagerare utan även av gods. Det behövs bättre elektronisk ruttplanering inom alla olika transportmedel, anpassad lagstiftning (intermodal fraktdokumentation, försäkringar och ansvarighetsfrågor) och leveransinformation i realtid även för mindre leveranser. IKT kan också tillgodose vissa behov när det gäller tillgänglighet utan att det kräver ytterligare mobilitet.

49. För att minska överbelastningen och utsläppen behövs det i städerna en blandad strategi som inbegriper fysisk planering, prissättningsprogram, effektiva kollektiva transportmedel och infrastruktur för icke-motordrivna färdsätt och laddning/tankning av rena fordon. Städer över en viss storlek bör uppmuntras att ta fram planer för rörlighet i städerna som sammanställer alla dessa olika element. Planer för rörlighet i städerna bör helt anpassas till de integrerade stadsutvecklingsplanerna. Det krävs en EU-omfattande ram för att skapa driftskompatibla system för vägtullar mellan städer och i städer.

3.3. Modern infrastruktur, smart prissättning och smart finansiering

Ett europeisk nät för rörlighet

50. Europa behöver ett stamnät med korridorer som kan transportera stora och samlade mängder av fraktgods och passagerare på ett högeffektivt sätt med låga utsläpp genom ökad användning av mer effektiva multimodala transporter och utökad tillämpning av avancerad teknik och försörjningsinfrastruktur för rena bränslen.

51. Trots EU:s utvidgning kvarstår stora skillnader i transportinfrastrukturen mellan de östra och de västra delarna av EU, vilket måste åtgärdas. Det måste skapas enhetlighet i Europa även vad gäller infrastruktur.

52. För att förenkla administrativa förfaranden, möjliggöra spårning av last och optimera tidtabeller och transportflöden (e-transport) är det nödvändigt att inom detta stamnät införa IT-verktyg i så stor utsträckning som möjligt. Utvecklingen av sådana verktyg bör uppmuntras genom att kräva att de tillämpas i TEN-T-infrastruktur och successivt införs i modala system.

53. Stamnätet måste ha effektiva multimodala länkar mellan medlemsstaternas huvudstäder, andra större städer, flygplatser och viktiga gränsövergångar samt andra viktiga ekonomiska centra. Man bör inrikta sig på att upprätta förbindelser som saknas, framförallt gränsöverskridande sträckor och flaskhalsar/förbifartsleder – och att uppgradera befintlig infrastruktur och anlägga multimodala terminaler vid havet och flodhamnar samt konsolideringscentra för stadslogistik. Bättre förbindelser mellan järnväg och flyg måste skapas för långdistansresor. Motorvägarna till sjöss kommer att utgöra stamnätet för sjötransporter.

54. Urvalet av projekt som kommer att vara berättigade till EU-finansiering måste återspegla denna vision och lägga större tonvikt vid det mervärde som det tillför EU. Samfinansierade projekt bör även återspegla behovet av infrastruktur som minskar miljöpåverkan, klarar av de eventuella effekterna av klimatförändringarna och förbättrar användarnas säkerhet och trygghet.

55. Det krävs betydande resurser för ett välfungerande transportnät. Kostnaderna för utveckling av infrastruktur i EU för att tillgodose efterfrågan på transporter har beräknats till mer än 1,5 biljoner euro för perioden 2010–2030. Färdigställandet av TEN-T-nätet kommer fram till 2020 att kosta cirka 550 miljarder euro varav 215 miljarder euro för att avlägsna de största flaskhalsarna. Detta inkluderar inte investeringar i fordon, utrustning och laddningsinfrastruktur, vilka kan uppgå till ytterligare 1 biljon för att nå utsläppsmålen för transportsystemet.

56. Det behövs diversifierade finansieringskällor inom både den offentliga och privata sektorn. Vidare krävs det bättre samordning av samhållnings- och strukturfonderna med de transportpolitiska målen. Medlemsstaterna måste se till att det avsätts tillräckliga medel i statsbudgetarna och att det finns nödvändig projektplanering och genomförandekapacitet. Andra finansieringsmöjligheter som kan övervägas är program för internalisering av externa kostnader och avgifter för användning av infrastruktur[20]. Detta kan resultera i nya intäktskällor som gör att privat kapital i större utsträckning satsas på investeringar i infrastruktur.

57. För att kunna möjliggöra eventuell privat finansiering krävs det även bättre regler och bestämmelser och innovativa finansieringsinstrument. Projektbedömning och tillståndsgivning måste ske på ett effektivt och öppet sätt som både minskar tidsåtgången, kostnaderna och osäkerheten. Nya finansieringsinstrument, till exempel finansiering av EU-projekt genom obligationer[21], kan stödja finansiering från offentlig-privata partnerskap i större skala.

Rätt priser och ingen snedvridning

58. Prissignaler spelar en viktig roll vid många beslut som har långtidsverkan på transportsystemet. Transportavgifter och transportskatter måste omfördelas så att de i större utsträckning avspeglar principerna om ”förorenaren betalar” och ”användaren betalar”. De bör underbygga transporternas betydelse när det gäller att främja EU:s konkurrenskraft och sammanhållningsmålen. Den totala belastningen på sektorn bör återspegla de sammanlagda transportkostnaderna, inklusive infrastruktur och externa kostnader. Viss offentlig finansiering kan motiveras genom större samhällsekonomiska fördelar och positiva externa effekter. I framtiden kommer dock transportanvändarna sannolikt att få betala en större andel av kostnaderna än i dag. Det är väsentligt att användare, operatörer och investerare får korrekta och entydiga ekonomiska incitament.

59. Internalisering av externa kostnader, undanröjande av skattemässig snedvridning och av obefogat stöd samt fri konkurrens utan snedvridning är därför del av

---

[20] Kommissionen har i sitt meddelande *En strategi för att internalisera externa kostnader* (SEK(2008) 2207), som åtföljer dokument KOM(2008) 435, fastställt en gemensam metod för beräkning av samtliga externa kostnader inom hela transportsektorn.

