

GENERALDIREKTORATET FÖR INTERN POLITIK
POLICYAVDELNING **B**
STRUKTUR- OCH SAMMANHÅLLNINGSPOLITIK

PRAKTISK HANDLEDNING



SV

***Europe Direct är en tjänst som hjälper dig att få svar
på dina frågor om Europeiska unionen.***

**Gratis telefonnummer (*):
00 800 6 7 8 9 10 11**

(*) Vissa mobiltelefonoperatörer tillåter inte 00 800-nummer eller avgiftsbelägger dem.

En stor mängd övrig information om Europeiska unionen är tillgänglig på Internet via Europa-servern (<http://europa.eu>).

Kataloguppgifter finns i slutet av publikationen.

Luxemburg: Byrån för Europeiska gemenskapernas officiella publikationer, 2009

ISBN 978-92-823-2846-0

doi: 10.2861/71536

Printed in Belgium

TRYCKT PÅ ICKE KLORBLEKT PAPPER



GENERALDIREKTORATET FÖR INTERN POLITIK
POLICYAVDELNING **B**
STRUKTUR- OCH SAMMANHÅLLNINGSPOLITIK

PRAKTISK HANDLEDNING

Transport och turism



FÖRFATTARE

Nils Danklefsen och Piero Soave, Utredningsavdelning B: Struktur- och sammanhållningspolitik, Europaparlamentet

SPRÅKVERSIONER

Original: EN

Översättningar: BG CS DA DE EL ES ET FI FR HU IT LT LV MT NL PL PT RO SK SL SV

FOTOGRAFIER

Shutterstock, iStockphoto, Europaparlamentet

REDAKTIONELL INFORMATION

För kontakt med utredningsavdelningen eller för prenumeration på dess månatliga nyhetsbrev, skriv till:
poldep-cohesion@europarl.europa.eu.

Manuskriptet slutfördes i april 2009.

Bryssel, © Europaparlamentet, 2009.

ANSVARFRISKRIVNING


De åsikter som uttrycks i texten är författarens egna och överensstämmer inte nödvändigtvis med Europaparlamentets officiella ståndpunkt.

Eftertryck och översättning är tillåtet för icke-kommersiellt bruk med angivande av källan och under förutsättning att utgivaren underrättas på förhand och erhåller en kopia.

INNEHÅLL

■ FÖRORD	7
■ BAKGRUND	9
■ VÄGEN FRAMÅT	19
■ OM UTREDNINGSAVDELNINGEN	31
■ VIDARE LÄSNING	35
■ ANDRA INFORMATIONSKÄLLOR.....	38





**”En hållbar utveckling måste
vara grundvalen för den europeiska
transportpolitiken”**

Från Europaparlamentets resolution av den 12 februari 2003
om kommissionens vitbok ”Den gemensamma transportpolitiken
fram till 2010: Vägval inför framtiden”.





Kära ledamot,

Jag vill ta detta tillfälle i akt att välkomna dig till Europaparlamentet och informera dig om våra interna resurser för expertrådgivning. För att Europaparlamentets arbete ska vara effektivt krävs specialiserad, objektiv och aktuell information av högsta kvalitet. För detta syfte har fem enheter med ansvar för forskning, som benämns "utredningsavdelningar", inrättats. Deras verksamhet täcker Europaparlamentets samtliga behörighetsområden. Utredningsavdelningarna tillhandahåller oberoende forskning av hög kvalitet, som antingen genomförs internt eller av externa experter.

Utredningsavdelning B för struktur- och sammanhållningspolitik har särskilt ansvar för fem politikområden: jordbruk och landbygdsutveckling, kultur och utbildning, fiske, regional utveckling samt transport och turism. Avdelningen står till tjänst med ett brett urval av verktyg, allt från djupgående analyser av komplexa lagstiftningsfrågor till korta bakgrundsnoter och även seminarier, där experter bjuds in för att personligen presentera olika ämnen. Syftet med dessa verktyg är att stödja de parlamentariska organens arbete, till exempel genom att direkt bidra till ett visst utskotts lagstiftningsarbete eller fungera som bakgrundsinformation för ledamöternas delegationsbesök. Förutom ett fåtal sekretessbelagda handlingar offentliggörs alla texter som utarbetas av utredningsavdelning B på parlamentets webbplats så att alla ledamöter och allmänheten kan ta del av dem.

I den här publikationen finner du kortfattad information om viktiga politiska händelser inom området för transport och turism under den senaste valperioden. Vi diskuterar även de utmaningar som transport- och turismpolitiken kommer att ställas inför under den närmaste framtiden. Publikationen innehåller slutligen en sammanfattning av de alternativ som utredningsavdelning B tillhandahåller i form av intern och extern expertrådgivning.

Trevlig läsning!

Ismael Olivares Martinez
Direktör

*Directorat B: Struktur- och sammanhållningspolitik
Generaldirektoratet för EU-intern politik*



TRANSPORT: RÄTTSLIG GRUND OCH MILSTOLPAR

Transportpolitiken behandlas i artikel 3.1 f och avdelning V i EG-fördraget. I Lissabonfördraget, som inte har trätt i kraft ännu, behandlas transportpolitiken i artikel 4.2 g och i avdelning VI om Europeiska unionens funktionssätt.

Redan i Romfördragen betonade medlemsstaterna betydelsen av en gemensam transportpolitik i en särskild avdelning. Transporten blev därför ett av gemenskapens första gemensamma politikområden. Men trots kommissionens insatser gjordes endast haltande framsteg med transportpolitiken fram till den senare hälften av 1980-talet.

- **1985:** Vägen framåt för gemenskapslagstiftningen röjdes först när Europaparlamentet inledde förfaranden mot rådet för underlåtande att agera. I sin **dom** av den 22 maj 1985 i **mål 13/83** uppmanade EG-domstolen rådet att agera på det transportpolitiska området.
- **1985: Vitboken om slutförandet av den inre marknaden** innehåller rekommendationer för att garantera friheten att tillhandahålla tjänster. Man fastställde även riktlinjer för den gemensamma transportpolitiken i syfte att avreglera och harmonisera transportpolitiken inom gemenskapen.
- **1992:** Kommissionen antog en **vitbok om den framtida utvecklingen av den gemensamma transportpolitiken**. Huvudbetoningen låg på att öppna transportmarknaderna. Samtidigt markerade vitboken en vändpunkt mot en integrerad strategi, som omfattade samtliga transportsätt och grundades på modellen för "hållbar rörlighet".
- **1996:** Beslutet om gemenskapens riktlinjer för utvecklingen av det transeuropeiska transportnätet antogs.
- **2001:** I **vitboken "Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden"** (KOM(2001)0370) analyserade kommissionen problemen och utmaningarna med EU:s transportpolitik, särskilt när det gällde den då förestående östra utvidgningen av EU. Kommissionen förutsåg en massiv trafikökning, åtföljd av trängsel och överbelastning, särskilt inom väg- och lufttransporten, samt ökande hälso- och miljökostnader,

vilka utgör ett allvarligt hot mot EU:s konkurrenskraft och klimatskyddsmålen. För att motverka denna utveckling och bidra till att skapa ett ekonomiskt effektivt och samtidigt miljömässigt och socialt ansvarsfullt transportsystem, lade kommissionen fram ett paket med 60 åtgärder. Dessa åtgärder var utformade för att bryta sambandet mellan den ekonomiska tillväxten och trafikökningen och bekämpa den ojämna tillväxten inom de olika transportsätten.

