EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 9.12.2020
COM(2020) 789 final

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET, RÅDET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN SAMT REGIONKOMMITTÉN

Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden

{SWD(2020) 331 final}

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET, RÅDET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN SAMT REGIONKOMMITTÉN

Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden

1 VÅR VISION

1. **Mobilitet och transporter är viktiga för oss alla.** Från daglig pendling till arbetet, besök hos familj och vänner, turism, till välfungerande globala leveranskedjor för varorna i våra butiker och vår industriproduktion – det är mobiliteten som möjliggör vårt ekonomiska och sociala liv. Den fria rörligheten för människor och varor över de inre gränserna är en grundläggande frihet för Europeiska unionen (EU) och dess inre marknad. Resandet inom EU har lett till större sammanhållning och en starkare europeisk identitet. Som det nästa största utgiftsområdet för hushållen i EU bidrar transportsektorn med 5 % till EU:s BNP och ger direkt sysselsättning för ungefär tio miljoner arbetstagare.

2. Men samtidigt som **mobiliteten skapar en mängd fördelar för användarna, sker det inte utan kostnader för samhället.** Det handlar t.ex. om utsläpp av växthusgaser, luft-, buller- och vattenföroreningar, men även om trafikolyckor, överbelastning och förlust av biologisk mångfald, och alla dessa faktorer påverkar vår hälsa och vårt välbefinnande. Tidigare ansträngningar och politiska åtgärder har ännu inte berört dessa kostnader i tillräckligt hög grad. Transportsektorns utsläpp av växthusgaser har ökat med tiden och motsvarar nu så mycket som en fjärdedel av EU:s totala utsläpp.

3. **Den absolut viktigaste utmaning som transportsektorn står inför är att kraftigt minska sina utsläpp och att bli mer hållbar**. Samtidigt innebär denna omställning stora möjligheter till högre livskvalitet och för europeiskt näringsliv inom alla värdekedjor en chans att modernisera sig, skapa arbetstillfällen av hög kvalitet, utveckla nya produkter och tjänster, stärka konkurrenskraften och sträva mot att bli världsledande i takt med att andra marknader snabbt går mot utsläppsfri mobilitet. Med tanke på transportsektorns stora andel av EU:s totala utsläpp av växthusgaser kommer EU:s mål att minska utsläppen av växthusgaser med minst 55 % fram till 2030 och att bli klimatneutralt senast 2050 bara att kunna uppnås genom införandet av en mer ambitiös politik för att omedelbart minska transporternas beroende av fossila bränslen, i synergi med nollföroreningsansträngningarna. **Hur framgångsrik den europeiska gröna given[1] blir beror på vår förmåga att göra transportsystemet hållbart som helhet.**

4. Covid-19-pandemin har tydligt visat hur viktigt det är för EU att skydda den välfungerande inre marknaden. Krisen har visat transporternas avgörande betydelse och de sociala, hälsorelaterade och ekonomiska kostnaderna av att den fria rörligheten för människor, varor och tjänster begränsas kraftigt eller till och med avskaffas helt. Att upprätthålla leveranskedjor och **en samordnad europeisk strategi för förbindelser och transporter är oerhört viktigt för att hantera alla kriser** och stärka EU:s strategiska oberoende och motståndskraft.

5. Att **säkerställa att vårt transportsystem verkligen är motståndskraftigt inför framtida kriser måste därför också vara ett viktigt mål för EU:s transportpolitik** i framtiden. Fullbordandet av det gemensamma europeiska transportområdet enligt planen i vitboken

[1] COM (2019) 640 final, *Den europeiska gröna given*.

från 2011[2] är fortfarande en hörnsten för EU:s transportpolitik. Att främja sammanhållning, minska regionala skillnader och förbättra förbindelserna och tillgången till den inre marknaden för alla regioner har fortfarande strategisk betydelse för EU. Covid-19-pandemin påverkade mobiliteten kraftigt. I samband med återhämtningen från denna allvarliga kris bör det offentliga stödet bidra till att mobiliteten återuppbyggs till något bättre och tar ett stort steg på vägen mot en hållbar och smartare framtid.

6. **Att skapa grönare mobilitet måste vara ett nytt villkor för att transportsektorn ska kunna växa.** Mobiliteten i EU bör baseras på ett effektivt och sammankopplat multimodalt transportsystem för såväl passagerare som gods, som förstärks genom ett prisvärt nät av höghastighetsjärnväg, en väl utbyggd laddnings- och tankningsinfrastruktur för utsläppsfria fordon[3] och försörjning med förnybara och koldioxidsnåla bränslen, med renare och mer aktiv mobilitet i grönare städer som bidrar till invånarnas goda hälsa och välbefinnande.

7. **Digitalisering kommer att vara en nödvändig drivkraft för moderniseringen av hela systemet**, för att det ska bli sömlöst och mer effektivt. EU behöver också använda digitalisering och automatisering för att ge ännu större säkerhet, trygghet, tillförlitlighet och bekvämlighet, för att på så sätt bibehålla unionens ledande ställning inom tillverkning av transportutrustning och transportutrustningstjänster och förbättra vår globala konkurrenskraft genom effektiva och motståndskraftiga logistikkedjor.

8. Ingen bör lämnas utanför i denna utveckling: **det är oerhört viktigt att mobilitet är tillgänglig och prismässigt överkomlig för alla, att landsbygdsområden och avlägset belägna områden får bättre förbindelser[4], är tillgängliga för personer med nedsatt rörlighet och personer med funktionshinder, och att sektorn erbjuder goda sociala förhållanden, omskolningsmöjligheter och attraktiva arbetstillfällen**. Den europeiska pelaren för sociala rättigheter är EU:s kompass för att se till att den gröna och digitala omställningen är socialt rättvis.

9. **Rent generellt måste vi ändra det rådande paradigmet med stegvis förändring till en grundläggande omställning.** I denna strategi beskrivs därför en färdplan för att få de europeiska transporterna på rätt spår mot en hållbar och smart framtid. För att vår vision ska kunna förverkligas innehåller meddelandet tio flaggskeppsinitiativ med en handlingsplan som kommer att vägleda vårt arbete under de kommande åren. Scenarierna bakom strategin, som även ligger till grund för klimatmålsplanen 2030[5], visar att med rätt ambitionsnivå kan den kombination av politiska åtgärder som beskrivs i denna strategi leda till att **transportsektorns utsläpp minskar med 90 % fram till 2050.** Med hänsyn även till den analys som presenteras i det åtföljande arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar[6] fastställs bland annat följande **milstolpar** för att visa det europeiska transportsystemets väg mot våra mål om en hållbar, smart och motståndskraftig mobilitet, för att på så sätt visa vilken ambitionsnivå som krävs för vår framtida politik:

   Senast 2030:

   - Minst 30 miljoner utsläppsfria fordon kommer att vara i drift på de europeiska vägarna.
   - 100 europeiska städer kommer att vara klimatneutrala.

[2] KOM(2011) 144 slutlig, Vitbok – *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem*. Kommissionen har också utvärderat denna vitbok i SWD (2020) 410 och SWD (2020) 411.

[3] I detta meddelande avses med *fordon* alla typer av fordon beroende på sammanhang, däribland bilar, bussar, lätta fordon, tåg, luftfartyg, fartyg, båtar, färjor osv.

[4] Denna aspekt kommer att granskas ytterligare inom ramen för kommissionens meddelande om den långsiktiga visionen för landsbygdsområden 2021.

[5] COM (2020) 562 final, *Höjning av Europas klimatambition för 2030 – Investering i en klimatneutral framtid till förmån för våra medborgare*.

[6] SWD (2020) 331

- Trafiken på höghastighetsjärnväg kommer att fördubblas.
- Tidtabellsbaserad kollektivtrafik med resor på mindre än 500 km bör vara koldioxidneutrala inom EU.
- Automatiserad mobilitet kommer att användas i stor skala.
- Utsläppsfria fartyg kommer att vara klara för marknaden.

Senast 2035:

- Utsläppsfria stora luftfartyg kommer att vara klara för marknaden.

Senast 2050:

- Nästan alla bilar, lastbilar, bussar och även nya tunga fordon kommer att vara utsläppsfria.
- Godstrafiken på järnväg kommer att fördubblas.
- Trafiken på höghastighetsjärnvägar kommer att tredubblas.
- Det multimodala transeuropeiska transportnätet (TEN-T), utrustat för hållbara och smarta transporter med höghastighetskonnektivitet, kommer att vara i drift för hela nätet.

2 HÅLLBAR MOBILITET – EN OÅTERKALLELIG ÖVERGÅNG TILL UTSLÄPPSFRI MOBILITET

10. Enligt den europeiska gröna given ska utsläppen av växthusgaser från transporter minska med 90 % för att EU ska kunna bli en klimatneutral ekonomi fram till 2050, samtidigt som man också ska eftersträva nollförorening. För att uppnå denna systemförändring **måste vi 1) göra alla transportslag mer hållbara, 2) göra hållbara alternativ mer tillgängliga** i ett multimodalt system **och 3) införa rätt incitament** för att driva på omställningen. **Detta är de tre pelarna för våra framtida åtgärder.**

11. Det innebär att vi måste använda **alla politiska verktyg**: 1) **åtgärder för att avsevärt minska det nuvarande beroendet av fossila bränslen** (genom att ersätta befintliga fordonsparker med utsläppssnåla och utsläppsfria fordon och öka användningen av förnybara och koldioxidsnåla bränslen), 2) **kraftfulla åtgärder för att flytta mer verksamhet till mer hållbara transportslag** (framför allt genom att öka antalet passagerare som reser med tåg och pendlar med kollektivtrafik och aktiva transportslag och även flytta en väsentlig andel godstransporter till järnväg, inre vattenvägar och närsjöfart), och 3) **internalisering av externa kostnader** (genom att genomföra principerna om att ”förorenaren betalar” och ”användaren betalar”, framför allt genom mekanismer för prissättning av koldioxid och infrastrukturavgifter).

2.1 Vi behöver göra alla transportslag mer hållbara

12. **Alla transportslag är nödvändiga för vårt transportsystem och därför måste alla bli mer hållbara**. Som den första pelaren för vår strategi måste vi öka användningen av utsläppssnåla och utsläppsfria fordon och av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för väg-, vatten-, luft- och järnvägstransporter, omedelbart. Vi måste stödja forskning och innovation i fråga om konkurrenskraftiga, hållbara och cirkulära produkter[7] och tjänster, säkerställa att industrin levererar rätt fordon och bränslen, införa nödvändig infrastruktur och skapa incitament för efterfrågan hos slutanvändarna. Detta är avgörande om vi ska uppnå klimatmålen för 2030 och 2050 och även för ambitionen att åstadkomma nollföroreningar och samtidigt göra det möjligt för europeiska företag att behålla sin ledande ställning inom

[7] Cirkulära produkter och tjänster kommer att bidra till den övergripande hållbarheten hos transporter. I handlingsplanen för den cirkulära ekonomin (COM (2020) 98 final) anges sju viktiga produktvärdekedjor, framför allt batterier och fordon samt byggande.

industrin globalt. Att bibehålla teknikneutralitet mellan alla transportslag är viktigt, men får inte hindra åtgärder för att avskaffa lösningar som baseras på fossila bränslen.

FLAGGSKEPPSINITIATIV 1 – ÖKA ANVÄNDNINGEN AV UTSLÄPPSFRIA FORDON, FÖRNYBARA OCH KOLDIOXIDSNÅLA BRÄNSLEN SAMT TILLHÖRANDE INFRASTRUKTUR

13. Även om andelen utsläppssnåla och **utsläppsfria fordon ökar inom fordonsparken, är den alldeles för liten** i dag. Normer för koldioxidutsläpp, utsläpp av luftföroreningar och regler för offentlig upphandling, t.ex. de som anges i direktivet om rena fordon[8], kommer även fortsättningsvis att vara viktiga politiska drivkrafter i vår omställning till utsläppsfri mobilitet inom vägtransporter och kommer genom den ökade tillgången till utsläppsfria fordon att göra hållbar mobilitet prismässigt överkomligare för alla. För att uppnå de mål som anges i klimatplanen för 2030 och säkerställa en tydlig väg från 2025 och framåt mot utsläppsfri mobilitet kommer kommissionen därför att föreslå en översyn av **normerna för koldioxidutsläpp** för bilar och lastbilar fram till juni 2021. Kommissionen kommer också att se över normerna för koldioxidutsläpp för tunga fordon i samma syfte.

14. Det har gjorts stora ansträngningar under de senaste fem åren för att minska utsläppen av luftförorenande ämnen från motorfordon. De bilar som säljs i dag släpper ut betydligt mindre föroreningar än de som såldes 2015. Men det finns ändå utrymme för ytterligare insatser: det kommande förslaget om **strängare utsläppsnormer för luftföroreningar** från fordon med förbränningsmotorer (Euro 7) kommer att säkerställa att endast framtidssäkrade utsläppssnåla fordon släpps ut på marknaden.