[21] KOM(2010) 700.

ansträngningarna för att anpassa marknadens val till hållbarhetsbehoven (och återspegla kostnaderna för att hållbarhetskraven inte respekteras). De är även nödvändiga för att skapa jämlika villkor mellan olika transportmedel som direkt konkurrerar med varandra.

60. Huvudsakligen två marknadsbaserade instrument används för växthusgasutsläpp: energibeskattning och system för handel med utsläppsrätter. Beskattning tillämpas för närvarande för bränslen som används för landtransporter, medan handeln med utsläppsrätter tillämpas för elförbrukning och, från 2012, för luftfart. Översynen av energiskattedirektivet kommer att erbjuda möjlighet att skapa bättre samstämmighet mellan de två instrumenten. Samtidigt uppmanar EU till att man i IMO ska fatta beslut om ett globalt instrument för sjötransporter. För närvarande är kostnaderna för klimatförändringarna inte internaliserade[22].

61. Lokala externa kostnader som buller, luftföroreningar och trafikstockningar skulle kunna internaliseras genom en avgiftsbeläggning av infrastrukturanvändningen. Det förslag som kommissionen nyligen lagt fram om en ändring av ”Eurovignette-direktivet” utgör ett första steg mot en ökad internalisering av kostnader som förorsakas av tunga lastbilar. Skillnaderna mellan EU-länderna när det gäller vägtullar kommer dock att kvarstå. Ytterligare åtgärder kommer att avse ett successivt införande av obligatoriska harmoniserade internaliseringssystem för nyttofordon inom hela det regionala nätet. Därmed kommer man att kunna förändra den nuvarande situationen som innebär att internationella transportföretag måste ha Eurovignette, fem nationella vignetter och 8 olika märken eller avtal om vägtullar för att obehindrat kunna rulla på de vägar i Europa som är avgiftsbelagda.

62. Avgiftsbelagda vägar har i allt större utsträckning blivit ett alternativt sätt att dra in inkomster från personbilar och påverka trafikflödet och resemönstren. Kommissionen kommer att ta fram riktlinjer för tillämpningen av internaliseringsavgifter för alla fordon och för alla viktiga externa kostnader. Den långsiktiga målsättningen är att ta ut användaravgifter på alla fordon och på hela nätet för att åtminstone täcka underhållskostnaderna för infrastruktur, överbelastning, luftföroreningar och buller.

63. Kommissionen kommer parallellt och före 2020 att ta fram en gemensam metod för internalisering av kostnader för buller och lokala luftföroreningar för hela järnvägsnätet.

64. Många transportgrenar har beskattningsförmåner jämfört med övriga samhällsekonomin: beskattning av tjänstebilar, moms- och energiskattelättnader för internationella sjö- och lufttransporter osv. Dessa ordningar går ofta stick i stäv mot ansträngningarna för att förbättra effektiviteten inom transportsystemet och minska de externa kostnaderna. Kommissionen kommer att granska förslag om att skapa större samstämmighet mellan olika aspekter av beskattningen av transporter och uppmuntra till att man snabbt inför rena fordon.

---

[22] Jfr även med skäl 3 i direktiv 2009/29/EG.

3.4. Den externa dimensionen

65. Det ligger i sakens natur att transporterna är internationella. Följaktligen gäller de flesta åtgärderna i färdplanen utmaningar som är kopplade till utveckling av transporter utanför EU:s gränser. Att öppna upp tredjeländers marknader för tjänster, produkter och investeringar på transportområdet kommer även framledes att ha hög prioritet. Transporter står därför på dagordningen för alla våra handelsförhandlingar (WTO, regionala och bilaterala). Flexibla strategier kommer att antas för att garantera EU:s roll som normgivare på transportområdet.

66. Kommissionen kommer att i detta syfte inrikta sig på följande åtgärdsområden:

– Utvidga reglerna för den inre marknaden genom arbetsinsatser i internationella organisationer (ICAO, IMO, OTIF, OSJD, Unece, internationella flodkommissioner osv.) och i tillämpliga fall få fullt EU-medlemskap. Främja EU-normer för säkerhet, trygghet, privatliv och miljön i hela världen genom bilateralt och multilateralt samarbete. Förbättra dialogen om transportfrågor men våra huvudparter.

– Förbättra vår transportpolitik och infrastrukturpolicy gentemot vara närmaste grannar, däribland förberedelse av beredskapsplaner för att åstadkomma mer långtgående marknadsintegration[23]. En samarbetsram liknande transportavtalet på västra Balkan skulle kunna användas för att utvidga tillämpningsområdet för EU:s regler till andra grannländer. Slutgiltigt genomföra det gemensamma europeiska luftrummet med 58 länder och 1 miljard innevånare[24]. Samarbete med partnerna i Medelhavsområdet när det gäller genomförandet av en sjöfartsstrategi för Medelhavet för att förbättra sjöfartssäkerheten och övervakningen[25]. Främja införandet av Sesar-, ERTMS- och ITS-teknik i övriga världen och upprätta forsknings- och innovationspartnerskap på det internationella planet.

– Globalt sprida vårt synsätt genom att öppna upp transportmarknader för fri konkurrens utan snedvridning och med miljömässigt hållbara lösningar. Fortsätta att arbeta för ökat marknadstillträde på transportområdet i alla internationella förhandlingar.

4. SLUTSATS

67. En omdaning av det europeiska transportsystemet kommer enbart att kunna åstadkommas genom en kombination av många olika initiativ på olika plan. De olika åtgärder som anges i färdplanen kommer att vidareutvecklas. Kommissionen kommer under det närmaste årtiondet att utarbeta lagstiftningsförslag med centrala initiativ som kommer att läggas fram under det nuvarande mandatet. Varje förslag kommer att föregås av en grundlig konsekvensanalys som tar hänsyn till mervärde och subsidiaritetsaspekter. Med utgångspunkt i de tio mål som bör ses som

---

23 Se även meddelandet från kommissionen *Partnerskapet EU–Afrika*.

24 Detta inbegriper det gemensamma Europa-Medelhavsluftrummet (kommissionens meddelande *Partnerskap för demokrati och delat välstånd med södra medelhavsområdet*, KOM(2011) 200, men även andra grannländer.