- **2004:** TEN-T-riktlinjerna sågs över mot bakgrund av EU:s utvidgning.
- **2006:** Kommissionen offentliggjorde halvtidsöversynen av 2001 års vitbok om transport: "Hållbara transporter för ett rörligt Europa" (KOM(2006)0314).

TRANSPORT: MÅL OCH PRESTATIONER

Rörligheten är en av Europeiska unionens grundpelare. EU:s transportpolitik är beröringspunkten mellan en hel rad viktiga politikområden. Den består i sin tur av många viktiga pelare, t.ex. industri-, ekonomi-, miljö- och socialpolitik. Transportpolitiken intar en framträdande plats i Lissabonstrategin och bidrar avsevärt till EU:s territoriella och sociala sammanhållning.

Det framgångsrika slutförandet av EU:s inre marknad, avskaffandet av de inre gränserna och sjunkande transportpriser till följd av öppnande och avregleringar av transportmarknaderna samt förändringar i produktions- och lagringssystemen har lett till en konstant tillväxt inom transportsektorn. Transportsektorn är ytterst framgångsrik och dynamisk ur en ekonomisk synvinkel, men får allt större sociala och eko-



logiska konsekvenser, vilket visar på den ökande betydelsen av **modellen för "hållbar rörlighet"**. Trots detta har denna modell fastnat i en **dragkamp mellan två olika målsättningar**. Å ena sidan har EU:s transportpolitik tydligt inriktats på att garantera en effektiv rörlighet för personer och varor till rimliga priser som grundstommen för en konkurrenskraftig inre marknad och fri rörlighet för personer. Å andra sidan måste man lösa problemen med den ökande trafiken och minimera följderna av denna, t.ex. trafikolyckor, sjukdomar i andningsvägarna, buller, miljöskador och trafikstockningar. Den sociala dimensionen, som omfattar sysselsättning och arbetsvillkor men även passagerarrättigheter och säkra transporter, är den tredje centrala pelaren i EU:s transportpolitik.

Sedan vitboken från 2001 om transportpolitik och halvtidsöversynen av vitboken 2006¹ har stora framsteg gjorts inom EU:s transportpolitik för att möta utmaningarna med hållbar rörlighet. En tydlig rättslig ram för EU-transporter har skapats. Många viktiga och ofta mycket kontroversiella rättsakter har också antagits, till exempel följande:

- Vitalisering av järnvägarna genom det första, andra och tredje järnvägspaketet, som framför allt handlar om öpp-

¹ KOM(2001)0370, KOM(2006)0314.

nande av marknaderna, men även om säkerhetsfrågor, driftskompatibilitet och passagerarrättigheter.

- Nya riktlinjer för de transeuropeiska transportnäten (TEN), med prioritering av järnvägar, inre vattenvägar och sjötransporter.
- Program för trafikomläggningar, t.ex. det första "Marco Polo" och det nu gällande "Marco Polo II".
- Det nya "Eurovinjettdirektivet"² som handlar om harmonisering av trafikavgifterna i samtliga medlemsstater och enhetliga metoder för att beräkna infrastrukturkostnader. Det nya direktivet medför även en större differentiering mellan de avgifter som tas ut, man tar hänsyn till miljöaspekterna och problemen med trafikstockningar beaktas. Direktivet fungerar följaktligen som ett trafikledningsinstrument för medlemsstaterna.
- Tre sjösäkerhetspaket.
- Initiativet för ett gemensamt europeiskt luftrum.
- En ny rättslig ram för kollektivtrafik.
- Inbegripande av luftfarten i EU:s system för handel med utsläppsrätter.
- Inrättande av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA), Europeiska järnvägsbyrån (ERA), **Europeiska sjösäkerhetsbyrån** (EMSA) och genomförandeorganet för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T EA).

- Inledande av tre ambitiösa teknikprojekt – satellitnavigeringssystemet Galileo, det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) och Sesar-programmet för att förbättra infrastrukturen för flygledning. Syftet med dessa viktiga EU-projekt är att garantera en effektivare och säkrare trafikledning i framtiden.
- Stärkande av passagerarnas rättigheter inom den civila luftfarten och järnvägstransporten.

Utskottet för transport och turism har varit ett av de utskott som har varit mest involverade i medbeslutandeförfaranden, där parlamentet ofta har visat sin makt som medlagstiftare. Ett särskilt exempel är parlamentets dubbla förkastande av det så kallade hamnpaketet, men det finns många andra fall där parlamentet framgångsrikt har ändrat ett stort antal av kommissionens förslag. Parlamentet har vid upprepade tillfällen efterlyst politiska initiativ och lagt fram detaljerade förslag för att utforma EU:s transportpolitik. Kommissionen tog hänsyn till många av parlamentets krav i sina följande lagstiftningsförslag.

En kort allmän översikt av EU:s transportpolitik finns i Europaparlamentets **faktablad**, som uppdateras regelbundet. En detaljerad översikt av transportutskottets verksamhet under den senaste valperioden finns i utskottssekretariatets **verksamhetsrapport**³. Dessutom beskrivs ett antal viktiga höjdpunkter inom transportpolitiken under den senaste valperioden i broschyren "**Issues where Parliament made a difference**".

2 Direktiv 2006/38/EG av den 17 maj 2006.

3 Europaparlamentet: "Achieving sustainable, efficient and safe transport in Europe – The Committee on Transport and Tourism in action", Bryssel 2009.

TRANSPORTPOLITIKEN – VIKTIGA SIFFROR

Syftet med följande statistik är att ge en översikt av den ekonomiska, sociala och miljömässiga dimensionen av transportpolitiken. Denna icke uttömmande kortfattade sammanställning bör ses som en utgångspunkt. Om inte annat anges är de källor som används Statistical Pocketbook 2009 – EU Energy and Transport in Figures, officiella handlingar från kommissionen, rapporter från Europeiska miljöbyrån och den rapport som utarbetats inom de tre fokusgrupperna för den pågående debatten om transportens framtid.

Transportens ekonomiska dimension

- Transporttjänster står för 4,3 procent av det totala mervärdet i EU (privattransporter, bygg- och anläggningsbranschen eller underhåll av transportinfrastruktur och transportsätt är inte medräknade).
- Andelen av EU:s logistikindustri beräknas uppgå till cirka 14 procent av BNP.

Trafikmedelsfördelning

- Inom godstransporten stod de fyra landtransportsätten (väg, järnväg, inre vattenvägar och rörledningar) i EU-27 för 2 650 miljarder tonkilometer (tkm) 2007. Vägtransportens andel var 72,7 procent av denna totalsiffra, järnvägarna stod för 17,1 procent, inre vattenvägar för 5,3 procent och oljeledningar för 4,9 procent. Inklusive sjötransport inom EU (omkring 1 575 miljarder tkm) och lufttransport inom EU (cirka 3,1 miljarder tkm), uppgår vägtransportens andel till 45,6 procent, järnvägarna står



för 10,7 procent, inre vattenvägar för 3,3 procent, oljeledningar för 3,0 procent, sjötransport för 37,3 procent och lufttransport för 0,1 procent av totalsiffran (alla siffror avser EU-27 år 2007).