15. De partnerskap som planeras för Horisont Europa, t.ex. Batteries, 2Zero och Clean Hydrogen kan bidra till tillgången på innovativ fordonsteknik. Samtidigt behövs en heltäckande politik för att **stimulera efterfrågan på utsläppsfria fordon**, utan hinder inom vår inre marknad, samtidigt som EU:s internationella skyldigheter ska respekteras fullt ut. Miljönormerna bör åtföljas av åtgärder som ökar efterfrågan på dessa fordon, t.ex. prissättning på koldioxid, beskattning, vägavgifter och översyn av reglerna för vikter och dimensioner för tunga fordon. Kommissionen kommer att föreslå åtgärder för att öka användningen av utsläppsfria fordon i företags fordonsparker och i stadsfordonsparker. Dessutom kommer den nya lagstiftningen om batterier att säkerställa att batterier som släpps ut på EU:s marknad är hållbara och säkra under hela sin livscykel. Hållbarhet och krav i slutet av livscykeln, däribland i fråga om koldioxidavtryck, och etiska och hållbara inköp av råvaror, är avgörande för att minska miljöavtrycket från elektriska fordon.

16. Vår rättsliga ram för **trafiksäkerhet** bör anpassas för att se till att fordon uppfyller utsläpps- och säkerhetsnormer under hela sin livstid. Ett enda defekt fordon kan ge mer luftföroreningar än flera tusen rena fordon[9].

17. Utvecklingen av utsläppsfria vägfordonsmotorer löser inte problem som uppstår till följd av användningen av däck, som fortfarande orsakar buller och utsläpp av mikroplastpartiklar. De sistnämnda förorenar våra vattendrag och hav och kan i förlängningen hamna i våra livsmedel. **Högpresterande däck** bör främjas ytterligare eftersom de minskar energiförbrukningen och utsläppen (även av rulljud) och samtidigt bibehåller fordonets säkerhet. Den kommande översynen av direktivet om uttjänta fordon kommer också att syfta till att minska det totala miljöavtrycket av produktion och demontering av bilar.

18. Bränsleleverantörer och aktörer bör nu få en tydlig signal om att transportbränslen måste bli koldioxidneutrala och att **hållbara förnybara och koldioxidsnåla bränslen nu måste**

[8] Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1161 av den 20 juni 2019 om ändring av direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon (Text av betydelse för EES.) EUT L 188, 12.7.2019, s. 116.

[9] Se t.ex. SWD(2012) 206 final, och på senare tid, provningar som har utförts i Belgien. https://magazine.vab.be/wp-content/uploads/2020/02/Roetfilter-Persdossier.pdf

införas i stor skala utan dröjsmål. Kommissionen kommer att överväga ytterligare åtgärder för att stödja dessa bränslen, eventuellt genom minimiandelar eller kvoter genom översynen av det omarbetade direktivet om förnybar energi.

19. För **vägtransporter** används redan utsläppsfria lösningar. Tillverkarna gör nu stora investeringar i batteridrivna elfordon. Spridningen ökar redan på marknaden, särskilt för bilar, lastbilar och bussar som används i städer, men det börjar också komma lastbilar och bussar för landsvägstransporter. Tillverkarna investerar också i vätgasbränslecellsfordon, framför allt för användning i kommersiella fordonsparker, bussar och tunga transporter. Dessa lovande alternativ får stöd inom ramen för EU:s strategier för energisystemintegrering[10] och vätgas[11] och genom den strategiska handlingsplanen för batterier[12]. Energieffektivitet ska vara ett prioriteringskriterium för framtida val av lämplig teknik, med hänsyn till hela livscykeln. Tekniska övergångslösningar bör uppfylla normerna för koldioxidutsläpp och föroreningar fullt ut. **Järnvägstransporterna** kommer också att behöva elektrifieras ytterligare och när det inte är genomförbart bör användningen av vätgas utökas.

20. **Luft- och vattenburna transporter** står inför större utmaningar när det gäller utfasningen av fossila bränslen under de kommande årtiondena, på grund av att det i dagsläget saknas utsläppsfri teknik som är klar att släppas ut på marknaden, utvecklingstiderna och livscyklerna är långa för luftfartyg och fartyg, det krävs stora investeringar i tankningsutrustning och infrastruktur och på grund av den internationella konkurrensen inom dessa sektorer. EU:s internationella utsläpp från sjöfart och luftfart har ökat med mer än 50 % sedan 1990. Det krävs skyndsamma åtgärder i dessa sektorer, även under deras återhämtning från den nuvarande krisen. Dessa transportslag måste få prioriterad tillgång till ytterligare förnybara och koldioxidsnåla flytande och gasformiga bränslen[13] eftersom det saknas lämpliga alternativa framdrivningssystem på kort sikt. Initiativen ReFuelEU, luftfart och FuelEU, sjöfart kommer att stärka produktionen och spridningen av hållbara luftfarts- och sjöfartsbränslen och tackla denna fråga. Dessutom kommer kommissionen att överväga att inrätta en värdekedjeallians för förnybara och koldioxidsnåla bränslen där offentliga myndigheter, näringsliv och civilsamhälle kan samarbeta för att öka tillgången till och spridningen av de mest lovande bränslena, vilket kommer att komplettera åtgärderna inom ramen för den europeiska alliansen för ren vätgas och bygga vidare på framgångarna med den europeiska batterialliansen[14].

21. För att **förbättra energieffektiviteten och minska utsläppen från luftfartyg och fartyg** behöver högt ställda normer främjas för konstruktion och drift. EU måste fortsätta sitt nära samarbete med alla internationella organisationer, som Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) och Internationella sjöfartsorganisationen (IMO), om konkreta åtgärder för att fastställa vetenskapligt baserade globala utsläppsminskningsmål som är förenliga med Parisavtalet[15]. Det krävs också stora ansträngningar för att utveckla disruptiv teknik för att få fram utsläppsfria fartyg och luftfartyg till marknaden. Unionen bör skapa de förutsättningar som möjliggör detta, bland annat genom en lämplig politik för prissättning på koldioxid och forskning och innovation, framför allt genom de partnerskap som kan inrättas inom ramen för Horisont Europa (t.ex. Zero Emission Waterborne Transport, Clean Aviation och Clean Hydrogen). Effektivare trafikledning, t.ex. via det

[10] COM (2020) 299 final, *Kraft till en klimatneutral ekonomi: En EU-strategi för integrering av energisystemet.*

[11] COM (2020) 301 final, *En vätgasstrategi för ett klimatneutralt Europa*.

[12] COM (2018) 293 final, bilaga 2 – *Strategisk handlingsplan om batterier*.

[13] Det skulle t.ex. kunna handla om vätgas, vätgasbaserade syntetiska bränslen och avancerade biobränslen. Säkerhetsnormer för vattenburna vätgasdrivna transporter bör t.ex. utvecklas tidigt för att skapa incitament för pionjärer och certifieringsförfarandena bör vara så enkla som möjligt, utan att de övergripande säkerhetsnivåerna äventyras.

[14] https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-battery-alliance_sv

[15] EU och dess medlemsstater bör sträva efter detta vid Icaos nästa generalförsamling 2022.

gemensamma europeiska luftrummet, kan ge stora miljövinster[16]. Dessa insatser är viktiga ingredienser i den ”**korg av åtgärder” som behövs för att fasa ut beroendet av fossila bränslen inom luftfart och sjöfart**, där globala åtgärder fortfarande är avgörande.

22. En ökad spridning och användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen måste gå hand i hand med upprättandet av ett heltäckande nät av **laddnings- och tankningsinfrastruktur** för att fullt ut möjliggöra en bred användning av utsläppssnåla och utsläppsfria fordon inom alla transportslag. ”Laddning och tankning” är ett europeiskt flaggskeppsinitiativ inom ramen för faciliteten för återhämtning och resiliens[17]: målet är att man till 2025 ska ha byggt hälften av de 1 000 vätgasstationer som behövs och en miljon av de tre miljoner laddstationer[18] som kommer att behövas till 2030. Slutmålet är att säkerställa ett tätt, brett utbyggt nät för att alla kunder ska få enkel tillgång till det, bl.a. operatörer av tunga fordon. Kommissionen kommer att offentliggöra en strategisk utbyggnadsplan för att beskriva en uppsättning kompletterande åtgärder till stöd för en snabb utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen, även i områden med ihållande brister. Åtgärderna skulle bland annat omfatta rekommendationer för planerings- och tillståndsprocesser och om finansiering och de skulle utarbetas i samarbete med kommissionens forum för hållbara transporter, som består av viktiga offentliga och privata företrädare för hela värdekedjan[19].

23. EU behöver också få ett slut på den ihållande fragmenteringen av och utbredda bristen på driftskompatibla laddnings-/tankningstjänster i hela EU för alla transportslag. Inom ramen för den **kommande översynen av direktivet om infrastruktur för alternativa bränslen** kommer kommissionen att överväga alternativ för mer bindande mål för utbyggnaden av infrastrukturen och ytterligare åtgärder för att säkerställa fullständig driftskompatibilitet hos infrastruktur och tjänster för användning av infrastruktur för alla fordon som drivs med alternativa bränslen. Ändamålsenlig information till konsumenter för att avhjälpa den nuvarande bristen på insyn i fråga om prissättning och underlätta problemfria gränsöverskridande betalningar hör till de viktigaste frågorna att lösa. Den väntade stora spridningen av batteridrivna elfordon och andra former av e-mobilitet kommer dessutom att kräva en smidig integrering i elnätet. Utbyggnaden av smart laddningsinfrastruktur kommer att bidra till att skapa lagringskapacitet och flexibilitet för elsystemet. Vid sidan av översynen av direktivet om infrastruktur för alternativa bränslen görs en översyn av förordningen om det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och andra politiska instrument, exempelvis det omarbetade energidirektivet och dess redovisningsmekanism för el samt direktivet om byggnaders energiprestanda i syfte att höja målen för laddningsställen i våra byggnader. Kommissionen kommer att se till att de överensstämmer med de nödvändiga nätinvesteringarna inom ramen för kommissionsinitiativ som ingår i EU:s strategier för integrering av energisystemet och vätgas.

FLAGGSKEPPSINITIATIV 2 – SKAPA UTSLÄPPSFRIA FLYGPLATSER OCH HAMNAR

24. **Hamnar och flygplatser** är avgörande för våra internationella förbindelser, den europeiska ekonomin och för regionerna. I deras omställning till utsläppsfria noder måste de metoder som används av de mest hållbar flygplatserna och hamnarna[20] bli det nya normala och

[16] Insatserna kan minska luftfartens utsläpp med upp till 10 % och flygledning kan också bidra till hanteringen av luftfartens icke koldioxidrelaterade klimatpåverkan.

[17] COM(2020) 575 final, *Årlig strategi för hållbar tillväxt 2021*.

[18] Det antal offentliga laddningsställen som behövs kommer att bedömas i detalj inom ramen för den konsekvensbedömning som åtföljer översynen av direktivet om infrastruktur för alternativa bränslen.

[19] Vid behov kommer andra marknads- och finansieringsaktörer att bjudas in till denna process. Att främja laddningsinfrastruktur i det privata och offentliga byggnadsbeståndet är särskilt relevant i detta sammanhang: de allra flesta laddningar görs hemma eller vid arbetsplatsen. Fullständig överensstämmelse med initiativet ”Renoveringsvågen” och ömsesidig förstärkning ska säkerställas. Kommissionen kommer att inrätta en högnivåpanel för ”Laddning och tankning” för att validera resultatet av denna process.

[20] T.ex. initiativen EcoPorts och Airport Carbon Accreditation, som har utvecklats av European Sea Ports Organisation (ESPO) respektive ACI Europe.

möjliggöra mer hållbara former av konnektivitet. Hamnar och flygplatser bör bli knutpunkter för mobilitet och transporter med flera transportslag och länka samman alla de berörda transportslagen. Detta kommer att förbättra luftkvaliteten lokalt och på så sätt bidra till bättre hälsa hos boende i närheten. Inlands- och havshamnar har stor potential för att bli nya rena energiknutpunkter för integrerade elsystem, vätgas och andra koldioxidsnåla bränslen och fungera som provbäddar för återvinning av avfall och för den cirkulära ekonomin.