25 KOM(2011) 200.

riktmärken kommer kommissionen att se till att åtgärderna ökar transporternas konkurrenskraft och samtidigt minskar utsläppen av växthusgaser från transporterna med minst 60 % senast 2050.

68. Kommissionen uppmanar Europaparlamentet och rådet att stödja denna *färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem* och de åtgärder som anges i bilagan.

Bilaga I: Förteckning över initiativ

1. ETT EFFEKTIVT OCH INTEGRERAT MOBILITETSSYSTEM

1.1. Ett gemensamt europeiskt transportområde

1. En verklig inre marknad för järnvägstjänster

- Öppna den nationella persontrafiken på järnväg för konkurrens, vilket innebär att tilldelningen av avtal om tillhandahållande av offentliga tjänster alltid måste föregås av konkurrensutsatt upphandling.
- Få till stånd ett harmoniserat typgodkännande av fordon och enhetlig säkerhetscertifiering av järnvägsföretag genom att stärka Europeiska järnvägsbyrån (ERA).
- Utveckla en integrerad strategi för förvaltning av godskorridorer som även omfattar avgifter för bantillträde.
- Garantera ett faktiskt och icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastruktur, däribland järnvägsrelaterade tjänster, särskilt genom en strukturell uppdelning i infrastrukturförvaltning och tillhandahållande av tjänster[26].

2. Fullbordande av det gemensamma europeiska luftrummet

- Få till stånd ett verkligt sömlöst gemensamt europeiskt luftrum och införa den framtida flygledningstjänsten Sesar inom utsatt tid.
- Fastställa de lämpliga rättsliga och finansiella ramarna för strategin för ett gemensamt europeiskt luftrum, konsolidera förhållandet mellan Europeiska unionen och Eurocontrol.

3. Flygplatsernas kapacitet och kvalitet

- Se över förordningen om ankomst- och avgångstider för ett effektivare utnyttjande av flygplatskapacitet.
- Förtydliga och förbättra villkoren för att ingå avtal om och tillhandahålla kvalitetstjänster, däribland marktjänster: säkerställa att alla aktörer i flygplatssystemet uppfyller minimikvalitetsnormerna.
- Flygplatskapacitet – utveckla en strategi för hantering av framtida kapacitetsproblem, bland annat bättre integrering med järnvägsnätet.

4. Ett ”Blue Belt” för sjöfarten och marknadstillträde till hamnar

[26] Vid uppdelning bör de alternativ som garanterar konkurrensutveckling, fortsatta investeringar och ett kostnadseffektivt tillhandahållande av tjänster fördras.

Det europeiska området för sjötransporter utan hinder bör vidareutvecklas till ett ”Blue Belt” för fri rörlighet för sjötransporter i och kring Europa, och vattenvägstransporter bör användas i sin fulla potential.

- Integrera användningen av övervakningsverktyg inom alla relevanta myndigheter, säkerställa full driftskompatibilitet mellan IKT-system i alla sjöfartssektorer, garantera övervakning av fartyg och frakt (*Blue Belt*) och inrätta lämplig hamnutrustning (*Blue Lanes*).
- Fastställa regler för utfärdande av intyg om lotsdispens i EU-hamnar.
- Se över restriktioner för tillhandahållande av hamntjänster.
- Öka insynen i hamnfinansiering och därvid klargöra hur offentliga medel ska fördelas mellan olika hamnverksamheter, i syfte att undvika alla former av snedvridning av konkurrensen.

5. Lämpliga regler för sjöfart på inre vattenvägar

- Fastställa ett lämpligt regelverk för att optimera den inre marknaden för transport på inre vattenvägar och undanröja hinder som står i vägen för ett ökat utnyttjande. Utvärdera och fastställa vilka ansvarsområden och mekanismer som blir nödvändiga för genomförandet, även med hänsyn till ett vidare europeiskt sammanhang.

6. Godstransporter på väg

- Se över marknadssituationen för godstransporter på väg samt i vilken grad vägavgifter, social- och säkerhetslagstiftning, införlivandet samt tillsynen och tillämpningen av lagstiftningen överensstämmer mellan medlemsstater, med sikte på att öppna marknaderna för vägtransporter ytterligare. Framför allt bör arbetet med att undanröja de återstående restriktioner för cabotage fortsätta.
- Se över reglerna om färdskrivare för större kostnadseffektivitet, ge polis och personal inom brottsbekämpande myndigheter tillträde till EU:s register över vägtransportföretag i samband med vägkontroller, harmonisera påföljderna vid överträdelse av EU:s regler om yrkesmässiga transporter, harmonisera utbildningen av personal inom brottsbekämpande myndigheter.
- Anpassa lagstiftningen om mått och vikt till nya omständigheter, teknik och behov (t.ex. batteriers vikt, bättre aerodynamisk prestanda), och se till att den underlättar intermodala transporter och minskar energikonsumtionen och utsläppen totalt sett.

7. Multimodala godstransporter: e-transport

Skapa den ram som behövs för att spåra gods i realtid, säkra intermodal ansvarsskyldighet och främja rena godstransporter:

- Tillämpa begreppen en enda kontaktpunkt (*single window*) och en enda kontrollpunkt (*one-stop administrative shop*), genom att skapa ett enhetligt elektroniskt transportdokument (*electronic waybill*) och sprida användningen av det, samt skapa en lämplig ram för utveckling och användning av spårningsteknik, RFID, etc.).

- Se till att ansvarsordningarna främjar järnvägs-, vattenvägs- och intermodaltransport.