- Passagerartransport på land uppgick till 5 861 miljarder personkilometer (pkm) (eller 11 826 km per person) 2007. Bilar stod för 80,0 procent av denna totalsiffra, motor drivna tvåhjulsfordon för 2,6 procent, bussar och långfärdsbussar för 9,2 procent, järnvägar för 6,7 procent samt spårvagn och tunnelbana för 1,5 procent. Om man räknar med flygtransport inom EU (omkring 571 miljarder pkm 2006) och sjötransport inom EU (cirka 41 miljarder pkm) minskas personbilarnas andel med 72,4 procent enligt denna beräkning, och de motordrivna tvåhjulsfordonens andel minskar till 2,4 procent. Bussar och långfärdsbussar står därmed för 8,3 procent, järnvägar för 6,1 procent samt

spårvagn och tunnelbana för 1,3 procent. De två ytterligare transportsätten, luft- och sjötransporter, bidrar med 8,8 procent respektive 0,6 procent till trafikmedelsfördelningen (alla siffror avser EU-27 år 2007).

- Godstransporten ökade med cirka 2,7 procent per år och persontransporten med omkring 1,7 procent per år mellan 1995 och 2007.
- Siffrorna för godstransport på väg (tkm) inom EU-27 var 27 procent högre 2007 än 2000.
- Över 90 procent av EU:s yttre handel sker sjövägen, och över 3,7 miljarder ton gods lastas på och av i EU:s hamnar per år. Sjötransporten inom EU beräknas öka med 1,6 miljarder ton till 5,3 miljarder ton 2018.
- Under 2007 var 4 300 civilflygplan registrerade i EU-27, varav nästan 500 hade över 250 platser. Denna siffra omfattar inte privatflygplan, som det finns mer än 30 000 av.

Transporten och miljön

- Transporten står för cirka en tredjedel av den sammanlagda energiförbrukningen i EU:s 27 medlemsstater och är nu den största slutkonsumenten av energi. Vägtransporten står för 74 procent av den sammanlagda förbrukningen, luftfarten för 15 procent, sjötransporten för 7,8 procent, järnvägarna för 2,2 procent och inre vattenvägar för 1,0 procent. Transporten har varit den sektor som växt snabbast sedan 1990. Den står för nästan en fjärdedel av de sammanlagda utsläppen av växthusgaser inom EU-27.

- Medan de sammanlagda utsläppen av växthusgaser i EU-27 minskade med 7,9 procent mellan 1990 och 2005 ser situationen inom transportsektorn helt annorlunda ut. Under samma period ökade de växthusgasutsläpp från transportsektorn som omfattas av Kyotoprotokollet med 27 procent. Tillsammans med den avsevärda ökningen av utsläpp från sjötransporten (+58 procent) och den internationella luftfarten (+98 procent), uppgår den beräknade sammanlagda ökningen av utsläppen från EU:s transportsektor till 36 procent från 1990 till 2006. Utvecklingen inom transportsektorn verkar hämmande på insatserna inom alla de andra sektorerna. Utan denna omvända tendens i transportsektorn skulle utsläppen av växthusgaser inom EU-27 ha minskat med 14 procent i stället för 7,9 procent mellan 1990 och 2005.

- År 2006 stod vägtransporten för 71 procent av de sammanlagda utsläppen av växthusgaser från transporten. Därefter kom sjö- och luftfarten med andelar på 15 respektive 12 procent. Inklusive utsläppen från de kraftverk som producerar den el som används inom järnvägstransporten, uppgår järnvägarnas andel till cirka 1,6 procent.

- Enligt undersökningar om resvanor är de allra flesta resor (97,5 procent) kortare än 100 km. Den återstående andelen på 2,5 procent utgör emellertid över hälften av det sammanlagda antalet personkilometer.
- Hälften av alla resor som görs av EU-medborgarna är kortare än 5 km.
- År 2007 fanns det 229 miljoner personbilar i EU-27.
- Antalet bilägare i EU-27 ökade med 22 procent, vilket motsvarar 52 miljoner bilar.



- Omkring 30 procent av befolkningen i EU-15, eller nästan 120 miljoner personer, exponeras för vägtrafikbuller som är högre än 55 dB(A).
- Även om sjötransporten fortfarande är det mest energieffektiva transportsättet per enskild trafikenheter, uppgick den totala "räkningen för externa kostnader" för världens medborgare samt miljöresurser till följd av sjötransporten till cirka 300 miljarder euro per år (2006), varav 21 procent kom från EU-flottan (64 miljarder euro).⁴
- Rörligheten i städerna ger upphov till 40 procent av de sammanlagda utsläppen av koldioxid (CO₂) inom vägtransporten och upp till 70 procent av andra förorenande ämnen från vägtransporten.
- I Danmark och Nederländerna är antalet personer som använder cykel mer än tio gånger högre än i Frankrike och Storbritannien.⁵
- I takt med att tätorterna har växt inom EU under de senaste 50 år har också urbaniseringen ökat. Sedan mitten på 1950-talet har EU:s städer växt med i genomsnitt 78 procent, samtidigt som befolkningen har ökat med endast 33 procent.
- Fem flygplatser i EU⁶ har över 400 000 flygrörelser (lyft och landning för passagerare och gods) per år. Detta motsvarar mer än 1 rörelse i minuten i 18 timmar om dagen. Cirka 37 EU-flygplatser registrerar över 100 000 flygrörelser per år.

⁴ Europaparlamentet, "The external costs of maritime transport", Bryssel 2007.

⁵ I Danmark är siffran 936 och i Nederländerna 848 km/person/år, jämfört med 75 km i Frankrike och Storbritannien, och endast 20 km i Spanien (EEA 2008, s. 31).

⁶ Paris-Charles de Gaulle, Frankfurt (Main), London-Heathrow, Amsterdam-Schiphol och Madrid-Barajas.

Transportens sociala dimension

- Transporttjänsterna står för 4,3 procent av det totala antalet arbetstillfällen i EU, utan att räkna med privattransporter, bygg- och anläggningsbranschen och underhåll av transportinfrastrukturer och transportsätt.
- År 2005 var omkring 8,8 miljoner personer sysselsatta inom transportsektorn. Cirka 10 procent arbetade inom järnvägssektorn, 2 procent inom sjöfartssektorn, 0,4 procent arbetade med transport på inre vattenvägar, 5 procent inom luftfartstransporten och 30 procent arbetade med stödjande och kompletterande transportverksamheter (t.ex. godshantering, resebyråer, transportföretag och researrangörer). Vägtransporten står för omkring 50 procent av alla arbetstillfällen inom transportsektorn, med två tredjedelar inom godssektorn och en tredjedel inom persontrafiken.
- Hushållen i EU lägger cirka 13,7 procent av sin inkomst, eller 949 miljarder euro, på transportrelaterade varor och tjänster, vilket gör att transportkostnader är den näst största hushållsutgiften efter bostadsrelaterade utgifter. Omkring en tredjedel av denna summa (310 miljarder euro) användes för att köpa fordon.
- Den genomsnittliga restiden per person beräknas uppgå till cirka 1,1 timmar per dag och har förblivit relativt stabil under de senaste 40 åren. Den personliga rörligheten har emellertid ökat under de senaste två årtiondena till följd av en övergång till snabbare transportsätt och transportmedel.
- Verksamheten inom sjötransporten sysselsätter 1,5 miljoner personer i EU. Omkring 70 procent av arbetstillfällena inom sjöfarten är landbaserade - varvsarbete, skeppsbygg-

nad, forskning, maskinkonstruktion, elektronik, godshantering och logistik.