25. Kommissionen kommer att föreslå **åtgärder för att göra våra flygplatser och hamnar rena** genom att skapa incitament för att använda förnybara och koldioxidsnåla bränslen och tanka stationerade fartyg och luftfartyg med förnybar energi i stället för med fossil energi, skapa incitament för att använda nya, renare och tystare luftfartyg och fartyg, se över flygplatsavgifter, skapa miljövänligare markförflyttningar vid flygplatser och i hamntjänster och hamndrift, optimera fartygsanlöp, och öka användningen av smart trafikledning. Kommissionen kommer också att följa upp de åtgärder som har föreslagits i rapporten från Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa) om den uppdaterade analysen av luftfartens icke koldioxidrelaterade klimatpåverkan. [21]

26. De **offentliga och privata investeringarna** i lokal förnybar energiproduktion, i mer hållbar åtkomst till flera transportslag och i förnyelse av flottor[22] inom luftfart och vattenburna transporter måste öka. Några av dessa investeringar skulle gynnas av att det inrättas relevanta hållbara taxonomikriterier som omfattar de särskilda egenskaperna hos varje transportslag, även under omställningen till utsläppsfria fordon. Den reviderade utlåningspolitik som Europeiska investeringsbanken (EIB) kommer att besluta om kan också förväntas underlätta.

27. I synergi med införandet av alternativa marina bränslen bör det göras ansträngningar inom ramen för nollföroreningsmålet för att dramatiskt minska sektorns mer övergripande miljöpåverkan. Det bör vara prioritet att nå resultat genom upprättandet av omfattande ”**utsläppskontrollområden**” i alla EU-vatten med målet att i förlängningen uppnå nollföroreningar av luft och vatten från sjöfarten, till gagn för havsområden, kustområden och hamnar. Framför allt har kommissionen gått i bräschen för ansträngningar för att omfatta Medelhavet och har för avsikt att inleda liknande arbete för Svarta havet. Dessutom kommer EU-lagstiftningen om återvinning av fartyg[23] att ses över för att fastställa möjliga åtgärder för att stärka den lagstiftningen, dvs. ytterligare främja säkra och hållbara metoder för återvinning av fartyg.

Milstolpar[24] för att minska det nuvarande beroendet av fossila bränslen:

1) *Senast 2030 kommer det att finnas minst 30 miljoner utsläppsfria bilar och 80 000 utsläppsfria lastbilar i drift.*
2) *Fram till 2050 kommer nästan alla bilar, lätta lastbilar, bussar och även nya tunga fordon att vara utsläppsfria.*
3) *Utsläppsfria oceangående fartyg och stora utsläppsfria luftfartyg kommer att vara klara att släppas ut på marknaden senast 2030 respektive 2035.*

[21] Se COM(2020) 747 final, *Uppdaterad analys av luftfartens icke koldioxidrelaterade klimatpåverkan och potentiella politiska åtgärder enligt artikel 30.4 i direktivet om EU:s utsläppshandelssystem.*

[22] Den senaste generationen luftfartyg, som redan finns tillgängliga, leder t.ex. till 20–25 % mindre koldioxidutsläpp och även till minskat buller.

[23] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013 av den 20 november 2013 om återvinning av fartyg och om ändring av förordning (EG) nr 1013/2006 och direktiv 2009/16/EG (EUT L 330, 10.12.2013, s. 1).

[24] Med hänsyn även till den analys som presenteras i det åtföljande arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar fastställs bland annat följande milstolpar för att visa det europeiska transportsystemets väg mot våra mål om en hållbar, smart och motståndskraftig mobilitet, för att på så sätt visa vilken ambitionsnivå som krävs för vår framtida politik.

2.2 Vi behöver göra hållbara alternativ brett tillgängliga för att bättre transportslag ska kunna väljas

28. Som en andra pelare för vår strategi **måste hållbara alternativ göras tillgängliga på bred front nu,** i ett fullständigt integrerat och sömlöst mobilitetssystem med flera transportslag. EU kan inte enbart förlita sig på tekniska lösningar: det krävs omedelbara åtgärder för att anpassa vårt mobilitetssystem för att ta itu med klimatförändringen och minska föroreningarna. Multimodalitet utnyttjar styrkorna i de olika transportslagen, t.ex. bekvämlighet, hastighet, kostnad, tillförlitlighet, förutsägbarhet, vilka tillsammans kan erbjuda effektivare transportlösningar för människor och varor. Covid-19-pandemin har visat att ökad multimodalitet också är avgörande för att stärka motståndskraften i vårt transportsystem och att allmänheten är redo att ta till sig hållbara alternativa sätt att resa.

29. **Människor är villiga att byta till mer hållbara transportslag**, framför allt när det gäller deras dagliga resor, och det viktigaste villkoret för att byta är kostnad[25], tillgänglighet och hastighet. EU måste bidra till att skapa lämpliga förutsättningar för en ökad användning av hållbara alternativ som är säkra, konkurrenskraftiga och prismässigt överkomliga. När det finns lämpliga alternativ med konkurrenskraftiga priser, turtätheter och komfortnivåer väljer människor det mer hållbara transportslaget[26].

30. Samtidigt **håller mobilitetsmönster och konsumentbeteenden på att förändras**. Dessa förändringar förstärks av covid-19-pandemin och underlättas till stora delar av digitala lösningar. Distansarbete, videokonferenser, e-handel, spridning av delade och samverkansinriktade mobilitetslösningar har tillsammans bidragit till den pågående omställningen i mobiliteten.

FLAGGSKEPPSINITIATIV 3 – GÖRA MOBILITETEN MELLAN STÄDER OCH I STÄDER MER HÅLLBAR OCH HÄLSOSAM

31. Det behövs kraftfulla åtgärder för att förvandla transportsektorn till ett verkligt multimodalt system med hållbara och smarta mobilitetstjänster. För att uppnå detta bör EU bygga ett transportnät av hög kvalitet med höghastighetsjärnvägstjänster på korta distanser och rena luftfartstjänster som ger bättre täckning på långa sträckor. Kommissionen kommer att arbeta för att skapa förutsättningar för att transportörer senast 2030 ska kunna erbjuda resenärer koldioxidneutrala val för tidtabellsbaserad kollektivtrafik på sträckor som är kortare än 500 km inom EU. Under 2021–2022 kommer kommissionen att arbeta för detta mål i sin översyn av relevant EU-lagstiftning. Förutsatt att det är förenligt med konkurrenslagstiftningen bör flygbolag sälja fler multimodala biljetter. Investeringar bör inriktas på att uppgradera den nödvändiga TEN-T-infrastrukturen för att möjliggöra övergången mot mer hållbara anslutningar. Åtgärder kommer att vidtas för att skapa ett övergripande transportsystem där EU-investeringar, statligt stöd, regler för kapacitetsfördelning och allmän trafikplikt är inriktade på att tillgodose mobilitetsbehov och skapa incitament för olika multimodala alternativ.

32. Det **europeiska järnvägsåret 2021 är ett utmärkt tillfälle för** medlemsstaterna, kommissionen och **järnvägssektorn att stärka förbindelserna över hela EU**. När det fjärde järnvägspaketet genomförs och järnvägsmarknaderna öppnas för konkurrens kommer

[25] Särskild Eurobarometer 495 visade att majoriteten av bilanvändarna är redo att byta till mer miljövänliga transportslag för sina dagliga resor. Ett alternativ som är lika snabbt eller har ett liknande pris skulle påverka dem som svarade på undersökningen i riktning mot en mer miljövänlig lösning för långa resor.
https://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/survey/getsurveydetail/instruments/special/surveyky/2226

[26] Sedan höghastighetsjärnvägslinjen mellan Barcelona och Madrid öppnade har t.ex. färdmedelsfördelningen mellan luft och järnväg ändrats från 85 % flygplan/15 % tåg år 2008 till 38 % luft/62 % järnväg år 2016.

järnvägsoperatörerna att bli mer uppmärksamma på kundernas behov och förbättra kvaliteten på sina tjänster och sin kostnadseffektivitet. Ett harmoniserat EU-omfattande godkännande av fordon kommer också att minska kostnaderna för gränsöverskridande tåg. Fullbordandet av TEN-T, inklusive höghastighetslinjerna, kommer att skapa bättre förbindelser längs huvudkorridorerna. Att öka passagerarnas medvetenhet om sina rättigheter och säkerställa att reseinformation tillhandahålls på ett icke-diskriminerande sätt, liksom även erbjudanden om direkta biljetter, kommer att göra järnvägen ännu mer attraktiv för kunderna.

33. Under 2021 kommer kommissionen att föreslå **en handlingsplan för att stärka järnvägstjänster på långa distanser och gränsöverskridande järnvägstjänster för passagerare**. Denna plan kommer att utgå från medlemsstaternas ansträngningar för att göra viktiga förbindelser mellan städer snabbare genom en bättre kapacitetsförvaltning, samordnad tågplanering, delning av rullande materiel och riktade infrastrukturförbättringar för att få fram nya tågtjänster, även på natten. Plattformar eller andra organisatoriska strukturer för detta ändamål bör vara öppna för alla medlemsstater. Pilottjänster på vissa rutter med medverkan från alla berörda parter bör få stöd och en kombination av avtal om allmän trafik och tjänster som tillhandahålls på grundval av öppet tillträde bör kunna användas för att testa olika modeller för nya förbindelser och tjänster, med målsättningen att få igång 15 pilotprojekt fram till 2030.

34. Det gemensamma europeiska järnvägsområdet behöver förbättras och kommissionen kommer att överväga **åtgärder för att utöka järnvägsmarknaden**[27] och ta itu med järnvägsföretagens behov av tillträde till kapacitet av hög kvalitet för att använda järnvägsinfrastrukturen så mycket som möjligt. **Det bör bli enklare att använda och köpa biljetter för resor som passerar gränser**. Med början 2021 kommer kommissionen att föreslå lagstiftningsåtgärder för att möjliggöra innovativa och flexibla biljetter som omfattar flera transportslag och ger passagerarna verkliga alternativ för resor från dörr till dörr.

35. Som anges i klimatmålsplanen för 2030 kommer en ökad andel kollektivtrafik, gång och cykling och även automatiserad, sammanlänkad och multimodal mobilitet att avsevärt minska föroreningarna och överbelastningen av transporter, särskilt i städerna, och förbättra människors hälsa och välbefinnande. **Städer ligger och bör därför fortsätta att ligga i framkant i omställningen till större hållbarhet**. Kommissionen kommer att fortsätta att arbeta tillsammans med städer och medlemsstater för att se till att alla stora och medelstora städer som är urbana knutpunkter i TEN-T-nätet inrättar egna planer för hållbar mobiliteten i städerna senast 2030. Planerna bör omfatta nya mål, t.ex. om att uppnå nollutsläpp och noll döda i trafikolyckor. Aktiva transportslag, som cykling, har ökat och städer har meddelat att de har uppfört 2 300 km ny cykelinfrastruktur. Detta bör fördubblas under de kommande tio åren, i riktning mot 5 000 km säkra cykelvägar. Kommissionen överväger också att utveckla ett uppdrag inom ramen för klimatneutrala och smarta städer[28] som en strategisk prioritering för gemensamma åtgärder i syfte att fasa ut beroendet av fossila bränslen i ett stort antal europeiska städer fram till 2030.

36. Sömlös multimodalitet som möjliggörs av digitala lösningar är avgörande i städer och förorter. Ökad press på passagerartransportsystemen har stärkt **efterfrågan på nya och innovativa lösningar** där olika transporttjänster integreras till en tjänst som är tillgänglig

[27] Framför allt kommer kommissionen att bedöma samspelet mellan förordning (EU) nr 913/2010 och direktiv 2012/34/EU, förordning (EU) nr 1315/2013 samt direktiv 92/106/EEG.

[28] Europeiska forsknings- och innovationsuppdrag ska arbeta för att ta fram lösningar på några av de största utmaningar som vår värld står inför. De är en integrerad del i ramprogrammet Horisont Europa, med början 2021.
https://ec.europa.eu/info/horizon-europe/missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en

på begäran, enligt konceptet med mobilitet som en tjänst. Samtidigt ser många städer en omställning mot delade och kollaborativa mobilitetstjänster (bil- eller cykeldelning, taxitjänster och andra former av mikromobilitet) som underlättas av framväxten av förmedlingsplattformar, vilket gör det möjligt att minska antalet fordon i daglig trafik.

37. EU och medlemsstaterna måste uppfylla invånarnas förväntningar på renare luft, mindre buller och överbelastning och eliminerade dödsolyckor på gatorna i våra städer. Genom att se över paketet för mobilitet i städer i syfte att främja och stödja dessa hållbara och hälsosamma transportslag kommer kommissionen att bidra till **förbättringen av den nuvarande europeiska ramen för mobilitet i städer.** Det behövs tydligare vägledning gällande mobilitetshantering på lokal och regional nivå, bl.a. bättre stadsplanering och om kommunikationer med landsbygdsområden och förorter, så att pendlare får hållbara mobilitetsalternativ. EU:s politik och finansiella stöd bör också avspegla hur viktig mobilitet i städer är för TEN-T-nätets övergripande funktion, med bestämmelser om lösningar för första och sista transportsträckan som omfattar multimodala knutpunkter, infartsparkeringar och säker infrastruktur för gång och cykling.