1.2. Främja arbeten av hög kvalitet och goda arbetsvillkor

8. Socialbalk för mobila arbetstagare inom vägtransportsektorn

- Uppmuntra och stödja dialogen mellan arbetsmarknadens parter med sikte på en överenskommelse om en socialbalk för mobila arbetstagare inom vägtransportsektorn, varvid även problemet med så kallat falskt egenföretagande åtgärdas.

9. En social agenda för sjötransport

- Genomföra de åtgärder som kräver insatser enligt den sociala agendan för sjötransporter – ett led i arbetet för att uppfylla kommissionens strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik till 2018.

- Skärpa tillsynen av att Internationella arbetsorganisationens (ILO) konvention om arbete till sjöss genomförs med avseende på flaggstater, hamnstater och länder som tillhandahåller arbetskraft.

- Utvidga tillämpningsområdet för flera av EU:s arbetsrättsdirektiv till alla eller en del av dem som arbetar på havet och som för närvarande inte omfattas av sådan lagstiftning, eller garantera dem likvärdig skyddsnivå genom andra medel.

- Uppdatera direktivet om utbildning av sjöfolk (2008/106/EG) till följd av en översyn av Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW-konventionen). Fastställa en ram för utbildning av hamnarbetare inom olika delar av hamnverksamheten, som kan erkännas ömsesidigt.

10. En luftfartssektor baserad på socialt ansvar

- Inrätta en mekanism som analyserar lagstiftningsutvecklingens inverkan på arbetsvillkoren inom luftfartssektorn.

- Införa Europatäckande krav på ett minimiutbud av luftfartstjänster och minimikvalitetsnormer för anställda i hela värdekedjan inom luftfarten (däribland ATM och marktjänster). Uppmuntra EU:s arbetsmarknadsparter att vidta åtgärder för att förebygga konflikter och störningar i minimiutbudet, och detta i hela värdekedjan inom luftfarten.

11. En utvärdering av EU:s strategi i fråga om sysselsättning och arbetsvillkor inom samtliga transportsätt

- Göra en bedömning av hur den sociala dialogen ser ut på branschnivå i transportsektorns olika segment i syfte att förbättra den sociala dialogen och se till att den ger resultat.

- Garantera delaktighet för de anställda (framför allt genom europeiska företagsnämnder) inom transnationella företag i sektorn.

- Vidta åtgärder för att förbättra kvaliteten i arbetet inom alla transportsätt, vilket omfattar bland annat utbildning, intyg, arbetsvillkor och karriärutveckling, för att på så sätt skapa högkvalitativa arbetstillfällen, utveckla de kvalifikationer som krävs och göra EU:s transportföretag konkurrenskraftiga.

1.3. Säker transport

12. Säkerhet vid flygfrakt

- Genomföra EU:s handlingsplan för att stärka säkerheten vid flygfrakt, fastställa nya regler om säkerhetskontroll av flygfrakt där så behövs samt öka säkerheten för gods i hamnar.

- Utarbeta ett system med endast en säkerhetskontroll (one-stop security) för flygfrakt

13. Hög nivå av passagerarsäkerhet med minsta möjliga krångel

Främja förbättrade screeningmetoder, med full respekt för de grundläggande rättigheterna. Dessa metoder bör stödja utvecklingen av en ”check point för framtiden”, som t.ex. säkerhetskorridorer som gör det möjligt att kontrollera ett stort antal passagerare med minsta möjliga krångel och intrång. De bör även fungera som stöd för säkerhetsnivån på andra känsliga områden som t.ex. större omstigningsplatser.

- Främja (även genom finansiering) utvecklingen av effektivare teknik som tar hänsyn till den personliga integriteten (skannrar, detektorer för nya sprängämnen, smarta chips) samt integritetsvänligare lösningar även med existerande teknik.

- Definiera gemensamma standarder för detektionsförmåga och förfaranden för certifiering av detektionsutrustning.

14. Säkerheten vid landtransporter

- Arbeta med medlemsstaterna när det gäller säkerheten vid landtransporter, där man som ett första steg inrättar en expertgrupp på området landtransportsäkerhet och inför ytterligare åtgärder på områden där EU-insatser ger ett mervärde. Man kommer att fokusera särskilt på säkerheten i stadsområden.

15. End to end-säkerhet

- Öka skyddsnivån i försörjningskedjan utan att hämma det fria handelsflödet. Intyg om end to end-säkerhet bör ta hänsyn till redan existerande ordningar.

- Gemensam säkerhetsbedömning som täcker alla transportsätt.

- Integrera de potentiella följderna av terroristattacker och kriminella attacker i utarbetandet av beredskapsplanerna för rörligheten (jfr. Initiativ 23).

- Fortsätta det internationella samarbetet för att bekämpa terrorism och annan kriminell verksamhet, som t.ex. piratverksamhet. Den externa dimensionen (jfr Initiativ 40) är avgörande.

1.4. Arbeta för transportsäkerhet och rädda tusentals liv

16. En nollvision på området trafiksäkerhet

- Harmonisera och sprida trafiksäkerhetsteknik – t.ex. system för förarassistans, (smarta) farthållare, bältesvarnare, eCall, samverkande system och gränssnitt fordon/infrastruktur – samt förbättrad bilprovning bland annat när det gäller alternativa framdrivningssystem.

- Utarbeta en omfattande strategi för insatser vid trafikskador och för akuta räddningsinsatser, bland annat gemensamma definitioner och standardklassificering av skador och olyckor med dödlig utgång, i syfte att fastställa ett mål för olycksminskning.

- Fokusera på utbildning och fortbildning för alla användare. Verka för användning av säkerhetsutrustning (bilbälten, skyddskläder, skydd mot olovliga ingrepp).

- Särskilt uppmärksamma sårbara användare som fotgängare, cyklister och motorcyklister, även genom säkrare infrastruktur och fordonsteknik.