Transportsäkerhet

- År 2007 omkom 42 448 personer i trafikolyckor (dödsfall inom 30 dagar). Jämfört med 2000 minskade dock antalet dödsoffer i trafiken med nästan en fjärdedel (24,8 procent).

Transportinfrastruktur

- TEN-T-nätet kommer att vara vidsträckt och varierat. Det kommer att bestå av 95 700 km vägar, 106 000 km järnvägar (varav 32 000 km kommer att användas för höghastighetståg), och 13 000 km inre vattenvägar. Nätets knutpunkter är de 411 internationella flygplatserna och





de 404 stora hamnarna. Baserat på information från medlemsstaterna kommer kostnaden för att slutföra och modernisera hela nätet att uppgå till 900 miljarder euro för perioden 1996–2020, varav 500 miljarder återstår att investera mellan 2007 och 2020 (270 miljarder euro kommer att gå till prioriterade knutpunkter och projekt).

- År 2005 användes 215 000 km järnvägslinjer i EU-27, varav nästan 50 procent var elektriska.
- EU har världens näst längsta kustlinje (136 000 km) efter Kanada.

TURISMPOLITIK

Det finns ingen särskild rättslig grund för turism i EU-fördraget. Detta kommer emellertid att ändras om Lissabonfördraget träder i kraft. I artikel 195 i Lissabonfördraget fastställs nämligen att unionen ska ha lagstiftningsbefogenheter på turismområdet, även om det gäller stödjande befogenheter (artikel 6).

Över 90 procent av turistföretagen är små och sysselsätter 1–9 personer. Sektorn domineras av små och medelstora företag och utgör 4 procent av EU:s BNP, med 2 miljoner företag som sysselsätter 4 procent av den totala arbetskraften (nästan

8 miljoner anställda). Om man räknar med turismens inverkan på andra sektorer ökar dess bidrag till BNP till 11 procent, och procentandelen arbetstillfällen överstiger 12 procent (24 miljoner arbetstillfällen).⁷

Turismsektorn är en central del av EU-ekonomin på grund av sin ekonomiska betydelse, och det krävs därför åtgärder för att organisera och utveckla sektorn. Ur ett EU-perspektiv kan turismpolitiken även bidra till att stödja allmänna politiska mål när det gäller sysselsättning och tillväxt. Turismen ingår även i den mer allmänna miljöpolitiken, och denna dimension har blivit viktigare med tiden.

EU:s turismpolitik kan även bidra avsevärt till att hantera den rådande ekonomiska krisen. I februari 2009 besvarade över 27 000 personer bosatta i EU i åldern över 15 år ett frågeformulär från kommissionen. Resultatet av enkäten visar att minst 50 procent av medborgarna reser på semester varje år och att 48 procent har för avsikt att tillbringa semestern i det egna hemlandet (jämfört med 43 procent 2008). Fyra av tio medborgare som planerade ta semester under 2009 ansåg att de hade tillräckligt med pengar (41 procent), medan en av tio (11 procent) tillstod att de hade allvarliga ekonomiska problem när det gällde semesterplanerna. Men det var endast 19 procent som svarade att de säkerligen inte skulle ta semester 2009, vilket är avsevärt mindre än 2008 (32 procent). Bland dem som planerade att ta semester hade 28 procent fortfarande inte bestämt sig för hur lång semester de skulle ta eller var de skulle tillbringa den. Antalet personer som gjorde egna arrangemang ökade stort (56 procent), och många svarade att de använde Internet för detta. De flesta (54 procent) föredrog traditionella resmål, och det var endast 28 procent som valde "nya" resmål. Värde för pengarna (33 procent) är vikti-

⁷ För ytterligare information, se Världsturismorganisationens rapport *Tourism Highlights 2008*.

gare än låga kostnader (16 procent). Hälften av alla européer tar semester i juli och augusti. Vintersemestrarna minskar av ekonomiska skäl, och 42 procent valde att inte ta semester på vintern. Andra (23 procent) föredrar att resa under lågsäsongen. (För mer information, se Världsturismorganisationens barometer från januari 2009.)

Enligt Eurostats rapport 13/2009 minskade antalet övernattningar på hotell i EU med 0,5 procent 2008 jämfört med 2007. Det var främst det minskade antalet övernattningar av turister utifrån (-1.1 procent) som var orsaken till denna minskning. Fem länder står för över 70 procent av turismbranschen när det gäller hotellövernattningar: Spanien (270 miljoner), Italien (247 miljoner), Tyskland (219 miljoner), Frankrike (204 miljoner) och Storbritannien (173 miljoner). Den största minskningen registrerades på Cypern (-4,8 procent), i Grekland (-4,6 procent) och i Nederländerna (-4,1 procent), medan andra länder ökade stort: Slovakien (+7,7 procent), Polen (+4,7 procent) och Litauen (+4,6 procent).

Turisters övernattningar minskade något, men antalet rekreationsresor av EU-medborgare ökade med 7,1 procent 2008 (denna tendens var mest märkbar under det första halvåret), även om resorna i allmänhet var kortare. Samma tendens (+1,6 procent) registrerades inom passagerarflyget, som minskade något under årets fyra sista månader.

I slutet av 2007 uppmanade parlamentet kommissionen att utforma en turismpolitik baserad på partnerskap, med målsättningen att göra EU till ett attraktivt resmål med hjälp av bättre märkning och miljövänligare turism. I sitt initiativbetänkande om den nya europeiska turismpolitiken efterlyste parlamentet bland annat snabbare och billigare utfärdande av turistvisum, tillförlitlig, standardiserad och aktuell statistik, harmonisering av kvalitetsstandarder för turistlogi och förbättrade konsument- och passagerarrättigheter. Eftersom endast



luftfartssektorn behandlades i förordning (EG) nr 261/2004, ville parlamentet att dessa rättigheter även skulle utvidgas till att omfatta användare av järnvägs- och sjötransporter. I detta avseende kan de senaste initiativen från parlamentet, rådet och kommissionen fylla alla återstående luckor (förordning EG nr 1371/2007 samt meddelandena KOM(2008)0816 och KOM(2008)0817).

Förutom att utforma en "EU-märkning" som omfattar samtliga resmål i EU som researrangörer anordnar resor till har parlamentet även uppmanat kommissionen att lansera en rad nya initiativ, från utveckling av hälsoturism, anläggningar för turister med begränsad rörlighet och ett "ungdomstransportkort" för ungdomar som har Erasmusstipendier, till ett "Ulyssesprogram" för turism under lågsäsongen för pensionärer och en cykelrutt som går i den tidigare järnridåns spår.



SAMBANDET MELLAN DEN EKONOMISKA KRISEN OCH KLIMATFÖRÄNDRINGEN

Aven om många viktiga dokument antogs redan före valet 2009 kvarstår många utmaningar för utskottet för transport och turism under denna nya valperiod från 2009 till 2014.

Utvecklingen inom särskilt två områden kommer att spela en central roll och kommer sannolikt att dominera de kommande diskussionerna i transportutskottet. Det gäller för det första **den ekonomiska nedgången**: den rådande globala finansiella och ekonomiska krisen innebär att det är mycket svårt att förutsäga hur världsekonomin kommer att utvecklas i framtiden. EU:s transportsektor är redan allvarligt påverkad av krisen och kommer att drabbas ännu hårdare om krisen består. Minskad handel innebär minskade transporter. Denna enkla formel bekräftas av de senaste siffrorna och rapporter från flera olika transportsektorer och företag. EU:s godstransportsektor, från transportföretag och flygbolag till godsspeditörer och järnvägar, har redan drabbats särskilt hårt. Inom passagerartransporten är luftfartsektorn särskilt hårt drabbad. Ytterligare inkomstminskningar kan leda till att efterfrågan på rörlighet minskar ytterligare, särskilt för turism och rekreation.