38. Kommissionen kommer att titta på sätt att se till att passagerartransport på begäran (taxi och andra bilar med chaufför) kan bli mer hållbar och erbjuda effektiva tjänster till invånarna och samtidigt upprätthålla en smidigt fungerande inre marknad och hantera farhågor när det gäller sociala frågor och säkerhet. Kommissionen kommer också att **hjälpa städer att modernisera sin politiska verktygslåda**, bl.a. inom områden som mikromobilitet, stöd för upphandling[29] av utsläppsfria fordon, även bussar och färjor, och tillhörande infrastruktur. Bättre information om utsläppssnåla och utsläppsfria zoner och gemensamma märkningar samt digitala lösningar för fordon kan bidra till att upprätthålla en välfungerande inre marknad och underlätta utövandet av grundläggande friheter.

FLAGGSKEPPSINITIATIV 4 – GRÖNARE GODSTRANSPORTER

39. Som tillkännagavs i den europeiska gröna given kommer en betydande del av de 75 % av de inre godstransporter som i dag fraktas på väg att **flyttas över till järnväg och inre vattenvägar**. **Närsjöfart** och effektiva utsläppsfria fordon kan också bidra till grönare godstransporter i Europa. Skyndsamma åtgärder krävs därför, med tanke på de begränsade framsteg som hittills gjorts: som exempel hade andelen godstrafik på järnväg minskat till 17,9 % 2018[30] jämfört med 18,3 % 2011.

40. För att stödja grönare godstrafik i Europa behöver det **nuvarande ramverket för intermodal transport en omfattande modernisering** och måste göras om till ett effektivt verktyg. Alternativ för att se över regelverket, t.ex. direktivet om kombinerad transport, och införande av ekonomiska incitament för såväl verksamhet som infrastruktur bör övervägas. Incitamentsmekanismer bör vara baserade på opartisk prestandaövervakning i enlighet med en europeisk ram för mätning av utsläpp från transporter och logistik.

41. **Multimodal logistik måste ingå i denna omställning** inom och utanför städer. E-handelns tillväxt har förändrat konsumtionsmönstren kraftigt, men de externa kostnaderna för miljontals leveranser, bl.a. minskningen av tomma och onödiga körningar, måste tas med i beräkningen. Därför bör planeringen av hållbar mobilitet i städer också omfatta

[29] Det viktigaste målet för kommissionens initiativ ”Big Buyers for Climate and Environment” är t.ex. att öka användningen av strategisk offentlig upphandling i Europa genom partnerskap mellan stora offentliga inköpare som städer, regioner, sjukhus, centraliserade inköpsorgan, allmännyttiga företag osv. som arbetar med konkreta projekt och har liknande utmaningar. Detta mål ska uppnås genom att man främjar samverkan mellan stora inköpare inom strategisk offentlig upphandling för att driva på marknaden för innovativa varor, tjänster och anläggningsarbeten.

[30] Ungefär hälften av den totala godstrafiken på järnväg passerar gränser. Detta innebär att godstrafiken på järnväg har en stark europeisk dimension, men att den samtidigt är känsligare för brister i driftskompatibilitet och samarbete mellan nationella järnvägsnät, vilket kan påverka dess konkurrenskraft. Dess traditionella last, som råvaror, har genomgått en enorm industriell omvandling och ökningen av ”just in time”-varor med högre värde kräver andra tjänster.

fraktdimensionen genom särskilda planer för hållbar logistik i städer. Dessa planer kommer att skynda på införandet av utsläppsfria lösningar som redan finns tillgängliga, däribland lastcyklar, automatiserade leveranser och drönare (obemannade luftfartyg) och bättre användning av inre vattenvägar in till städer.

42. **Bristen på omlastningsinfrastruktur** och framför allt på multimodala terminaler i inlandet, är uttalad i vissa delar av Europa och bör få högsta prioritet. Länkar som saknas i multimodal infrastruktur bör överbryggas. Dessutom bör transportsystemet fungera effektivare rent generellt med förbättrad omlastningsteknik. EU behöver ett multimodalt uppgiftsutbyte, plus smarta trafikledningssystem inom alla transportslag. I förlängningen måste alla transportslag för gods sammanföras via multimodala terminaler och kommissionen kommer att ta initiativ för att EU:s finansiering och andra politikområden, däribland stöd till forskning och innovation, ska vara mer inriktade på hanteringen av dessa frågor, samtidigt som unionens internationella skyldigheter ska respekteras fullt ut. Översynen av reglerna för statligt stöd till järnvägar, som redan innehåller en flexibel ram för offentlig finansiering av multimodalitet, kommer att bidra ytterligare till det målet.

43. På senare år har innovativa företag visat att godstrafik på järnväg kan drivas på ett tillförlitligt sätt och vara attraktiv för kunder. Många inhemska regler och tekniska hinder skapar dock fortfarande svårigheter för prestandan. **Godstrafiken på järnväg behöver stärkas betydligt** genom ökad kapacitet, förstärkt samordning över gränserna och samarbete mellan järnvägsinfrastrukturförvaltare, bättre övergripande förvaltning av järnvägsnätet och införande av ny teknik, som digital koppling och automatisering. Kommissionen kommer att föreslå en översyn av förordningarna om godskorridorer och stomnätskorridorer. En integrering av dessa korridorer till ”europeiska transportkorridorer”, med fokus på ”snabba vinster”, som tåglängd, konstruktionsprofil och förbättrade trafikregler, kommer tillsammans med fullbordande av viktiga saknade länkar och anpassning av stomnätet så att det har full godskapacitet att stärka infrastrukturdimensionen i våra åtgärder för att främja intermodala transporter. Kommissionen kommer att föreslå en förbättring av reglerna för fördelning av järnvägskapacitet i linje med det pågående projektet för att ändra utformningen av tågplaneringen, för att skapa ytterligare, flexibla tåglägen. Genomförandet av europeiska regler för järnvägsbuller kommer att bidra till att minska farhågorna i samband med detta.

44. Samtidigt som flera handlingsplaner i följd[31] har hjälpt **inlandssjöfarten** att i stort sett bibehålla sin trafikandel[32], krävs det på liknande sätt åtgärder för att bibehålla detta resultat och ta vara på den outnyttjade potentialen på ett hållbart sätt, både längs TEN-T-korridorer och i de stadskärnor där inre vattenvägar kan göra den sista transportsträckan i logistiken i städer mer miljövänlig. Kommissionen kommer att lägga fram programmet Naiades III för att ta vara på denna potential genom att ta itu med viktiga utmaningar, som behovet att förnya pråmflottorna och förbättra tillgången till finansiering och samtidigt säkerställa fullständig efterlevnad av miljöpolitiken, framför allt av vattenramdirektivet och habitatdirektivet.

45. Dessutom har TEN-T-stöd till sjömotorvägar lett till att mer last transporteras mer hållbart genom **närsjöfart**. Nu måste EU också föregå med gott exempel och göra europeiska havsområden hållbara, smarta och motståndskraftiga.

[31] Naiades I och II. https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_en
[32] Transporterna på inre vattenvägar ökade med 6 % mellan 2005 och 2017.

Milstolpar[33] för omställningen av mer verksamhet i riktning mot mer hållbara transportslag:

4) *Tidtabellsbaserad kollektivtrafik med resor på mindre än 500 km bör vara koldioxidneutrala inom EU senast 2030.*
5) *Trafiken på höghastighetsjärnväg ska dubbleras fram till 2030 och tredubblas fram till 2050.[34]*
6) *År 2030 kommer det att finnas minst 100 klimatneutrala städer i Europa.*
7) *Godstrafiken på järnväg kommer att öka med 50 % fram till 2030 och dubbleras fram till 2050. [35]*
8) *Transporter på inre vattenvägar och närsjöfart kommer att öka med 25 % fram till 2030 och med 50 % fram till 2050[36].*

2.3 Vi behöver införa rätt incitament för att driva omställningen till utsläppsfri mobilitet

46. Som en tredje pelare i vår strategi **måste incitament för att transportanvändare ska göra mer hållbara val förstärkas.** Dessa incitament är främst ekonomiska, dvs. prissättning på koldioxid, beskattning och infrastrukturavgifter, men de bör kompletteras med bättre information till användarna.

FLAGGSKEPPSINITIATIV 5 – PRISSÄTTNING AV KOLDIOXID OCH BÄTTRE INCITAMENT FÖR ANVÄNDARE

47. Trots att det sedan länge har funnits politiska åtaganden om rättvis och effektiv prissättning inom transporter har framstegen varit begränsade. Principerna om att **”förorenaren betalar” och ”användaren betalar”** måste genomföras utan dröjsmål för alla transportslag. Enbart deras miljörelaterade externa kostnader[37] uppgår till 388 miljarder euro varje år. När dessa externa kostnader internaliseras kommer de som använder transporterna att täcka samtliga kostnader i stället för att låta andra i samhället bära dem och detta kommer att leda till en process mot mer hållbara transportslag med lägre externa kostnader. **Därför kommer kommissionen att sträva efter en heltäckande uppsättning åtgärder för att införa rättvis och effektiv prissättning i alla transportslag.** Utsläppshandel, infrastrukturavgifter, energi- och fordonsskatter måste samlas i en ömsesidigt kompatibel, kompletterande och samstämmig politik.

48. Framför allt **är EU:s utsläppshandelssystem det viktigaste instrumentet för prissättning av koldioxid** för att internalisera kostnaden för koldioxidutsläpp. Kommissionen kommer att föreslå att EU:s utsläppshandelssystem ska utvidgas till sjötransportsektorn. För luftfarten kommer det att läggas fram ett förslag till översyn av direktivet om EU:s utsläppshandelssystem, framför allt för att minska de utsläppsrätter som

[33] Med hänsyn även till den analys som presenteras i det åtföljande arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar fastställs bl.a. följande milstolpar för att visa det europeiska transportsystemets väg mot våra mål om en hållbar, smart och motståndskraftig mobilitet, för att på så sätt visa vilken ambitionsnivå som krävs för vår framtida politik.
[34] Jämfört med 2015.
[35] Jämfört med 2015.
[36] Jämfört med 2015.
[37] Studien, *Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities* (juni 2019), omfattade direkta utsläpp av koldioxid och luftföroreningar, indirekta utsläpp av koldioxid och luftföroreningar från energiproduktion, luftföroreningar och buller samt skador på livsmiljöer. De totala skatter och avgifter som samlas in från sektorn beräknas uppgå till minst 340 miljarder euro. Enligt studien uppgår kostnaderna för förseningar på grund av överbelastning till ytterligare 228 miljarder euro. De externa kostnaderna för trafikolyckor beräknades uppgå till 250 miljarder euro. I studien beräknades också de totala infrastrukturkostnaderna till 256 miljarder euro. För hamnar och flygplatser täcker de sammanlagda skatterna och infrastrukturkostnaderna endast huvudkostnaderna. Alla siffror avser EU27.
Källa: *Study Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities* (juni 2019).
https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/internalisation-transport-external-costs_en

flygbolag tilldelas kostnadsfritt. Som redan har tillkännagetts i den europeiska gröna given skulle en ytterligare utvidgning av systemet kunna innefatta utsläpp från vägtransporter och arbetet med en konsekvensbedömning pågår. Intäkterna från EU:s utsläppshandelssystem kan investeras i forskning och innovation i EU för att minska utsläppen ytterligare. Kommissionen kommer också att föreslå att Icaos system för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart[38] (Corsia) genomförs genom en översyn av direktivet om EU:s utsläppshandelssystem under 2021. Inom IMO vill EU driva på för att komma längre i diskussionerna om marknadsbaserade instrument som en åtgärd på medellång sikt för att genomföra strategin för att minska utsläppen av växthusgaser.

49. **Subventioner av fossila bränslen bör upphöra**. Vid sin översyn av direktivet om energibeskattning kommer kommissionen att sträva efter att anpassa beskattningen av energiprodukter och el till EU:s energi- och klimatpolitik. Som ett led i de pågående konsekvensbedömningarna tittar den noggrant på nuvarande skatteundantag, bland annat för flyg- och fartygsbränslen, och kommer att lägga fram förslag om hur eventuella kryphål ska kunna stängas under 2021. Beskattningen av energiinnehållet i olika bränslen bör vara mer enhetlig och användningen av hållbara transportbränslen borde omfattas av större incitament.

50. **Det krävs stora framsteg när det gäller effektiva avgiftsuttag för infrastrukturanvändning**, framför allt inom vägtransporter. Detta är avgörande för att internalisera kostnaden för skador på infrastruktur, men det är också oerhört viktigt att hantera samhällets kostnader för föroreningar och överbelastningar. Kommissionen uppmanar kraftfullt Europaparlamentet och rådet att vidta åtgärder i fråga om kommissionens förslag om ändring av Eurovinjettdirektivet och leva upp till den europeiska gröna givens ambitioner. Smarta, distansbaserade vägavgifter med olika taxor beroende på fordonstyp och tidpunkt för användningen är ett effektivt verktyg för att skapa incitament för hållbara och ekonomiskt effektiva val, leda trafiken och minska överbelastningarna.