17. En europeisk strategi för civil luftfartssäkerhet

Den europeiska luftfartssäkerheten är hög, men inte bäst i världen. Vårt mål bör vara att bli det säkraste området för luftfart. För att detta ska bli möjligt måste vi utarbeta en mycket omfattande europeisk strategi för luftfartssäkerhet som bygger på Easa:s (Europeiska byrån för luftfartssäkerhet) arbete, där följande ingår:

- Förbättra insamlingen, kvaliteten, utbytet och analysen av uppgifter genom att se över lagstiftningen om rapportering av händelser inom civil luftfart.

- Anpassa säkerhetsreglerna till utvecklingen av ny teknik (Sesar).

- Säkra ett konsekvent genomförande av EU:s strategi för luftfartssäkerhet inom all luftfart.

- Främja öppenhet och insyn samt utbyte av säkerhetsinformation med Icao och andra internationella samarbetsparter inom luftfartsområdet, särskilt inom ramen för initiativet *Global Safety Information Exchange*. Samarbeta med länder utanför EU, särskilt Förenta staterna, om säkerhetsfrågor som rör konvergens i lagstiftningen, ömsesidigt erkännande och tekniskt bistånd.

- Utveckla ett säkerhetsorganisationssystem på EU-nivå som omfattar mål för och mätningar av säkerhetsnivån, i syfte att identifiera risker och kontinuerligt öka säkerheten.

18. Säkrare sjöfart

- Samarbeta med Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa) för att modernisera lagstiftningen om säkerheten på passagerarfartyg.

- Utveckla SafeSeaNet till bassystemet för alla de relevanta informationsverktyg på sjöfartsområdet som behövs för att stödja sjösäkerheten och sjöfartsskyddet samt skyddet av havsmiljön från föroreningar orsakade av fartyg.

- Bedöma om det är möjligt att upprätta ett EU-register och en EU-flagg för sjötransport och transport på EU:s inre vattenvägar. Faktum är att EU-flaggen skulle representera ett kvalitetsmärke som garanterar säkra, trygga miljövänliga fartyg bemannade med högt kvalificerad yrkeskunnig personal.

- Bedöma genomförbarheten när det gäller gemensamma funktioner för kustbevakningarna inom EU, särskilt för att garantera sjösäkerhet, sjöfartsskydd och skydd av miljön.

19. Järnvägssäkerhet

- Progressivt upprätta en sektorstäckande strategi för utfärdandet av säkerhetsintyg inom järnvägstransporter, genom att bygga på existerande strategier för infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag samt genom att utvärdera möjligheten att basera sig på en europeisk standard.

- Stärka ERA:s roll på området järnvägssäkerhet, särskilt dess övervakning av åtgärder som vidtas av nationella säkerhetsmyndigheter och den progressiva harmoniseringen av dessa åtgärder.

- Skärpa certifierings- och underhållsprocessen när det gäller säkerhetskritiska komponenter som används för konstruktion av rullande materiel och järnvägsinfrastruktur.

20. Transport av farligt gods

- Skapa enhetliga regler för intermodal transport av farligt gods för att säkerställa kompatibilitet mellan olika transportmedel.

1.5. Tjänster med hög kvalitet och hög tillförlitlighet

21. Passagerarrättigheter

- Få till stånd en enhetlig tolkning av EU:s lagstiftning om passagerares rättigheter och en harmoniserad och effektiv tillsyn av efterlevnaden, i syfte att garantera jämna spelregler för näringen och en europeisk standard för konsumentskydd.

- Samla gemensamma principer som kan tillämpas på passagerarrättigheter inom samtliga transportsätt (stadga om grundläggande rättigheter), framför allt ”rätten att få information”, samt ytterligare förtydliga befintliga rättigheter. I ett senare skede överväga antagandet av en samlad EU-ramförordning omfattande samtliga passagerarrättigheter för alla transportmedel (EU-kodex).

- Förbättra transportkvaliteten för gamla, passagerare med nedsatt rörlighet och för rörelsehindrade passagerare, bland annat genom att öka infrastrukturens tillgänglighet.

- Komplettera det fastställda regelverket om passagerares rättigheter med bestämmelser som täcker passagerare som reser med olika transportmedel, men med samordnade biljetter och enligt ett enda köpeavtal, samt med bestämmelser som reglerar en situation där transportoperatören går i konkurs.

- Skapa jämnare spelregler på internationell nivå genom att föra in kvalitetsstandarder i bilaterala och multilaterala avtal när det gäller alla transportmedel, i syfte att öka passagerarnas rättigheter även i ett internationellt sammanhang.

22. Friktionsfria transporter från dörr till dörr

- Definiera de åtgärder som behövs för ytterligare integrering av olika passagerartransportmedel, så att det blir möjligt att erbjuda friktionsfria multimodala resor från dörr till dörr.

- Skapa ramvillkor för att främja utveckling och användning av intelligenta system för driftskompatibel och multimodal tidtabellsplanering, information, Internetbokning och smart biljettförsäljning. Detta skulle kunna inbegripa ett lagstiftningsförslag med syftet att ge privata tjänsteleverantörer tillträde till reseinformation och trafikinformation i realtid.

23. Beredskapsplaner för rörlighet

- Garantera att beredskapsplanerna för rörlighet är utformade så att de säkrar driftskontinuitet vid störningar. Planerna bör reglera frågan om prioritering vid användning av arbetslokaler och –utrustning, samarbetet mellan infrastrukturförvaltare, operatörer, nationella myndigheter och grannländer, samt tillfälligt antagande eller mindre sträng tillämpning av särskilda regler.

2. INNOVATION INFÖR FRAMTIDEN: TEKNIK OCH BETEENDE

2.1. En europeisk forsknings- och innovationspolitik på transportområdet

24. En färdplan för teknik

Fragmenteringen av forsknings- och utvecklingsarbetet i Europa gör mycket skada, och gemensamma europeiska insatser kommer att skapa ett högt mervärde för EU på exempelvis följande områden:

- Rena, säkra och tysta fordon inom alla transportsätt, från vägfordon till fartyg, pråmar, rullande järnvägsmateriel samt luftfartyg (hit räknas även nya material, nya framdrivningssystem och IT- och förvaltningsverktyg för att förvalta och integrera komplexa transportsystem).