De kontroversiella diskussionerna i transportutskottet i mars 2009 om fördelningen av landnings- och starträttigheter mot bakgrund av den ekonomiska krisen blev en försmak av hur svårt det kommer att bli att genomföra de anpassningsåtgärder som kan krävas inom samtliga transportsektorer. Krisens effekter är svåra att uppskatta eftersom bilden inte har klarnat helt ännu. Därför är det viktigt att noggrant undersöka hur krisen inverkar på de olika transportsektorerna och i vilken utsträckning gemenskapspolitiken har anpassats till de framtida utmaningarna.

Den andra centrala utmaningen är **EU-transportens dåliga miljöresultat**. Även om den rådande ekonomiska krisen kan leda till en tillfällig minskning av transportefterfrågan påpekar Europeiska miljöbyrån (EMB) i sin senaste rapport⁸ att "tendenserna inom transporten pekar i fel riktning". De siffror och tendenser som presenteras i miljöbyråns rapport, varav

⁸ Europeiska miljöbyråns rapport nr 3/2009, *Transport at a crossroads. TERM 2008: indicators tracking transport and environment in the European Union*, Köpenhamn 2009.

några nämns ovan, är oroande och betonar behovet av omedelbara och omfattande åtgärder, särskilt när det gäller att hantera transportens utsläpp av växthusgaser, men även behovet av att hantera luftföroreningar, buller och förluster av livsmiljöer.

Hur EU reagerar på den ekonomiska krisen genom sin politik, inklusive transportpolitiken, kommer också att vara en avgörande faktor för att lyckas i kampen mot klimatförändringarna. Även om den ekonomiska krisen kommer att ha ytterligare allvarliga effekter på EU:s ekonomi och samhälle, anses det allmänt att den är av en övergående natur. Men vetenskapligt sett råder det inte längre något tvivel om att klimatförändringarna – om de inte hanteras beslutsamt och parallellt inom samtliga sektorer – kommer att leda till oåterkalleliga och katastrofala följder. I sin resolution av den 4 februari 2009 med titeln **”2050: Framtiden börjar i dag – rekommendationer för EU:s framtida integrerade politik i klimatförändringsfrågan”**⁹, betonar Europaparlamentet att **”det är nödvändigt att genom långsiktiga politiska och utbildningsmässiga åtgärder bekämpa klimatförändringarna och deras effekter och genom att konsekvent genomföra strategiska beslut så att de inte underordnas kortsiktiga politiska mål”**.

Den ekonomiska krisen kan även ses som en utgångspunkt och en möjlighet att genomföra omfattande politiska förändringar för att skapa en hållbarare ekonomi, där nya affärsmöjligheter erbjuds EU-företagen under de kommande åren. Den utgör även en möjlighet att äntligen börja genomföra föränd-

ringar mot ett integrerat och hållbart transportsystem för EU, vilket Europeiska miljöbyrån har efterlyst.

Förutom dessa två centrala utmaningar kommer det nya transportutskottets dagordning i stor utsträckning att bero på

- den nya kommissionens arbetsprogram,
- de viktiga frågor som redan är under behandling.

Nedan beskriver vi några av de centrala frågorna inför framtiden.

VIKTIGA AKTUELLA FRÅGOR

”Eurovinjettdirektivet”

I mars 2009 antog Europaparlamentet i första behandlingen ett förslag till översyn av Eurovinjettdirektivet, som särskilt handlar om internalisering av de externa kostnaderna för tung godstransport. Parlamentet följde i stort sett kommissionens linje. I framtiden kommer avgifterna för tunga transportfordon på över 3,5 ton inte bara bygga på infrastrukturkostnader, utan även delvis på de luft- och bullerföroreningar de ger upphov till. Parlamentets ståndpunkt var att det även bör vara möjligt att ta ut vägtullar för godsfordon för trängsel under högtrafik på överbelastade vägar, även om förslagen om särskilda beräkningsmetoder och trängseltak ströks från texten.

Om transportutskottet beslutar sig att fortsätta med andra behandlingen av denna rättsakt kommer den att genomföras under den nya valperioden.

⁹ I det slutliga betänkandet från det tillfälliga utskottet för klimatförändringar, där man föreslår lämpliga åtgärder på samtliga nivåer, lämnade parlamentet även många rekommendationer om framtida åtgärder inom transportsektorn (punkterna 77–106).



Paketet om "grön" transport

Internaliseringen av yttre kostnader inom transportsektorn betraktas allmänt som en av de största utmaningarna för EU inom transportpolitiken under de kommande åren.

I mars 2009 antog parlamentet en resolution där det framförde kritik mot kommissionen för att den inte tagit fram en övergripande strategi om "gröna transporter" och påpekade att det saknas en användbar modell för att bedöma "externa kostnader", såsom transporterens miljöpåverkan. Syftet med kommissionens paket om "grön" transport är att EU ska kunna nå sina klimat- och energimål. Paketet består av ett antal meddelanden, och målsättningen är att se till att de verkliga kostnaderna för transporten avspeglas i priserna.

I sin resolution påpekar parlamentet att kommissionen inte har utarbetat och lagt fram någon allmängiltig, öppen och begriplig modell för att utvärdera alla externa kostnader eftersom den inte analyserat effekterna för samtliga transportslag och i praktiken, endast för tunga godsfordons del, presenterat det första steget mot en strategi för ett stegvist införande av modellen för alla transportslag. Parlamentet uppmanar därför kommissionen att utan dröjsmål vidta åtgärder på detta område, för det första genom att ta fram konkreta förslag för samtliga transportslag och för det andra genom att utarbeta

ett omfattande koncept för att räkna ut och fördela de externa kostnaderna och bedöma effekterna av dem utgående från en begriplig modell. Den rapport från miljöbyrån som nämns ovan visar att samstämda politiska åtgärder för varje transportsektor nu är mer nödvändiga än någonsin.

Se till att Galileo, Sesar och ERTMS blir fullt operativa

Under de senaste åren har EU inlett ett antal ambitiösa teknikprojekt, t.ex. satellitnavigeringssystemet Galileo, det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) och programmet Sesar för att förbättra infrastrukturen för flygledningen. Syftet med dessa viktiga EU-projekt är att se till att trafikledningen blir effektivare och säkrare i framtiden. Inget av de tre programmen är dock operativt ännu. Det återstår mycket att göra, och dessa frågor måste säkerligen diskuteras vidare i de berörda utskotten i framtiden (utskottet för transport och utskottet för industrifrågor).

Man räknar med att Galileo, som består av 30 satelliter och associerad markinfrastruktur, kan tas i drift till 2013. De andra två projekten kommer att behöva mer tid för att bli helt operativa.

Stadstransporter

Att hantera stadstransporter på EU-nivå blir en allt högre prioritering på EU:s transportagenda. Åttio procent av EU:s befolkning bor i tätortsområden, över 60 procent bor i områden med över 10 000 invånare, och tendensen är stigande. Stadstrafik ger upphov till 40 procent av koldioxidutsläppen och 70 procent av utsläppen av andra förorenande ämnen från vägtransporten. I tätortsområden finns det följaktligen en stor potential för att öka energieffektiviteten och minska utsläppen i transporten. Att främja en övergång till hållbara transporter kommer inte bara leda till att det blir möjligt att minska trängseln och föroreningarna i städerna, utan kommer även att bidra avsevärt till att minska utsläppen av växthusgaser. Stadstransporterna omfattas redan av EU-lagstiftning på en rad olika områden, men trots detta har ingen särskild strategi för stadstransporter tagits fram på EU-nivå.