51. I dag tar varken enskilda personer som planerar en resa eller avsändare/logistikföretag som anordnar en leverans tillräckligt stor hänsyn till miljöavtrycket. Detta beror delvis på att de inte får **rätt information**, bl.a. om tillgängliga alternativ. **Det mest hållbara valet borde vara tydligt angett**. Med ändamålsenlig information om miljöavtrycket och mer systematiska möjligheter för konsumenter att frivilligt kompensera för sin resa, får konsumenter och företag möjlighet att fatta mer hållbara leverans- och transportbeslut.

52. Därför planerar kommissionen att **inrätta en europeisk ram för harmoniserad mätning av utsläppen av växthusgaser från transport och logistik**, baserat på globala normer. Sedan skulle mätningarna kunna användas för att ge företag och slutanvändare en uppskattning av koldioxidavtrycket från deras val och öka efterfrågan från slutanvändare och konsumenter på möjligheten att använda mer hållbara transport- och mobilitetslösningar och samtidigt undvika ”grönmålning”. Information om koldioxidavtrycket från en viss resa skulle kunna bli en ny rättighet för passagerare och borde i så fall gälla för alla transportslag.

53. Vår förmåga att minska miljöpåverkan beror till stor del på våra val. Den **europeiska klimatpakten** kommer att visa upp och ge stöd till de många alternativ som invånarna har för att förflytta sig effektivt och på mer hälsosamma, mindre förorenande sätt. Den kommer att få stor betydelse för att öka medvetenheten om, skapa engagemang för utsläppsfri mobilitet och driva på för att skapa grönare mobilitetstrategier inom företag och i städer.

[38] https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/default.aspx

Milstolpar[39] för internalisering av externa kostnader för transporter, bl.a. via EU:s utsläppshandelssystem:

9) Senast 2030 kommer intermodala transporter som baseras på järnväg och vattenburna transporter att kunna konkurrera på lika villkor med transport enbart på väg i EU[40].

10) Alla externa kostnader för transporter inom EU ska täckas av transportanvändarna senast 2050.

3 SMART MOBILITET – SKAPA SÖMLÖSA, SÄKRA OCH EFFEKTIVA FÖRBINDELSER

54. Människor bör få uppleva sina resor som sömlöst multimodala med hjälp av en rad hållbara mobilitetsval som mer och mer bygger på digitalisering och automatisering. Eftersom innovation kommer att forma framtidens mobilitet för passagerare och gods bör de rätta ramarna och förutsättningarna skapas för att underlätta denna omställning som kan effektivisera transportsystemet och gör det hållbarare.

55. Allmänhetens och samhällets acceptans är avgörande för en lyckad omställning. Därför ska EU:s värden, etiska normer, jämlikhet, regler för uppgiftsskydd och personlig integritet m.m. till fullo respekteras och vara centrala för dessa ansträngningar och cybersäkerhet kommer att prioriteras högt.

FLAGGSKEPPSINITIATIV 6 – ATT FÖRVERKLIGA UPPKOPPLAD OCH AUTOMATISERAD MULTIMODAL MOBILITET

56. **EU behöver fullt ut dra nytta av smarta digitala lösningar och intelligenta transportsystem (ITS)**. Uppkopplade och automatiserade system har en enorm potential för att förändra hela transportsystemets funktion i grunden och bidra till våra hållbarhets- och säkerhetsmål. Åtgärderna kommer att inriktas på stöd till integreringen av transportslag till ett fungerande multimodalt system.

57. Europa måste ta vara på de möjligheter som erbjuds genom **uppkopplad, samverkande och automatiserad mobilitet**. Uppkopplad, samverkande och automatiserad mobilitet kan tillhandahålla mobilitet för alla, ge värdefulla tidsvinster och förbättra trafiksäkerheten. Kommissionen kommer att driva på forskning och innovation, eventuellt med ett nytt europeiskt partnerskap för uppkopplad, samverkande och automatiserad rörlighet som planeras inom ramen för Horisont Europa och genom andra partnerskap med inriktning på digital teknik. Sådana partnerskap är viktiga när det gäller utveckling och genomförande av en gemensam, samstämmig och långsiktig europeisk forsknings- och innovationsagenda, där aktörer från hela värdekedjan samlas. EU behöver se till att ansträngningarna samordnas på ett bra sätt och att resultatet når fram till marknaden. Bristen på harmonisering och samordning av gällande trafikregler och ansvaret för automatiserade fordon behöver t.ex. hanteras. Visionen är att EU ska bli världsledande inom utveckling och spridning av tjänster och system för uppkopplad, samverkande och automatiserad rörlighet och därigenom ge ett viktigt bidrag till EU:s ledande ställning inom säkra och hållbara vägtransporter[41].

58. Kommissionen kommer att undersöka alternativ **för att ytterligare stödja säkra, smarta och hållbara vägtransporter** inom ramen för en befintlig byrå eller något annat organ.

[39] Med hänsyn även till den analys som presenteras i det åtföljande arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar fastställs bl.a. följande milstolpar för att visa det europeiska transportsystemets väg mot våra mål om en hållbar, smart och motståndskraftig mobilitet, för att på så sätt visa vilken ambitionsnivå som krävs för vår framtida politik.

[40] I termer av andelen externa kostnader som har internaliserats.

[41] Andra partnerskap med inriktning på de centrala frågorna för dataportabilitet bör skydda användarna och ge dem en tydlig och klar bild av hur uppgifterna kan användas eller överföras.

Detta organ skulle kunna stödja spridning och hantering av intelligenta transportsystem och hållbar, uppkopplad och automatiserad mobilitet i hela EU. Det skulle kunna underlätta utarbetandet av relevanta tekniska föreskrifter, bland annat i fråga om användningen av automatiserade fordon över gränser och om utbyggnad av laddnings- och tankningsinfrastruktur, som föreskrivs i EU-lagstiftning och ska antas av kommissionen. Sådana föreskrifter skulle i sin tur leda till synergier mellan medlemsstaterna. Det skulle t.ex. kunna utarbeta utkast till metoder för trafiksäkerhetskontroller och utföra andra specifika trafiksäkerhetsuppgifter och samla in relevanta uppgifter. Det skulle också kunna utföra särskilda uppgifter inom området för vägtransporter vid stora störningar, som covid-19-pandemin, där det har krävts akuta åtgärder och lösningar som t.ex. gröna körfält[42].

59. **Det är svårt att planera och köpa biljetter för multimodala resor**, eftersom det saknas en ram som befrämjar EU-omfattande, integrerade multimodala informations-, biljettförsäljnings- och betalningstjänster. För att ta itu med detta behöver man bland annat avhjälpa bristen på tillgängliga uppgifter, det otillfredsställande samarbetet mellan leverantörer och försäljare, bristen på digitala biljetter i vissa fall, den bristande driftskompatibiliteten mellan betalningssystem och förekomsten av olika licensierings- och distributionsavtal. EU behöver omvandla sin rättsliga ram för att stödja tjänster för multimodal reseinformation, bokning och biljettförsäljning och samtidigt titta på rättigheter och skyldigheter för förmedlare på nätet och multimodala digitala tjänsteleverantörer som säljer biljettförsäljnings- och/eller mobilitetstjänster. Kommissionen kommer att undersöka om utformningen av delning av uppgifter, bland annat om biljettpriser, inom väg- och järnvägstransporttjänster för passagerare och försäljningsavtal är ändamålsenlig. Samtidigt behöver smarta och driftskompatibla betalningstjänster och biljetter utvecklas ytterligare. Att göra dem till ett standardkrav i alla relevanta offentliga upphandlingskontrakt skulle bidra till en ökad användning.

60. Visionen om en sömlös reseupplevelse och digitaliseringen av informationsutbyte är särskilt relevant för transporter på land. **Framtidens mobilitet bör erbjuda pappersfria alternativ inom alla transportslag** för såväl yrkesförare som enskilda personer. Digitala intyg för förare och fordon och godstransportinformation, bl.a. i form av elektroniska fraktsedlar, enkel och prismässigt överkomlig användning av gränsöverskridande biluthyrning, kontaktfria betalningar för parkering och vägtullar och bättre information om områden där städer eller lokala myndigheter begränsar bilanvändningen för att åtgärda överbelastning eller förbättra luftkvaliteten skulle bidra till en mer problemfri körupplevelse. Tillgången till elektroniska intyg och elektronisk information om godstransporter skulle också underlätta digitalt genomförande, samtidigt som realtidsspårning av gods skulle innebära ett stort steg mot fullbordandet av den digitala inre marknaden, realtidsekonomin och den gröna omställningen.

61. För att skapa ett verkligt smart transportsystem **måste man också ta itu med effektiv kapacitetsfördelning och trafikledning** för att undvika kapacitetsbrist och minska koldioxidutsläppen. Utbyggnaden av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) och det gemensamma europeiska luftrummet är fortfarande prioriterad för kommissionen och för Europeiska unionens återhämtningsinstrument: investeringar i utbyggnaden av dessa räknas helt och hållet in i de digitala utgiftsmålen och räknas till stor del in i klimatutgiftsmålen. Ytterligare insatser krävs för att utveckla tågautomatiseringen och systemen för flygledningstjänst (ATM), exempelvis genom ”gemensamma företag”. Kommissionen överväger sådana gemensamma företag för Horisont Europa (t.ex.

[42] C(2020) 1897 final, meddelande om genomförandet av gröna körfält enligt riktlinjerna för gränsförvaltningsåtgärder för att skydda folkhälsan och säkerställa tillgången på varor och viktiga tjänster och COM(2020) 685 final, meddelande om uppgradering av de gröna körfälten för transport för att hålla igång ekonomin under de nya utbrotten av covid-19-pandemin.

Gemensamma företaget för Shift2Rail och för Sesar) och andra framtida partnerskap inom ramen för det programmet. Fortsatt utveckling av övervaknings- och informationssystem för sjötrafik (VTMIS) kommer att underlätta en säker utbyggnad av automatiserad och autonom sjöfart.

62. För att järnvägsautomatisering och trafikledning ska förverkligas på gränsöverskridande huvudtågspår kommer kommissionen att föreslå **en uppdatering av de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (TSD)** för att täcka in ny teknik som 5G och satellitdata och skapa en gemensam systemarkitektur som är lätt att uppgradera. Detta behövs för att ERTMS ska kunna utgöra grunden för ett digitalt järnvägssystem[43].

63. När det gäller luftfarten kommer en förbättring av trafikledningens effektivitet att skapa stor potential för modernisering och hållbarhet genom att bidra till att minska onödig bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp på grund av ineffektiva flygningar och fragmentering av luftrummet[44]. **Slutförandet och ett effektivt genomförande av det gemensamma europeiska luftrummet** kommer också att förenkla resandet: en moderniserad rättslig ram och digital flygledningsinfrastruktur kommer att bidra till att reducera flaskhalsarna och göra det möjligt för flyg att avgå och ankomma med större punktlighet. Lagstiftningsprocessen för det gemensamma europeiska luftrummet bör därför slutföras utan dröjsmål.

FLAGGSKEPPSINITIATIV 7 – INNOVATION, DATA OCH ARTIFICIELL INTELLIGENS FÖR SMARTARE MOBILITET

64. **Att aktivt forma vår framtida mobilitet genom att utveckla och validera ny teknik och nya tjänster är avgörande för att ligga kvar i framkant**. Därför kommer EU att införa goda förutsättningar för utvecklingen av ny teknik och nya tjänster och alla lagstiftningsverktyg som behövs för att validera dem. Vi kan förvänta oss en framväxt och bredare användning av drönare (obemannade luftfartyg) för kommersiella tillämpningar, autonoma fordon, hyperloop, vätgasdrivna luftfartyg, elektriska personliga luftfordon, elektrisk vattenburen transport och ren logistik i städerna inom en snar framtid. Det är avgörande **med ett klimat som skapar förutsättningar för denna typ av omvälvande mobilitetsteknik,** så att EU kan bli innovatörernas förstahandsval för införandet. Nystartade företag och teknikutvecklare behöver ett följsamt regelverk för att testköra och ta sina produkter i bruk. Kommissionen kommer att arbeta för att underlätta prov och försök och för att regelverket ska bli innovationsvänligt, i syfte att underlätta spridningen av lösningar på marknaden.

65. Kommissionen kommer att **driva på forskningen om och spridningen av innovativ och hållbar transportteknik**. Investeringar i disruptiva lösningar kommer att bereda väg för viktiga genombrott och miljövinster under de kommande åren och decennierna. EU:s forskningsprogram i dag kommer att bli avgörande för spridningen i morgon, genom instrument som Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE), Sammanhållningsfonden, Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf) eller InvestEU.