- Teknik för att förbättra transportsäkerheten och -tryggheten.

- Potentiella nya eller okonventionella transportsystem och fordon såsom obemannade flygplanssystem, okonventionella system för varudistribution.

- En hållbar strategi för alternativa bränslen, vilket även omfattar en infrastruktur anpassad till detta.

- Integrerade system för transportledning och information som underlättar smarta transporttjänster, trafikledning för ett bättre utnyttjande av infrastruktur och fordon, och system för realtidsinformation som kan spåra gods och styra fraktflöden. System för passagerar-/reseinformation samt boknings- och betalsystem.

- Intelligent infrastruktur (både land- och rymdbaserad) för att garantera maximal övervakning av och driftskompatibilitet mellan de olika transportsätten samt kommunikation mellan infrastruktur och fordon.

- Innovation för hållbara stadstransporter som en uppföljning av Civitas-programmet och initiativen med vägtullar i städer och olika typer av tillträdesbegränsning.

25. En innovations- och utvecklingsstrategi

Fastställande av nödvändiga innovationsstrategier, bland annat lämpliga förvaltnings- och finansieringsinstrument, för att garantera en snabb tillämpning av resultaten från forskningsprocessen. Exempel:

- Införande av smarta system för mobilitet, som t.ex. det framtida systemet för flygledningstjänst (Sesar), trafikstyrningssystem för tåg (ERTMS), system för övervakning till havs och informationsutbyte inom sjöfarten (SafeSeaNet), flodinformationstjänst (RIS), ITS samt den nya generationen av multimodal transportförvaltning och -information.

- Utformning och införande av en elektronisk plattform för ombordenheter baserad på öppen standard och med olika funktioner, bland annat vägavgiftsfunktion.

- Utveckling av en investeringsplan för nya navigerings-, trafikövervaknings- och kommunikationstjänster för att möjliggöra integrering av informationsflöden, ledningssystem och transporttjänster baserade på en europeisk integrerad multimodal informations- och förvaltningsplan. Demonstrationsprojekt för eldrivna fordon (och andra alternativa drivmedel) inklusive laddnings- och tankningsinfrastruktur samt för intelligenta transportsystem särskilt inriktade på de stadsområden där gränsvärdena för luftkvalitet ofta överskrids.

- Smarta partnerskap för rörlighet och demonstrationsprojekt för hållbara stadstransportlösningar (inklusive demonstration av system med vägtullar m.m.).

- Åtgärder som innebär att ineffektiva och förorenande fordon byts ut snabbare.

26. Ett regelverk för innovativa transporter

Fastställa nödvändiga ramvillkor genom standardisering eller reglering:

- Lämpliga standarder för koldioxidutsläpp från fordon inom samtliga transportmedel, om nödvändigt kompletterade med krav på energieffektivitet så att alla typer av framdrivningssystem täcks.

- Fordonsstandarder för bullernivåer.

- Se till att utsläppen av koldioxid och föroreningar minskar under faktiska körförhållanden genom att senast 2013 föreslå en omarbetad testcykel för utsläppsmätning.

- Strategier för offentlig upphandling för att garantera snabb tillämpning av ny teknik.

- Regler om driftskompatibilitet när det gäller laddningsinfrastruktur för rena fordon.

- Riktlinjer och standarder för tankningsinfrastrukturer.
- Standardgränssnitt för kommunikation infrastruktur till infrastruktur, fordon till infrastruktur och fordon till fordon.
- Villkor för åtkomst till transportuppgifter för skydds- och säkerhetsändamål.
- Specifikationer och villkor för transportrelaterade smarta avgifts- och betalningssystem.
- Bättre genomförande av befintliga regler och standarder.

2.2. Främja ett mer hållbart beteende

27. Reseinformation

- Öka kunskaperna om alternativ till traditionell privat transport (kör mindre, gå och cykla, samåkning, infartsparkering, intelligent biljettförsäljning m.m.).

28. Fordonsmärkning med avseende på koldioxidutsläpp och drivmedelseffektivitet

- Se över direktivet om märkning för att göra det mer effektivt. Detta kommer bland annat att omfatta övervägandet att utvidga tillämpningsområdet till lätta nyttofordon och fordon i kategori L, samt harmonisering av märkningen och av drivmedelseffektivitetsklasserna för fordon i alla medlemsstater.
- Stödja marknadsgenomslaget för drivmedelseffektiva, säkra däck med ett externt däck- och vägbanebuller som är lägre än de krav som fastställs i typgodkännandet[27].

29. Beräkning av koldioxidavtryck

- Främja branschbaserade certifieringssystem för växthusgaser och utveckla gemensamma EU-standarder för beräkning av det koldioxidavtryck som varje enskild passagerar- eller godstransport lämnar, med olika versioner anpassade till olika användare som t.ex. företag och enskilda personer. Detta kommer att leda till bättre val och underlätta marknadsföringen av renare transportlösningar.

30. Sparsam körning och hastighetsbegränsning

- Ta med krav rörande sparsam körning vid kommande översyner av körkortsdirektivet och påskynda utbyggnaden av ITS-tillämpningar som stöder sparsam körning. Teknik för drivmedelsbesparing bör utvecklas och främjas inom andra transportmedel – inom luftfarten bör t.ex. jämn inflygning tillämpas.
- Undersöka olika sätt att begränsa den maximala hastigheten för lätta nyttofordon, för att minska energiförbrukningen, öka trafiksäkerheten och garantera jämna spelregler.

[27] Detta innefattar antagandet av samtliga tillämpningsbestämmelser i förordning (EG) nr 1222/2009 om märkning av däck. Det bör innebära bränslebesparingar på 5 % för den totala EU-flottan till 2020.

2.3. Integrerad rörlighet i städer

31. Planer för rörligheten i städer

- Fastställa förfaranden och finansiella stödmekanismer på EU-nivå för rörlighetsrevision och rörlighetsplaner för städer, och införa en resultattavla för rörligheten i städer. Undersöka möjligheten att tillämpa en obligatorisk strategi för städer av en viss storlek, med stöd av nationella standarder baserade på EU:s riktlinjer.