År 2007 lade kommissionen fram en grönbok om rörlighet i städer¹⁰, där den diskuterade frågan om hur man kan skapa en ny kultur för rörlighet i städer i syfte att förlika den ekonomiska utvecklingen i städerna med tillgängligheten å ena sidan och förbättringen av livskvaliteten och skyddet av miljön å andra sidan. Europaparlamentet antog en resolution om grönboken den 9 juli 2008 i väntan på en uppföljning i form av en handlingsplan. Eftersom kommissionen inte har lagt fram något förslag om en handlingsplan, och med tanke på tidsbegränsningarna på grund av valet till Europaparlamentet i juni 2009, har parlamentet beslutat att utarbeta ännu ett initiativbetänkande med förslag till särskilda åtgärder för stadstrafik på EU-nivå. Parlamentet rekommenderar bland annat att planer för hållbar stadstrafik i tätorter med över 100 000 invånare ska tas fram och genomföras, att ett program inleds för att aktualisera Eurostats statistik och databaser om rörlighet i stä-

derna och att man bör inrätta ett observatorium för rörlighet i städer. Parlamentet betonade även behovet av ett starkare finansiellt stöd från EU.

Diskussionerna om rörlighet i städerna kommer att fortsätta under den nya valperioden.

Från fri rörlighet utan gränser till det gemensamma europeiska luftrummet

EU:s luftgränser visar sig vara svårare att avskaffa än landgränserna. Kommissionen inledde arbetet under hösten 1999 med ett meddelande om "skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum"¹¹. Medbeslutandeförfarandet mellan parlamentet och rådet slutfördes i april 2004 då ett paket med fyra förordningar trädde i kraft – inklusive ramförordningen (EG) nr 549/04 – om tillhandahållande av luftnavigeringstjänster, organisation och användning av luftrummet och driftskompatibilitet för EU:s trafikledningsnät.

Lufttrafiken omfattas inte av konkurrensreglerna i fördraget, men parlamentet har framgångsrikt kämpat för att en rådgivande kommitté om de tekniska aspekterna av genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet ska inrättas och för påföljder om inte reglerna följs. Parlamentet nådde även en överenskommelse om samarbetskoncessioner mellan civila och militära användare.

Under den sjätte valperioden gjorde man vissa framgångar med den viktiga utmaningen att påskynda inrättandet av det gemensamma europeiska luftrummet. I sin muntliga fråga till kommissionen i plenum den 4 september 2007 tog trans-

10 Grönbok: mot en ny kultur för rörlighet i städer – KOM(2007)0551.

11 KOM(1999)0614.



portutskottet upp en av de grundläggande frågorna, dvs. behovet av att se till att den misslyckade nedifrån-och-upp-strategi som innebar att det var medlemsstaternas uppgift att skapa funktionella luftrumsblock (dvs. att optimera trafikledningen av flygrutterna i syfte att både minska energiförbrukningen och utsläppen av växthusgaser) upphörde, och att man i stället satsade mer aktivt på en EU-strategi. Kommissionen meddelade därefter att man skulle gå över till den andra etappen, "baserat på resultat och mekanismer för att utveckla det gemensamma europeiska luftrummet".

Samtidigt fortsatte kommissionen med insatserna för att skapa en hållbarare och effektivare luftfart (KOM(2008)0389). Sesar (ursprungligen SESAME), ett tekniskt gemensamt företagsprogram, inleddes under Eurocontrols ledning och finansieras från kommissionens TEN-T-budget. Till 2013 kommer man inom Sesar att utveckla ett modernt trafikledningssystem för EU, som bör bidra till att undanröja de nuvarande problemen med de splittrade nationella flygtrafikledningssystemen. Lufttrafiken har ökat med över 50 procent det senaste årtiondet. Enligt Eurocontrols uppskattningar genomförs cirka 8,5 miljoner flygningar per år inom EU (en siffra som beräknas stiga till 17 miljoner flygningar 2020). Under högtrafik kan det finnas så många som 30 000 flygningar som sammanbinder omkring 130 flygplatser, och 80 procent av flygningarna sker inom Europa. Den genomsnittliga flygsträckan är 826 km. År 2007 registrerades över 790 miljoner passagerare, av vilka 520 miljoner flög inom EU, och 12,5 miljoner ton gods fraktades. Sedan inrättandet av den inre marknaden 1993 har över 30 nya flygbolag gått in på marknaden (särskilt lågprisbolag, som ökar sin kapacitet med 25 procent per år).

Inom ramen för översynen av det gemensamma europeiska luftrummet (SES-II), som föreslogs i juni 2008, kommer även Europeiska flygsäkerhetsbyrån (EASA), som har haft sitt säte i Köln sedan 2003 (och även omfattar fyra länder utanför EU),

att ha som uppgift att garantera högsta möjliga miljöskydd och hantera centrala säkerhetsfrågor (inspektioner, utbildning och standardiseringsprogram, standardiserade luftvärdighetsbevis, godkännande av operatörer från tredjeländer och säkerhetskontroller av deras flygplan enligt SAFA-programmet).

I sitt betänkande som antogs den 25 mars 2009 stödde parlamentet de två lagstiftningsförslag som lagts fram av kommissionen inom ramen för paketet för det gemensamma europeiska luftrummet (2008), dvs. en ändring av förordningen om ett gemensamt europeiskt luftrum och ändringen av förordningen om Europeiska byrån för luftfartssäkerhet. När det gäller luftfartssystemets kvalitet och hållbarhet instämde parlamentet särskilt i förslaget att låta EASA övervaka hela systemet. Genom betänkandet bekräftades den kompromiss som parlamentet hade verkat för, särskilt avseende gemenskapens kvalitetsmål (inom de centrala områdena miljö, kapacitet och lönsamhet), som antagits av kommissionen efter samråd med berörda icke-statliga aktörer. I betänkandet fastställs även bindande mål för leverantörer av luftnavigeringstjänster och inrättandet av funktionella luftrumsblock. Generellt sett kommer detta att leda till ett flexibelt nät av enhetliga block som är anpassade till luftfartens behov och som går utöver de nationella gränserna.

Parlamentets vision vid slutet av den sjätte valperioden är att lagstiftningspaketet om det gemensamma europeiska luftrummet kommer att innebära samma sak för luftrummet som Schengenavtalet har medfört för den fria rörligheten för personer inom EU. Under nästa valperiod kommer parlamentet därför arbeta för att se till att samtliga komponenter i detta koncept verkligen etableras, inklusive den tekniska aspekten när det gäller Sesar. Ett mer direkt nät av flygrutter måste skapas för att förbättra flygbolagens effektivitet, minska utsläppen och öka luftrumskapaciteten. I detta sammanhang kommer en samordnare för de funktionella luftrumsblocken att utses. Samordnaren kommer, precis som de åtta samordnare som redan har utsetts för TEN-T, att rapportera till parlamentet var tredje månad. I inrättandeförordningen fastställs redan en tidsplan för att genomföra de planerade åtgärderna. Parlamentet anser att genomförandebestämmelserna bör läggas fram inom en passande tidsram och har efterlyst en konsekvent färdplan för utarbetandet av dessa bestämmelser, efter prioritet och inbördes samband. Parlamentet föreslår särskilt att samtliga parter bör se till att de politiska åtagandena anpassas till den tekniska ramen och att man bör påskynda inrättandet av det gemensamma europeiska luftrummet i linje med Sesar's utvecklingsfaser, så att det blir möjligt att utnyttja fördelarna med Sesar fullt ut från 2014 och framåt.