66. **Kommissionen stöder helt och hållet spridningen av drönare och obemannade luftfartyg** och kommer att fortsätta att utveckla de gällande reglerna, bland annat om U-space, för att se till att de är ändamålsenliga för att förstärka en säker och hållbar mobilitet. Kommissionen kommer också att anta en ”drönarstrategi 2.0” för att beskriva möjliga sätt

[43] Detta kommer att bidra till att skynda på digitaliseringen av tågtrafiken med *Future Railway Mobile Communication System* (FRMCS) och genomförandet av konceptet ”Gigabit Train”.

[44] Detta kan minska luftfartens utsläpp med upp till 10 % och flygledning kan också bidra till hanteringen av luftfartens icke koldioxidrelaterade klimatpåverkan.

att vägleda den fortsatta utvecklingen av denna teknik tillsammans med lagstiftningen och dess kommersiella miljö.

67. För att förverkliga den digitala omvandlingen av transportsektorn **behöver EU också se till att de avgörande digitala förutsättningarna finns**, däribland elektroniska komponenter för mobilitet, nätinfrastruktur, cloud-to-edge-resurser, datateknik och styrning samt artificiell intelligens. EU bör stärka sin industrikapacitet i samband med den digitala leveranskedjan ytterligare. I detta ingår utformning och produktion av komponenter, programvaruplattformar och teknik för sakernas internet, för ytterligare elektrifiering och automatisering inom transporter och mobilitet[45].

68. EU behöver också säkerställa **högsta nivå och prestanda hos digital infrastruktur**, framför allt genom **5G,** som erbjuder en rad olika tjänster och gör det lättare att uppnå högre automatiseringsnivå i olika mobilitetstillämpningar. Dessutom behövs ytterligare ansträngningar för att uppnå målet med oavbruten täckning längs de större transportkorridorerna i Europa, med 5G-konnektivitetsinfrastruktur, i enlighet med vad som fastställs i 2016 års handlingsplan för 5G[46]. En välfungerande digital inre marknad är avgörande.

69. **Artificiell intelligens** (AI) blir allt viktigare för transportautomatisering inom alla transportslag, med digital teknik och digitala komponenter som den centrala delen. Kommissionen tänker sig ett AI-ekosystem som baseras på både spetskompetens och tillit, som ska utformas genom finansiering av forskning, innovation och spridning via programmen Horisont Europa och ett digitalt Europa. I detta sammanhang kommer kommissionen att stödja provnings- och försöksanläggningar för AI i smart mobilitet inom ramen för programmet för ett digitalt Europa.

70. Den digitala omställningen av transport- och mobilitetssektorn kräver ytterligare ansträngningar i fråga om tillgång till och utbyte av **uppgifter.** I dag hindras detta ofta av otydliga regleringsvillkor, avsaknad av en EU-marknad för tillhandahållande av uppgifter, avsaknad av en skyldighet att samla in och dela uppgifter, inkompatibla verktyg och system för insamling och delning av uppgifter, olika normer eller farhågor om datasuveränitet. Tillgången till uppgifter och statistik är också oerhört viktig, framför allt realtidsuppgifter, eftersom de skapar förutsättningar för bättre tjänster för invånarna och för insyn i leveranskedjor inom godstransporter.

71. Därför kommer kommissionen att föreslå ytterligare åtgärder **för att bygga ett gemensamt europeiskt mobilitetsdataområde.** Den kommer att ta hänsyn till den övergripande styrning som fastställs i datastrategin[47] och i datarättsakten samt principen om teknikneutralitet. Syftet är att samla in, koppla upp och göra data tillgängliga för att uppnå EU:s mål, från hållbarhet till multimodalitet. Detta mobilitetsdataområde bör fungera i synergi med andra viktiga system, däribland energi, satellitnavigering och telekommunikation, och samtidigt vara cybersäkert och förenligt med unionens normer för uppgiftsskydd. Samtidigt måste likvärdiga förutsättningar upprätthållas för data i värdekedjan, så att innovation kan blomstra och nya affärsmodeller växa fram. Kommissionen kommer att överväga olika regleringsalternativ för att ge aktörerna ett säkert och tillförlitligt område där de kan dela uppgifter inom och mellan sektorer utan att snedvrida konkurrensen och samtidigt respektera den personliga integriteten och unionens internationella skyldigheter.

[45] EU kommer att utöka sitt stöd till området genom det gemensamma företaget för viktig digital teknik och stöd till teknik för säkra processorer med låg energiförbrukning.

[46] COM(2016)588 final, *5G för Europa: en handlingsplan*.

[47] COM (2020) 66 final, *En EU-strategi för data*.

72. Eftersom tillgång till fordonsdata kommer att vara avgörande för delning av transportuppgifter och smart mobilitet kommer kommissionen under 2021 att föreslå ett nytt initiativ om åtkomst till bildata. Där kommer den att föreslå ett balanserat regelverk som garanterar rättvis och effektiv åtkomst till fordonsdata för leverantörer av mobilitetstjänster.

Milstolpar[48] på väg mot smart mobilitet:

11) Senast 2030 kommer sömlösa multimodala passagerartransporter att underlättas genom integrerad elektronisk biljettförsäljning och godstransporter kommer att vara papperslösa.

12) Senast 2030 kommer automatiserad mobilitet att användas i stor skala.

4 MOTSTÅNDSKRAFTIG MOBILITET – ETT MOTSTÅNDSKRAFTIGARE GEMENSAMT EUROPEISKT TRANSPORTOMRÅDE: FÖR KONNEKTIVITET FÖR ALLA

73. **Transportsektorn har varit en av de sektorer som har drabbats hårdast av covid-19-pandemin**[49] och har skadats av de enorma negativa efterfrågechockerna till följd av de nödvändiga inneslutningsåtgärderna och riskreduceringsåtgärderna. Detta har gett upphov till störningar i leveranskedjor, kraftigt minskat utrikes- och inrikesresande och medfört kraftigt minskad turism och försämrade kommunikationer i EU som helhet. Det har också lett till enorma operativa och ekonomiska svårigheter för många företag med verksamhet inom transportsektorn, varav många är små och medelstora företag. **Denna strategi måste hjälpa sektorn och de berörda ekosystemen, däribland resor och turism, att återhämta sig till något bättre från krisen och bli grönare, smartare och mer motståndskraftig**.

FLAGGSKEPPSINITIATIV 8 – STÄRKA DEN INRE MARKNADEN

74. **Nu har EU möjlighet att bygga ett mobilitetssystem som är hållbart, smart och motståndskraftigt: ett system för framtidens generationer.** Kommissionens tidigare bedömning visade att det behövdes stora och snabba investeringar, däribland betydande offentliga och privata investeringar på nationell nivå: de ytterligare investeringarna för 2021–2030 i fordon (bl.a. rullande materiel, fartyg och luftfartyg) spridning av infrastruktur för förnybara och koldioxidsnåla bränslen beräknas till 130 miljarder euro per år jämfört med förra årtiondet[50]. ”Investeringsgapet för grön och digital omställning” för infrastruktur skulle innebära ytterligare 100 miljarder euro per år[51]. Bara för att fullborda stomnätet och bygga det som ett verkligt multimodalt system behövs det 300 miljarder euro under de kommande tio åren. Dessa **investeringar är avgörande för att stärka den inre marknaden**.

75. **Investeringarna måste samordnas och prioriteras inom ramen för EU:s finansieringsprogram**, bl.a. det europeiska återhämtningsinstrumentet (Next Generation EU), enligt följande principer. För det första bör icke-återbetalningspliktigt stöd, framför allt från den nya faciliteten för återhämtning och resiliens, Eruf, Sammanhållningsfonden

[48] Med hänsyn även till den analys som presenteras i det åtföljande arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar fastställs bl.a. följande milstolpar för att visa det europeiska transportsystemets väg mot våra mål om en hållbar, smart och motståndskraftig mobilitet, för att på så sätt visa vilken ambitionsnivå som krävs för vår framtida politik.

[49] I maj 2020 var effekten t.ex. cirka 90 % minskning inom flygtrafiken jämfört med för ett år sedan (källa: Eurocontrol), 85 % minskning inom fjärrpersontrafik på järnväg, 80 % minskning på regional persontrafik på järnväg (även förorter), nästan helt avstannad internationell persontrafik på järnväg (källa: CER), över 90 % minskning för kryssningsfartyg och passagerarfartyg i mitten av april jämfört med för ett år sedan (källa: Emsa).

[50] COM (2020) 562 final, *Höjning av Europas klimatambition för 2030 – Investering i en klimatneutral framtid till förmån för våra medborgare*.

[51] SWD (2020) 98 final, baserat på TEN-T-relaterade uppskattningar och beräkningar från EIB. I denna uppskattning ingår inte kostnaderna för återställning av kapital eller för regelbunden förnyelse av fordonsparken, som dock kan bli fördröjd till följd av covid-19-pandemins effekter på transportföretagen.

och Innovationsfonden, prioriteras för de projekt som har högst värde socialt, för miljön, ekonomi och EU-mervärde och som direkt får effekt på jobb, tillväxt och motståndskraft. FSE är huvudinstrumentet för att finansiera infrastrukturutveckling med största möjliga EU-mervärde och samtidigt integrera de gröna och digitala målen. För det andra bör marknadsmisslyckanden och en otillfredsställande investeringsnivå inom politiskt prioriterade områden tacklas genom finansieringsinstrument, framför allt genom politikområdena för hållbar infrastruktur och forskning, innovation och digitalisering inom InvestEU-programmet, vid behov kompletterat med ytterligare användning av blandfinansieringsinstrument. För det tredje bör EIB:s utlåningspolitik för transporter också bidra till strategins mål genom att erbjuda en heltäckande ram som kommer att locka privata investeringar för att förbättra motståndskraften och skynda på spridningen av hållbar och smart teknik inom alla transportslag.

76. Investeringar i transportsektorns återhämtning bör åtföljas av **investeringar från företag i mer hållbar och digital mobilitet**. De tekniska granskningskriterier som baseras på taxonomiförordningen[52] bör fastställas för alla transportslag, samtidigt som specifika investeringsbehov erkänns. Finansieringen av hållbara transportinvesteringar skulle också kunna bygga på den kommande EU-standarden för gröna obligationer, med förankring i EU-taxonomin. Den kommande översynen av de regler för statligt stöd som är relevanta för transporter måste också användas för att driva på sektorns omställning till hållbarhet och ge alla transportslag ökade möjligheter att konkurrera på lika villkor om en subvention.

77. För att bygga upp en trovärdig reserv av livskraftiga projekt och skynda på investeringarna behövs rådgivnings**stöd till offentliga myndigheter och projektansvariga**. Detta kan erbjudas genom instrumentet för tekniskt stöd och InvestEU:s rådgivningscentrum och även genom tekniskt stöd som finns tillgängligt via program som finansieras inom ramen för sammanhållningspolitiken.

78. **Små och medelstora företag[53] behöver enklare tillgång till finansiering,** framför allt för att förnya fordonsparker och göra andra innovativa och gröna investeringar. Detta kan uppnås genom tydligare kommunikation och vägledning, särskilt administrativt stöd och förenklade ordningar för finansiellt stöd. Stöd för att skapa poolning, fonder och andra förmedlingsmekanismer kommer att säkerställa en kritisk massa för tillgång till finansiering. Medlemsstaterna bör utse en enda kontaktpunkt där företagen kan ansöka om sådant stöd.

79. Investeringar i **transportinfrastruktur** i hela EU är avgörande för att säkerställa konnektivitet, en hållbart fungerande ekonomi och sammanhållning mellan medlemsstaterna. Därför är det nu nödvändigt att se över EU:s regelverk för ekonomisk styrning: EU måste främja transportinvesteringar som baseras på en EU-infrastrukturtillgångsklass. En sådan klass skulle kunna omfatta infrastrukturprojekt vars genomförande bygger på europeisk strategisk planering, t.ex. TEN-T-projekten. Kommissionen kommer också att se till att de nya TEN-T-riktlinjerna är förenliga med principen orsaka inte betydande skada och med den europeiska gröna given. Infrastrukturen måste också vara anpassad för klimatförändringen och vara motståndskraftig mot katastrofer. Kommissionen kommer att ta upp denna fråga både i översynen av TEN-T och i klimatanpassningsstrategin, däribland genom särskild vägledning om klimatsäkring.

80. **Alla nödvändiga åtgärder måste vidtas för att fullborda TEN-T i tid.** Kommissionen kommer att föreslå en förstärkning av de europeiska samordnarnas roll för att driva på

[52] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/852 av den 18 juni 2020 om inrättande av en ram för att underlätta hållbara investeringar och om ändring av förordning (EU) 2019/2088, EUT L 198, 22.6.2020, s. 13.