- Länka regionalt utvecklings- och samanhållningsstöd till städer och regioner som har lämnat in ett gällande intyg om sin resultatnivå för rörlighet och om revision utifrån perspektivet hållbar utveckling, som undergått oberoende validering.

- Undersöka möjligheten till europeiska rambestämmelser för ett successivt genomförande av planer för rörlighet i Europas städer.

- Eventuellt integrera rörlighet i städer i samarbetsinitiativet ”Smarta städer”.

- Uppmuntra stora arbetsgivare att ta fram förvaltningsplaner för företag och rörlighet.

32. En EU-omfattande ram för vägtullar i städer

- Utarbeta ett en validerad ram för vägtullar i städer och olika system för tillträdesbegränsning och tillämpningar för dessa, inbegripet rättsliga och validerade operativa och tekniska ramar som täcker fordons- och infrastrukturtillämpningar.

33. En strategi för stadslogistik med nära nollutsläpp 2030

- Ta fram riktlinjer för bästa praxis för övervakning och styrning av fraktflöden i städerna (t.ex. konsolideringscentrum för stadslogistik, regler för fordonsstorlek i äldre stadskärnor, leveranspunkter, outnyttjad potential i flodtransporter).

- Utarbeta en strategi för att gå mot en utsläppsfri stadslogistik genom att sammanföra olika aspekter av planeringen av markanvändning, tillträdet till järnvägar och flodvägar, företagspraxis och -information, avgiftssystem och tekniska fordonsstandarder.

- Främja gemensam offentlig upphandling av fordon med låga utsläpp för flottan av yrkesfordon (distributionsbilar, taxibilar, bussar…).

3. MODERN INFRASTRUKTUR OCH SMART FINANSIERING

3.1. Transportinfrastruktur: territoriell sammanhållning och ekonomisk tillväxt

34. Ett stamnät av strategisk infrastruktur i EU – Ett europeiskt nät för rörlighet

- I nya TEN-riktlinjerna definiera ett stamnät av strategisk infrastruktur i Europa, som integrerar Europeiska unionens östra och västra delar och bildar ett gemensamt europeiskt transportområde. Planera lämpliga förbindelser med grannländer.

- Koncentrera EU:s insatser till de komponenter i TEN-T-nätet som ger högst mervärde för EU (förbindelser som saknas på gränsöverskridande sträckor, intermodala knutpunkter och kritiska flaskhalsar).

- Införa intelligent och driftskompatibel teknik i stor skala (Sesar, ERTMS, RIS, ITS osv.) för att optimera infrastrukturens kapacitet och användning.

- Säkerställa att EU-finansierad transportinfrastruktur även beaktar energieffektivitetskrav och klimatförändringsproblematik (klimatsäker övergripande infrastruktur, laddnings- och tankningsstationer för rena fordon, val av byggmaterial..).

35. Multimodala godstransportkorridorer för hållbara transportnät

- Skapa multimodala korridorstrukturer inom ramen för stamnätet, för att på så sätt synkronisera investeringar och infrastrukturarbeten samt stödja effektiva, innovativa och multimodala transportjänster, t.ex. järnvägstransporttjänster på långa och medellånga sträckor.

- Stödja multimodala transporter och sändningar bestående av enstaka vagnslaster, stimulera integrering av inre vattenvägar i transportsystemet och främja miljöinnovation inom godstransporter. Stödja utbredningen av nya fordon och fartyg samt retroaktiv anpassning.

36. Kriterier för förhandsutvärdering av projekt

- Införa kriterier för förhandsutvärdering av projekt som garanterar att infrastrukturprojekt verkligen tillför ett mervärde för EU eller är baserade på ”utförda tjänster” och genererar tillräckliga inkomster.

- Rationalisera förfarandena när det gäller projekt av stort europeiskt intresse, för att garantera i) rimliga tidsramar för hela förfarandeprocessen, ii) kommunikationsramar som överensstämmer med projektgenomförandet, och iii) integrerad planering som beaktar miljöfrågor i ett tidigt stadium av planeringsprocessen.

- Införa ”PPP-screening” i förhandsutvärderingsprocessen för att garantera att alternativet offentligprivat partnerskap (PPP) har analyserats ordentligt innan EU-finansiering begärs.

3.2. En koherent finansieringsram

37. En ny finansieringsram för transportinfrastruktur

- Utarbeta en finansieringsram för infrastruktur som skapar förutsättningar för att kunna ge stöd till genomförandet av TEN-T-stamnätet samt andra infrastrukturprogram, och som omfattar såväl TEN-T-programmens som sammanhållnings- och strukturfondernas investeringsstrategier, varvid hänsyn tas till inkomster från transportverksamhet.

- Tillhandahålla EU-stöd för utveckling och spridning av teknik som effektiviserar infrastrukturanvändningen och påskyndar utfasningen av fossila bränslen (nya system för vägavgifter och vägtullar, ITS och kapacitetförbättringsprogram).

- Knyta TEN-T-finansieringen till fullbordandet av TEN-T-stamnätet och till ett gemensamt utnyttjande av nationella resurser längs korridorerna.

38. Den privata sektorns engagemang

- Fastställa ramar som skapar förutsättningar för utveckling av offentligprivata partnerskap: i) införa ”formell screening” av TEN-T-projekt för att fastställa vilka som har PPP-potential, ii) skapa en standardiserad och förutsägbar PPP-upphandling för TEN-T-projekt och iii) se över TEN-T-förordningarna i enlighet med detta och integrera PPP-upphandling och betalningsmekanismer i förordningen.

- Inom ramen för den samarbetsram som upprättats mellan kommissionen och europeiska centrumet för specialistkunskap på området för offentligprivata partnerskap (EPEC) uppmuntra medlemsstaterna att oftare använda offentligprivata partnerskap, utan att därför glömma att inte alla projekt lämpar sig för denna mekanism, samt erbjuda medlemsstaterna relevant expertis.