Arton månader efter det att den nya förordningen har trätt i kraft ska kommissionen lägga fram en utvärderingsrapport till parlamentet och rådet om de rättsliga, säkerhetsrelaterade, industriella, ekonomiska och sociala effekterna av det gemensamma europeiska luftrummet, med beaktande av utvecklingen av de funktionella luftrumsblocken och tillgänglig teknik. **En liknande referensperiod har fastställs för att nå kvalitetsmålen. Under nästa valperiod kommer parlamentet även att behöva övervaka inrättandet av de nationella tillsynsmyndigheter som ska ha ansvaret**

för säkerheten inom det gemensamma luftrummet och även ska se till att prestandakraven efterlevs, och inrättandet av ett rådgivande organ bestående av aktörer på luftsäkerhetsområdet som ska bistå kommissionen med råd.

Passagerarrättigheter

Kort före utgången av föregående valperiod antog parlamentet i första behandlingen kommissionens förslag om passagerarrättigheter inom buss- och långfärdsbussektorn och inom sjöfartssektorn, inklusive passagerare med nedsatt rörlighet och funktionshindrade passagerare.

Dessa förslag ingår i kommissionens målsättning att utvidga passagerarrättigheterna inom luftfarts- och järnvägssektorn till att även omfatta andra transportsätt. Målet är alltså att skapa rättigheter för passagerarna i syfte att stärka transport-



sättens attraktionskraft och öka förtroendet, samt skapa lika villkor mellan transportföretag från olika medlemsstater och mellan olika transportsystem. Om transportutskottet beslutar att fortsätta med andra behandlingen av dessa förslag kommer den att genomföras under den nya valperioden.

Dessutom har kommissionen redan förklarat att den har för avsikt att offentliggöra en rapport under andra halvåret 2009 med en utvärdering av utvecklingen av situationen för passagerarrättigheter inom luftfartssektorn, vilket transportutskottet har efterfrågat vid upprepade tillfällen sedan en lång tid tillbaka.

Införlivande och genomförande av befintlig lagstiftning

Parlamentet har i flera resolutioner om "bättre lagstiftning" förklarat att det vill skärpa övervakningen av införlivandet och genomförandet av den lagstiftning som antas, särskilt genom sina utskott.

Transportutskottet behandlar ett stort antal lagstiftningsförslag jämfört med andra utskott. Som vi nämner ovan har flera viktiga lagstiftningsförslag på transportområdet antagits nyligen, men en del av dessa rättsakter har fortfarande inte införlivats eller genomförts på ett lämpligt sätt i alla medlemsstater (t.ex. sjösäkerhets- och järnvägspaketet). Förutom att utarbeta betänkanden om ny lagstiftning kommer övervakningen av den befintliga gemenskapslagstiftningen att bli en allt viktigare uppgift för utskottet i framtiden. Ett sätt att göra detta kan vara att utse särskilda föredragande för genomförandet av olika rättsakter, eller anslå tid för regelbundna frågestunder om genomförandet och införlivandet av ny lagstiftning, vilket talmanskonferensen enades om i september 2008.

NYA FRÅGOR INFÖR FRAMTIDEN

Framtiden för transporten

Kommissionen har nyligen inlett en debatt om de främsta utmaningarna och möjligheterna för transportsektorn på lång sikt (20–40 år). Den har dessutom aviserat att man kommer att lägga fram ett meddelande om framtidsperspektiven för EU-transporten på medellång sikt, som man planerar att anta sommaren 2009.

I mars 2009 presenterade tre fokusgrupper om "ekonomi och samhälle", "ekonomi och teknik" och "infrastruktur och logistik" en första rapport med ett scenario för perioden fram till 2050. Rapporten innehåller en översikt av några de möjliga tendenserna och kommande utmaningarna på transportområdet, t.ex. den ökande globaliseringen, den växande efterfrågan på rörlighet, urbanisering, befolkningens åldrande, klimatförändringar, föroreningar och trafikträngsel.

Genombrotten i energi-, transport- och kommunikationstekniken kommer att förändra människornas liv. Förändringarna kommer sannolikt till största delen att vara positiva, men de kan även ha eventuellt negativa effekter på transportsystemet. EU kommer därför att behöva hantera dessa utmaningar med hjälp av nya politiska initiativ på transportområdet. Eftersom den nuvarande vitboken inte sträcker sig längre än till 2010 kan kommissionens meddelande ses som ett första steg av uppföljningsperioden. Det finns fortfarande många frågetecken när det gäller transportens framtid. Samverkan mellan de olika faktorer som driver efterfrågan på transport är komplexa, det är mycket svårt att förutsäga den tekniska utvecklingen och externa faktorer som ekonomisk eller geopolitisk utveckling eller klimatförändringarnas inverkan är inte heller lätta att förutsäga. Det förefaller dock råda ett brett

samförstånd om att EU behöver en tydlig vision på medellång och lång sikt för ett ändamålsenligt och hållbart europeiskt transportsystem. Följande idéer och förslag bör ingå i denna vision:

- Framtida behov för rörligheten och vilka faktorer som driver den.
- Förbättrad livskvalitet i städer och en ny kultur för rörlighet i städer.
- Enskild rörlighet som inte är beroende av konventionella energikällor.
- Tekniska alternativ för den nya generationens framdrivningssystem och respektive övergångsperioder under mellantiden.
- Betydelsen av att gå mot ett integrerat transportsystem.
- Framtida politik för transportinfrastrukturer.
- Externa kostnader, prissättningssystem och effektivitetsåtgärder.
- Öppnande, organisation och reglering av framtidens transportmarknader.
- Förståelse för och lämplig styrning av de faktorer som driver transportefterfrågan.
- Beteendemässiga förändringar.
- Förbättrad informationsteknik för en effektivare användning och integration av transportnäten.

- Säkerhetsaspekter.
- Prioriteringar på transportområdet när det gäller forskning och teknisk utveckling på medellång och lång sikt.

Denna så viktiga debatt har bara börjat, och diskussionerna kommer att bli intensiva under den nya valperioden.

Framtiden för de transeuropeiska transportnäten (TEN-T)

I grönboken från februari 2009 om översynen av de transeuropeiska transportnäten (TEN-T)¹² försökte kommissionen anpassa gemenskapens åtgärd till de nya utmaningar som EU står inför, framför allt vad gäller kampen mot klimatförändringen, de sociala och ekonomiska målen i Lisabonstrategin och EU:s roll som internationell aktör. Målet var att förbättra kommunikationerna mellan EU:s och dess grannars och övriga världens infrastruktur. Kommissionen föreslog att man skulle stärka transportnätets integrering genom att i högre grad utnyttja kombinerade transporter för både passagerare och varor, optimera användningen av intelligenta transportsystem och främja teknisk innovation.