[53] År 2017 fanns mer än 1,1 miljoner företag inom EU-27:s sektor för transport- och lagringstjänster. Sektorn sysselsatte 8,1 % av det totala antal personer som arbetade i företagssektorn utom finanssektorn. Mer än hälften av dem är anställda av små och medelstora företag.

framstegen med transportkorridorerna över kontinenten, och försöka slutföra dem senast 2030. EU måste prioritera att avskaffa skiljelinjerna mellan öst och väst och nord och syd för modern infrastruktur. Det goda utfallet med Öresundsbron mellan Danmark och Sverige och höghastighetsjärnvägsnätet mellan Paris-London-Bryssel-Amsterdam och Köln visar behovet av att utan dröjsmål slutföra projekt som Rail Baltica, Lyon-Turin, Y-basque, Fehmarn Bält, Brenner, Dresden-Prag, Wien-Bratislava-Budapest, Seine-Scheldt och många fler. Fler gränsöverskridande projekt kommer att behövas för att integrera alla medlemsstater i EU:s framtida järnvägssystem och upprätta sömlösa anslutningar för gränsöverskridande tågresor i Europa. Detta ska uppnås samtidigt som tillgängligheten ska upprätthålls för landsbygdsområden och avlägset belägna områden.

81. Samtidigt **behöver investeringarna finansiera moderniseringen av fordonsparker inom alla transportslag**. Detta är nödvändigt för att se till att alternativ med utsläppssnål och utsläppsfri teknik sprids, bl.a. genom eftermontering och lämpliga förnyelseplaner inom alla transportslag. Ökad användning av gemensam och gränsöverskridande offentlig upphandling inom EU, baserat på principen om det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet kan bidra till att detta genomförs kostnadseffektivt. Stöd till den typen av förnyelse av fordonsparker, som ges i enlighet med EU:s internationella skyldigheter i fråga om subventioner och med EU:s regler för statligt stöd, kommer att bidra till att bevara ett välmående ekosystem för tillverkning inom områden där EU har haft en strategisk teknisk fördel, t.ex. inom luftfartygstillverknings-, tågtillverknings- och varvsindustrin. Detta skulle öka utsikterna för att det byggs upp tillräcklig produktionskapacitet och leveransvärdekedjor inom den europeiska tillverkningsindustrin i linje med den nya industristrategin för EU[54] och för att bevara det tekniska försprånget hos EU:s tillverkningsbas.

82. Med utgångspunkt i framgångarna med den europeiska batterialliansen[55] **stöder kommissionen strategiska värdekedjor (däribland för batterier, råvaror, vätgas och förnybara och koldioxidsnåla bränslen)**[56] med lagstiftningsinstrument och finansiella instrument. Detta är mycket viktigt för att garantera en säker försörjning av material och teknik som är nödvändiga för hållbar och smart mobilitet och för att komma ifrån EU:s beroende av externa leverantörer i strategiska sektorer, för att uppnå större strategisk autonomi. EU behöver ta vara på sina rymdtillgångar som ger satellittjänster, data och kommunikation för alla transportslag och som är särskilt viktiga för sammankopplad, samverkande och automatiserad rörlighet.

83. Det gemensamma europeiska transportområdet är mer integrerat än någonsin, men är fortfarande långt ifrån fullbordat. **Det finns fortfarande kvar hinder för den fria rörligheten för varor och tjänster** och även för rättvis konkurrens, samtidigt som relevanta regler inte genomförs eller verkställs korrekt i rätt tid.

84. Covid-19-pandemin har belyst sårbarheterna på den inre marknaden. Oavbrutna frakttjänster på land, till sjöss och i luften är avgörande för transport av gods och insatsvaror till tillverkningsindustrin, en fungerande inre marknad i EU och effektiva EU-insatser för att möta den nuvarande krisen och framtida kriser. Ansträngningarna för att säkerställa multimodalitet och driftskompatibilitet mellan olika transportslag bör intensifieras och **fullbordandet av det gemensamma europeiska transportområdet måste skyndas på**.

[54] COM (2020) 102 final, *En ny industristrategi för EU*.
[55] Den europeiska batterialliansen bildades 2017 och omfattar mer än 500 aktörer som har tillkännagett sammanlagda investeringar på över 100 miljarder euro i EU-värdekedjan.
[56] https://www.eba250.com/, https://erma.eu/, https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-clean-hydrogen-alliance_sv

85. Den inre marknadens integritet och aktörernas likvärdiga förutsättningar måste bibehållas, bl.a. genom att se till att det inte förekommer diskriminering mellan etablerade företag och nya aktörer på marknaden, t.ex. när statligt stöd beviljas, och att det inte införs några nya hinder för konkurrensen. **Kommissionen kommer noggrant att driva igenom efterlevnaden av EU:s regler** och kommer att se över och vid behöv föreslå lagstiftning för att avlägsna hinder för den fria rörligheten för varar och tjänster som påverkar transporter. Kommissionen att kommer att arbeta för att förbättra effektiviteten i transportsystemet och i transportverksamhet, t.ex. genom att sträva efter att minska andelen tomkörningar och därigenom undvika skadliga utsläpp och föroreningar.

86. För att uppnå alla mål för denna strategi, krävs stöd för moderniseringsansträngningar i varje trafikslag för att ge EU-invånarna smart konnektivitet till överkomliga och transparenta priser. Inom luftfarten kommer kommissionen att föreslå **en översyn av lufttrafikförordningen**[57]. Samtidigt som högsta luftfartssäkerhetsnivåer ska upprätthållas kommer målen att vara att skydda konsumenternas intressen för att utforma en motståndskraftig och konkurrenskraftig europeisk lufttrafikbransch och samtidigt bevara sysselsättning av hög kvalitet. Moderniseringen av EU:s regler för flygplatsavgifter, avgångs- och ankomsttider och datoriserade bokningssystem kommer att komplettera detta initiativ. När det gäller järnvägssektorn kommer kommissionen att bedöma om de nuvarande **reglerna för avgifter för tillträde till järnvägsspår** erbjuder rätt incitament för att stärka konkurrenskraftiga marknader och järnvägstrafikens attraktionsförmåga.

87. För att undvika störningar i framtiden kommer kommissionen som svar på rådets uppmaning att **utarbeta en krisberedskapsplan eller krisberedskapsplaner** och sammanföra EU:s och medlemsstaternas myndigheter med företrädare för sektorn. Målet skulle vara att säkerställa driftskontinuitet och samordna åtgärder inom transportsektorn på grundval av riktlinjer och lagstiftning som har utarbetats under covid-19-pandemin, t.ex. för gröna körfält[58]. För att ytterligare säkerställa oavbruten drift inom godstransporter och passagerartransporttjänster i krisscenarier kommer kommissionen att bedöma möjligheterna att föreskriva nya åtgärder för hälsa och säkerhet och operativa åtgärder och att fastställa en harmoniserad miniminivå för viktiga transporttjänster. EU kanske också behöver anpassa befintlig transportlagstiftning för att möjliggöra snabba åtgärder vid kriser.

FLAGGSKEPPSINITIATIV 9 – SE TILL ATT MOBILITETEN ÄR RÄTTVIS FÖR ALLA

88. Den ekonomiska chocken har belyst behovet av **prismässigt överkomlig, tillgänglig och rättvis mobilitet** för passagerare och andra användare av transporttjänster. Den inre marknaden för transporter har visserligen ökat konnektiviteten, men mobilitet är fortfarande dyr för personer med låg disponibel inkomst och är inte tillräckligt tillgänglig för personer med funktionsnedsättning eller minskad mobilitet, eller för personer med låga it-kunskaper. I landsbygdsområden, randområden och avlägset belägna områden, däribland de yttersta randområdena och öarna, kommer förbättrade kollektivtrafikförbindelser att vara avgörande för att garantera obehindrad tillgång till mobilitet för alla.

89. Omställningen till hållbar, smart och motståndskraftig mobilitet måste vara rättvis, annars finns det risk för att den inte genomförs. Därför kommer kommissionen att se till att möjligheterna inom ramen för **mekanismen för en rättvis omställning undersöks fullt ut för att denna nya mobilitet ska bli prismässigt överkomlig och tillgänglig i alla regioner och för alla passagerare, även dem med funktionsnedsättning och minskad**

[57] Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen.

[58] C(2020) 1897 final, meddelande om genomförandet av gröna körfält enligt riktlinjerna för gränsförvaltningsåtgärder för att skydda folkhälsan och säkerställa tillgången på varor och viktiga tjänster och COM(2020) 685 final, meddelande om uppgradering av de gröna körfälten för transport för att hålla igång ekonomin under de nya utbrotten av covid-19-pandemin.

rörlighet. Kommissionen kommer också att fortsätta att hjälpa till genom att tillhandahålla stöd från Sammanhållningsfonden och Eruf i mindre utvecklade medlemsstater och regioner.

90. Dessutom bör allmän trafikplikt vara ännu mer riktad och effektiv och när så är möjligt bidra till omställningen till ett multimodalt system. För att garantera att offentliga medel och offentligt stöd används på bästa sätt behöver nationella och lokala myndigheter kunna **använda allmän trafikplikt för att förbättra konnektivitet** och avspegla särskilda politiska mål. Detta skulle kunna uppnås genom hållbarhetskriterier för allmän trafikplikt, t.ex. ett kriterium som innebär att det inte går att införa allmän trafikplikt för korta flygningar om det finns en alternativ, lämplig, mer hållbar och konkurrenskraftig förbindelse. Kommissionen kommer att överväga alternativ för att åstadkomma ett multimodalt system för allmän trafikplikt, framför allt för att tillåta alla transportslag att konkurrera på rättvisa villkor för att uppfylla relevanta transportbehov.

91. Rättvis mobilitet innebär också **skydd för passagerare och deras rättigheter**. De massinställda avgångarna under covid-19-pandemin visade hur viktigt det är med EU-omfattande regler och att de genomförs och tillämpas på ett enhetligt sätt. EU måste hjälpa passagerare när transportföretag går i konkurs eller befinner sig i en allvarlig likviditetskris, såsom skedde i samband med covid-19-pandemin. Strandsatta passagerare behöver kunna resa hem och deras biljetter måste återbetalas när transportföretag ställer in avgångar. Kommissionen överväger alternativ och fördelar med möjliga metoder för att skydda passagerare mot sådana händelser och kommer om så är lämpligt att lägga fram lagstiftningsförslag.

92. EU:s passagerarrättigheter bör genomföras bättre och vara tydligare för både transportföretag och passagerare, erbjuda ändamålsenligt bistånd, återbetalning, eventuellt kompensation vid störningar, samt sanktioner om reglerna inte tillämpas korrekt. Kommissionen kommer att överväga alternativ för och fördelar med att gå vidare med en **multimodal ram för passagerarrättigheter** som är förenklad, mer konsekvent och harmoniserad.

93. Sektorns allra mest värdefulla tillgång är dess anställda och en hållbar och smart omställning kommer inte att vara möjlig utan stöd och engagemang från **transportarbetarna**. Vissa delar av transportsektorn har dock hårda arbetsvillkor. Osäkra arbetsvillkor, inklusive långa arbetstider, perioder hemifrån och lågavlönat arbete förvärras av bristande respekt för och tillämpning av gällande arbetsnormer. Att erbjuda bättre socialskyddsnormer skulle direkt bidra till att avhjälpa den nuvarande allmänna bristen på attraktionskraft hos sektorn. Arbetskraften åldras snabbt och en betydande brist på arbetskraft är redan mycket märkbar inom vissa yrken[59]. De problem som transportarbetare möter har förvärrats av covid-19-pandemin. Situationen riskerar att förvärras ytterligare om inga åtgärder vidtas.

94. Därför kommer kommissionen att överväga **åtgärder inom de olika transportslagen för att stärka lagstiftningen om arbetstagarnas villkor** och säkerställa ett korrekt genomförande samt skapa större tydlighet i fråga om de gällande sociala rättigheterna i linje med de olika instrument som finns tillgängliga för att genomföra den europeiska pelaren för sociala rättigheter. Kommissionen kommer att sträva efter att främja höga socialskyddsnormer, även inom luftfarten som drabbats särskilda problem, och kommer att arbeta med Europeiska arbetsmyndigheten för att ge medlemsstaterna stöd i tillämpningen av den gällande lagstiftningen. På det internationella området kommer kommissionen att

[59] År 2019 rapporterade t.ex. Internationella vägtransportunionen att en femtedel av alla lediga förartjänster är vakanta inom den europeiska vägtransportsektorn.

driva på utvecklingen inom ramen för IMO, Internationella arbetsorganisation och andra internationella institutioner för att säkerställa anständiga arbets- och levnadsvillkor ombord och byte av besättning i rätt tid, framför allt under en global pandemi.

95. Förändringar inom sektorn, särskilt i fråga om automatisering och digitalisering, skapar många nya utmaningar. Jobb inom transportsektorn, särskilt sådana som kräver låg eller måttlig kompetens, kan **hotas till följd av automatisering och åtgärder för att skapa ökad hållbarhet**. Samtidigt innebär den pågående digitala omställningen nya möjligheter, t.ex. bättre arbetsmiljö och jobb av hög kvalitet som skulle kunna bli mer attraktiva för kvinnor och unga. Därför behövs en trovärdig väg för en **rättvis omställning för transportarbetare**. Kommissionen kommer att utfärda rekommendationer om övergången till automatisering och digitalisering och deras konsekvenser för arbetstagarna inom transportsektorn.