- Delta i utformningen av nya finansieringsinstrument för transportsektorn, till exempel finansiering av EU-projekt genom obligationer.

3.3. Rätt priser och ingen snedvridning

39. Smart prissättning och beskattning

Fas I (fram till 2016)

Transportavgifter och -skatter bör omstruktureras. De bör framhäva transporternas betydelse för att främja EU:s konkurrenskraft. Den totala belastningen på sektorn bör återspegla de sammanlagda transportkostnaderna, inklusive infrastruktur och externa kostnader.

- Se över beskattningen av motorbränsle, så att energidelen och koldioxiddelen definieras tydligt.

- Gradvis införa en obligatorisk infrastrukturavgift för tunga lastbilar. Ordningen innebär införande av en gemensam avgiftsstruktur och gemensamma kostnadskomponenter (t.ex. återvinning av kostnader för slitage, buller och lokal förorening) som ska ersätta de nuvarande vägavgifterna.

- Utvärdera befintliga vägavgiftssystem för personbilar och deras förenlighet med EU-fördragen. Utarbeta riktlinjer för tillämpningen av internaliseringsavgifter för vägfordon som täcker de sociala kostnaderna för överbelastning, koldioxidutsläpp – om de inte ingår i bränsleskatten – lokal förorening, buller och olyckor. Ge medlemsstaterna incitament att starta pilotprojekt för genomförandet av ordningar i linje med sådana riktlinjer.

- Fortsätta internaliseringen av de externa kostnaderna för samtliga transportmedel genom att tillämpa allmänna principer, med beaktande av respektive transportmedels specifika egenskaper.

- Införa ramar som gör det möjligt att avsätta intäkter från transport till utvecklingen av ett integrerat och effektivt transportsystem.

- Utfärda riktlinjer som skapar klarhet om offentligt stöd till olika transportmedel och transportinfrastruktur

- Ompröva transportbeskattningen när så är nödvändigt, bland annat genom att knyta fordonsskatten till miljöprestanda, ta ställning till bästa sättet att se över det nuvarande momssystemet på området persontrafik, och se över beskattningen av tjänstebilar för att undanröja snedvridning och främja övergången till rena fordon.

Fas II (2016 till 2020)

- Fas II, som bygger på fas I, innebär full övergång till obligatorisk internalisering av de externa kostnaderna (däribland buller, lokal förorening och överbelastning ovanpå den obligatoriska återvinningen av kostnaderna för slitage) för väg- och järnvägstransporter. Internalisera kostnaderna för lokal förorening och buller i hamnar och på flygplatser samt för luftförorening till havs, och undersöka möjligheterna till obligatorisk tillämpning av internaliseringsavgifter på samtliga inre vattenvägar i EU. Utveckla marknadsbaserade åtgärder för att ytterligare minska utsläppen av växthusgaser.

4. DEN EXTERNA DIMENSIONEN

40. Transport i världen: Den externa dimensionen

Det ligger i sakens natur att transporter är internationella. Följaktligen rör de flesta åtgärderna i vitboken utmaningar som är kopplade till utveckling av transporter utanför EU:s gränser. Att öppna upp tredjeländers marknader för tjänster, produkter och investeringar på transportområdet kommer även framledes att ha hög prioritet. Transporter ingår därför i alla våra handelsförhandlingar (WTO, regionala och bilaterala). Flexibla strategier kommer att antas för att säkra EU:s roll som normgivare på transportområdet. Kommissionen kommer att i detta syfte inrikta sig på följande åtgärdsområden:

- Utvidga reglerna för den inre marknaden genom arbetsinsatser i internationella organisationer (WTO, ICAO, IMO, OTIF, OSJD, UNECE, internationella flodkommissioner osv.) och i tillämpliga fall utverka fullt EU-medlemskap. Främja europeiska standarder för säkerhet, trygghet, personlig integritet och miljö i hela världen. Förbättra dialogen om transportfrågor men de viktigaste parterna.

- Fullborda det gemensamma europeiska luftrummet som omfattar 58 länder och 1 miljard invånare. Ingå omfattande luftfartsavtal med viktiga ekonomiska aktörer (Brasilien, Kina, Indien, Ryssland, Sydkorea m.fl.) och avskaffa restriktionerna för investeringar i lufttransporter i tredjeländer. Främja införandet av Sesar-teknik i hela världen.

- Agera inom ramen för multilaterala forum och bilaterala relationer för att främja den energieffektivitets- och klimatmålspolitik som fastställs denna vitbok.

- Fortlöpande använda multilaterala (i Icao, Imo och WCO) och bilaterala skikt för att hantera frågan om terrorism, varvid man kommer att arbeta för internationella avtal och en intensifierad dialog om säkerhetsfrågor med strategiska parter, först och främst Förenta staterna. Samarbeta för att göra gemensamma bedömningar av hotbilder, utbilda tredjeländers officerare, motverka piratangrepp m.m. Säkra internationellt erkännande av EU:s system med one stop-security (en enda säkerhetskontroll).

- Utveckla samarbetsramar för att utvidga vår transportpolitik och infrastrukturpolicy till vara närmaste grannar, i syfte att erbjuda bättre infrastrukturförbindelser och åstadkomma mer långtgående marknadsintegration, däribland fastställande av beredskapsplaner för rörligheten.

- Samarbeta med partnerna i Medelhavsområdet när det gäller genomförandet av en sjöfartsstrategi för Medelhavet för att förbättra sjöfartssäkerheten och övervakningen.

- Vidta lämpliga åtgärder för att avskaffa de undantag som beviljas för linjesjöfartskonferenser som hålls utanför EU.

- Bygga vidare på etablerade forsknings- och innovationspartnerskap för att finna gemensamma lösningar på frågor knutna till driftskompatibilitet mellan ledningssystem, hållbara bränslen med lågt kolinnehåll, trygghet och säkerhet.

-