96. För att ta itu med den ökande bristen på kompetenta arbetstagare uppmanar kommissionen slutligen berörda parter inom transportsektorn och arbetsmarknadens parter att bidra till genomförandet av den europeiska **kompetensagendan** för hållbar konkurrenskraft, social rättvisa och motståndskraft[60] och framför allt att gå med i kompetenspakten[61]. Berörda parter inom transportsektorn bör också skapa fler lärlingsplatser för att gå med i den europeiska alliansen för lärlingsutbildning och delta aktivt i den europeiska veckan för yrkeskompetenser.

97. Kommissionen kommer att tillämpa **jämlikhetsintegrering** i sina transportrelaterade politiska initiativ och fortsätta att stödja de berörda parternas samarbete och utbyte av god praxis inom ”More Women in Transport – Platform for Change” för att öka antalet kvinnor inom transportyrkena. Den kommer också att öka medvetenhet om jämlikhetsfrågor genom att inrätta och stödja ett nätverk av mångfaldsambassadörer. Alla framtida förslag om transporter kommer att vara förenliga med kommissionens jämställdhetsstrategi[62] och handikappstrategi[63].

FLAGGSKEPPSINITIATIV 10 – FÖRBÄTTRA SÄKERHET OCH TRYGGHET INOM TRANSPORTER

98. Att transportsystemet är **säkert och tryggt** är avgörande och bör aldrig äventyras. EU bör bibehålla sin världsledande ställning inom detta område. Fortlöpande ansträngningar tillsammans med internationella, nationella och lokala myndigheter, berörda parter och invånare är centrala om vi ska kunna uppfylla målet med noll dödsfall inom mobilitetssektorn.

99. **Europa är fortfarande den säkraste transportregionen i världen.** Flyg-, sjö- och järnvägsresor är mycket säkra, men vi får inte sänka garden, särskilt inte i fråga om trafiksäkerhet. Ungefär 22 700 personer förlorade livet på EU:s vägar 2019 och för varje person som dog drabbades ytterligare fem av svåra skador med livsavgörande följder. Därför är kommissionen fortfarande fast besluten att genomföra EU:s trafiksäkerhetsstrategi från 2018[64].

100. **Faktorer som hastighet, alkohol- och droganvändning och distraktioner under körningen** korrelerar starkt både med orsakerna till och allvarlighetsgraden hos trafikolyckor. Kommissionen kommer att överväga vilka åtgärder som behövs för att ta itu

[60] COM (2020) 274 final, *Den europeiska kompetensagendan för hållbar konkurrenskraft, social rättvisa och motståndskraft* (2020).
[61] Kommissionen kommer att ta hänsyn till erfarenheterna av det nyligen bildade partnerskapet på fordonsområdet som en del av kompetenspakten, för att hjälpa branschen att hantera de kompetensutvecklings- och omskolningsutmaningar den står inför under den gröna och digitala omställningen.
[62] COM (2020) 152 final, *En jämlikhetsunion: jämställdhetsstrategi för 2020–2025*
[63] COM (2010) 636 final, EU:s handikappstrategi (2010–2020). Kommissionen kommer att lägga fram en förstärkt strategi för funktionsnedsättningar under 2021, med utgångspunkt i resultaten av den pågående utvärderingen av EU:s handikappstrategi 2010–2020.
[64] COM(2018)293 final, *Hållbar mobilitet i EU: säker, uppkopplad och ren*.

med dessa frågor, t.ex. genom ytterligare användning av EU-rekommendationer. Att skydda sårbara trafikanter kommer att vara en prioritering, liksom även bättre datainsamling och analys. Kommissionen kommer också att bedöma mervärdet med fördjupade olycksutredningar på denna nivå. Uppgradering av befintlig högriskinfrastruktur bör fortsatt vara en prioritering för infrastrukturinvesteringar, med särskild inriktning på åldrande och underutvecklade nätavsnitt. Åtgärder för att skapa större utrymme för olika former av aktiv mobilitet kommer att bidra till att förebygga dödsfall och allvarliga skador hos sårbara trafikanter.

101. Inom sjöfartssektorn planerar kommissionen att inleda en större översyn av befintlig lagstiftning om **flaggstaters ansvar, hamnstatskontroll och olycksutredning**, tillsammans med en fortsatt förstärkning av EU:s regler om erkända organisationer. Det övergripande målet är att möjliggöra säker, trygg och effektiv sjöfart till lägre kostnader för företag och myndigheter. Sjöfartssäkerhet och smart och hållbar sjöfart i EU:s vatten kommer även i fortsättning att vara beroende av bidraget från Europeiska sjösäkerhetsbyrån, vars uppdrag bör moderniseras och eventuellt utökas till ytterligare områden.

102. Vid sidan av andra ansträngningar för att öka motståndskraften hos transportsektorn och tillhörande infrastruktur kommer EU att **uppdatera och förbättra det befintliga säkerhetsregelverket**, inklusive hantering av cyberhot, inom ramen för de övergripande befintliga reglerna för detta[65]. Med utgångspunkt i den EU-omfattande ramen för IKT-produkter, IKT-processer och IKT-tjänster och utnämningen av leverantörer av samhällsviktiga tjänster för mobilitetsinfrastruktur kommer alternativet med att inrätta en mekanism för tidig säkerhetsvarning på EU-nivå att undersökas. Tillhörande förordningar kommer dessutom att förbättras, t.ex. i fråga om ramen för cybersäkerhetscertifiering för automatiserade fordon.

Milstolpar[66] på väg mot motståndskraftig mobilitet:

13) Ett multimodalt transeuropeiskt transportnät utrustat för hållbara och smarta transporter med konnektivitet med hög hastighet kommer att vara i drift senast 2030 för stomnätet och senast 2050 för hela nätet.

14) Senast 2050 kommer antalet dödsolyckor för alla transportslag inom EU att vara nära noll.

5 EU SOM VÄRLDENS KNUTPUNKT FÖR KONNEKTIVITET

103. Med hänsyn till den snabbt föränderliga geopolitiska utvecklingen behöver EU agera för att skydda och främja sina intressen. För alla transportslag med en internationell dimension **är det oerhört viktigt att säkerställa internationell konkurrens utan snedvridning, med ömsesidighet och rättvisa villkor**. För att på ett effektivt sätt ta itu med de snedvridande effekterna av utländska subventioner på den inre marknaden, bl.a. inom offentlig upphandling, kommer kommissionen att föreslå ett särskilt instrument[67].

104. Ytterligare åtgärder skulle t.ex. kunna vara att medlemsstaterna använder tillgängliga mekanismer för att granska utländska direktinvesteringar i europeiska transportföretag och transporttillgångar på grundval av säkerhet eller allmän ordning. De skulle också kunna innefatta förändringar från unionens sida fråga om handelspolitiskt skydd, med hänsyn till

[65] Direktiv (EU) 2016/1148 om säkerhet i nätverks- och informationssystem, förordning (EU) 2019/881, cybersäkerhetsakten och direktivet om skydd av kritisk infrastruktur (direktiv 2008/114/EG).

[66] Med hänsyn även till den analys som presenteras i det åtföljande arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar fastställs bl.a. följande milstolpar för att visa det europeiska transportsystemets väg mot våra mål om en hållbar, smart och motståndskraftig mobilitet, för att på så sätt visa vilken ambitionsnivå som krävs för vår framtida politik.

[67] COM(2020) 253 final, *Vitbok om att skapa lika villkor vad gäller utländska subventioner*.

de kriterier som finns för luftfarten. Kommissionen kommer också att fortsätta **att främja användningen av europeiska tekniska och sociala normer, miljönormer och konkurrensnormer** i internationella forum och i förbindelser med enskilda icke-EU-länder inom alla transportslag. Transportutrustning och transportlösningar är motorn i den europeiska exporten och en hållbar och smart omställning av sektorn ger vår tillverkningsindustri en möjlighet att bli världsledande.

105. För att uppnå målen för Parisavtalet krävs en kraftig minskning av utsläppen från transporter fram till 2050 även utanför EU. Därför är det avgörande att **den europeiska gröna given och den här strategin återspeglas på ett bra sätt i våra yttre åtgärder**, att globala åtgärder för hållbar och smart mobilitet främjas på bred front för att uppnå målen för hållbar utveckling och att politisk samstämmighet säkerställs när EU:s interna politik förs ut utanför unionen. Därför kommer olika åtgärdsområden för att överföra god praxis, lösningar av hög kvalitet och normer för hållbar och smart mobilitet till EU:s utvecklingssamarbete, även med våra afrikanska partner[68], samtidigt som hänsyn tas till de särskilda utmaningarna och begränsningarna hos tillväxtekonomier och utvecklingsländer.

106. EU kommer att **fortsätta att fördjupa transportförbindelserna,** bl.a. med viktiga strategiska partner och internationella organisationer och kommer att fortsätta att utveckla förbindelser med nya internationella partner, t.ex. ekonomier med hög tillväxt och tillväxtekonomier. Detta är oerhört viktigt för sektorer som behöver rättvisa villkor globalt, t.ex. luftfarten och sjöfarten. Kommissionen kommer att be rådet om tillstånd att inleda förhandlingar om nya luftfartsavtal med tredjeländer och kommer att undersöka möjligheterna till lämpliga åtgärder i fråga om sjöfartsförbindelser med tredjeländer och tredjeregioner. EU bör inom IMO, Icao och andra internationella organisationer också sträva efter högt ställda normer, däribland inom området för säkerhet, trygghet och miljöskydd, framför allt klimatförändringen.

107. Transport är en viktig del i politik och instrument till stöd för utvidgningsprocessen i västra Balkan och the **EU:s grannskapspolitik**, även det östliga partnerskapet och det södra grannskapet. Kommissionen kommer att förstärka kopplingen mellan transport och grannskapspolitik inom viktiga områden och kommer att utarbeta en heltäckande strategi för konnektivitet med grannländer, bland annat genom ha ett nära samarbete med transportsamfundet, utvidga TEN-T, tillhandahålla tekniskt stöd och samarbete och ingå nya sektorsavtal.

108. För att förverkliga EU:s internationella ambitioner och prioriteringar inom transportområdet är det viktigt att integrera transportpolitiken i EU:s yttre dimension och agera på den internationella scenen, med en **stark, enhetlig och samstämmig röst**. Här bör det påpekas att för detta krävs att alla EU-institutioner och medlemsstater måste tillämpa fördragens bestämmelser fullt ut, särskilt de som gäller förhandling och ingående av nya transportavtal och de som gäller representationen i internationella forum, t.ex. Icao och IMO, eftersom Lissabonfördraget var utformad just för att unionen skulle bli mer effektiv i sina yttre förbindelser.

6 SLUTSATSER

109. Återhämtningen från den kris som har uppstått till följd av covid-19-pandemin bör användas för att skynda på utfasningen av fossila bränslen och moderniseringen av hela transport- och mobilitetsystemet, begränsa dess negativa effekter på miljön och förbättra säkerheten och hälsan för våra invånare. **De dubbla gröna och digitala omställningarna**

[68] JOIN(2020) 4 final, *Mot en övergripande strategi för Afrika*.

bör omforma sektorn, förändra konnektiviteten och ge ny kraft åt ekonomin. Kommissionen är medveten om att denna omställning – som måste vara socialt rättvis – inte kommer att bli enkel och att den kommer att kräva fullt engagemang hos och stöd från alla transportörer och kraftigt ökade tillväxtgenererande investeringar från offentliga och privata sektorer.

110. Det hållbara europeiska transportsystem som EU eftersträvar måste vara smart, flexibelt och kunna anpassas till ständigt föränderliga transportmönster och transportbehov och baseras på den senaste tekniska utvecklingen för att erbjuda sömlös, säker och trygg konnektivitet för alla invånare i EU. **Transporterna bör visa upp EU:s uppfinningsrikedom och flitiga arbete – i främsta ledet för forskning, innovation och entreprenörskap och vara pådrivande för de dubbla omställningarna**.

111. Kommissionen lägger fram en heltäckande uppsättning åtgärder som anges i handlingsplanen för denna strategi för att sätta EU på rätt spår mot att skapa framtidens hållbara, smarta och motståndskraftiga mobilitetssystem och skapa de grundläggande förändringar som behövs för att uppnå målen för den europeiska gröna given. Dessa ansträngningar kan bara lyckas om det finns ett tillräckligt stort engagemang hos alla som berörs, dvs. EU:s institutioner, medlemsstaterna och deras myndigheter på alla förvaltningsnivåer, berörda parter, företag och invånare.