Europaparlamentet har dessutom sedan 2007 uppmanat kommissionen att omedelbart påbörja arbetet med att utarbeta långsiktiga mål och lösningar (för perioden efter 2010) för en integrerad strategi för den framtida europeiska transportpolitiken. I april 2009, som ett svar på kommissionens grönbok, antog Europaparlamentet en resolution i ämnet.

¹² KOM(2009)0044.

I resolutionen underströks betydelsen av kostnads- och intäktsanalysen och de gränsöverskridande infrastrukturprojektens hållbarhet och mervärde för Europa. I det sammanhanget hävdade Europaparlamentet att multimodala transportsystem som gör det möjligt att använda flera olika transportsätt på en given rutt i vissa fall är den enda livskraftiga och hållbara lösningen för framtiden från ekologisk och ekonomisk synpunkt. I resolutionen uppmanas medlemsstaterna att integrera gröna korridorer, järnvägsnät för godstransporter, det transeuropeiska järnvägsnätet för godstransporter (TERFN), korridorerna i det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS), sjömotorvägar, till exempel närsjöfart och befintliga vattenvägar med betydande kapacitet, till ett intermodalt TEN-T-koncept som bygger på planerade åtgärder för att främja miljövänligare och säkrare transportsätt som förbrukar mindre olja. Europaparlamentet stöder en integrerad strategi och anser dessutom att Euro-Velo-nätet och Järnridåleden erbjuder möjligheter att främja en gränsöverskridande infrastruktur för cyklar i Europa. Europaparlamentet vill dessutom att man ägnar regionala transnationella järnvägslinjer mer uppmärksamhet.

Mot bakgrund av granskningen efter halva tiden av EU:s budgetram, och också med tanke på den nuvarande diskussionen om EU:s återhämtningsplan, konstaterar parlamentet att investeringar i transportinfrastruktur är ett av de viktigaste sätten att möta den ekonomiska och finansiella krisen. Europaparlamentet uppmanade därför kommissionen att påskynda infrastrukturprojekten i anknytning till TEN-T som finansieras genom struktur- och/eller sammanhållningsfonderna.

Europaparlamentet förväntade sig dessutom bättre överensstämmelse mellan kraven på TEN-T-projekt och rådets beslut om budget för de transeuropeiska transportnäten och uppmanade medlemsstaterna att ompröva sina investeringsprio-

riteringar för att påskynda de TEN-T-projekt som de var ansvariga för, framför allt på gränsöverskridande avsnitt.

Parlamentet stödde följaktligen en omprövning av TEN-T-budgeten från medlemsstaternas sida i samband med granskningen efter halva tiden av budgetramen under 2009–2010.

Diskussionen om framtiden för de transeuropeiska transportnäten och deras finansiering från och med 2014 kommer förmodligen att bli en av de viktigaste diskussionerna under den kommande mandatperioden.

Sjöfartspolitik fram till 2018

I januari 2009 lade kommissionen fram ett meddelande om strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik



fram till 2018¹³, i vilket kommissionen beskrev de viktigaste strategiska alternativen för det europeiska sjötransportssystemet under perioden fram till 2018. I meddelandet anges nyckelområdena för åtgärder, inklusive ett stort antal utmaningar som måste mötas, bland annat följande:

- *Framtiden för EU:s sjöfart på globaliserade marknader:* Hur ska man hantera det ökande konkurrenstrycket inom internationell sjöfart, och hur ska man uppnå lika villkor för sjöfarten? Hur kan EU bli den drivande kraften för förändring mot ett heltäckande internationellt regelverk för sjöfarten?
- *Mänskliga resurser, sjömanskap och sjöfartsexpertis:* Att hantera frågor som problemet med den ökande bristen på sjöfartsexperten. De potentiella åtgärderna fokuserar på att göra sjöfartssyrkorna attraktivare, förbättra arbetsförhållandena för sjömän, underlätta livslånga karriärmöjligheter inom havsklustren och förbättra sjöfartens image. Bland de övriga åtgärder som nämns ingår tillämpningen av Internationella arbetsorganisationens (ILO) konvention om arbete till sjöss (MLC) och förbättrad utbildning och träning för besättning.
- *Kvalitetssjöfart:* Flera EU-åtgärder till förmån för en grönare sjöfart för att uppnå de långsiktiga målen "en sjöfart utan avfall och utsläpp" beskrivs. Åtgärder för att förbättra sjöfartens säkerhet och sjöfartsskyddet för att förebygga terrorism och piratdåd diskuteras.
- *Närsjöfartens möjligheter:* Hur ska vi hantera den beräknade ökningen av sjötransporternas volymer? Hur ska vi kunna erbjuda rätt mix av åtgärder för att garantera att hamnarna kan fungera som effektiva knutpunkter? Bland

de lösningar som diskuteras ingår skapandet av ett europeiskt sjötransportområde utan hinder, att stärka EU:s strategi för att fullt ut utveckla projekten för sjömotorvägar och främja modernisering och utvidgning av infrastruktur för hamn- och inlandsförbindelser genom att skapa rätt förhållanden för att attrahera investeringar samt genom EU:s finansieringsprogram.

- *Forskning och innovation när det gäller sjöfart:* Kommissionen föreslår att man främjar innovation och teknisk forskning och utveckling inom sjöfarten för att förbättra fartygens energieffektivitet, minska miljöpåverkan och erbjuda en bättre livskvalitet till sjöss. Kommissionen föreslår också att man inrättar en referensram för spridning av e-tjänster för sjöfart på europeisk och global nivå.



13 KOM(2009)0008.

Under de kommande fem åren kommer kommissionen med all sannolikhet att lägga fram flera förslag som avser de viktiga åtgärdsområden som anges i meddelandet.



VILKA ÄR VI?

Utreddningsavdelningarna är forskningsenheter som bistår parlamentsorganen i deras lagstiftningsarbete och institutionella arbetsuppgifter. De inrättades genom ett beslut av presidiet 2004 i syfte att integrera utredningskapacitet i parlamentets verksamhet och förbättra stödet till utskotten. Deras främsta uppgift är att tillhandahålla alla hjälpmedel som krävs för att få till stånd bättre lagstiftning. Det finns för närvarande fem utredningsavdelningar som täcker samtliga ansvarsområden för parlamentsutskotten och andra organ: ekonomi- och forskningspolitik (utredningsavdelning A), struktur och sammanhållningspolitik (utredningsavdelning B), medborgerliga rättigheter och konstitutionella frågor (utredningsavdelning C), budgetfrågor (utredningsavdelning för budgetfrågor), yttre förbindelser (utredningsavdelningen för yttre förbindelser).

Utredningsavdelning B: Struktur- och sammanhållningspolitik ansvarar för följande områden: jordbruk och landsbygdens utveckling, kultur och utbildning, fiskeri, regional utveckling samt **transport och turism**.

INTERNA OCH EXTERNA SAKKUNNIGA

Den sakkunskap som erbjuds kan vara intern eller tillhandahållas från externa källor. På begäran från ett parlamentsutskott gör utredningsavdelning B en bedömning av om det är möjligt att tillgodose den med hjälp av interna resurser. En avsevärd del av de levererade utredningarna har utarbetats av handläggarna på utredningsavdelning B. Om detta inte är möjligt inleder utredningsavdelningen en anbudsinfordran, som kan variera i fråga om villkor, tidsrymd och komplexitet. De organiseras och administreras av utredningsavdelningens handläggare i strikt överensstämmelse med budgetförordningens krav – insyn, icke-diskriminering och sund ekonomisk förvaltning.

VAD ERBJUDER VI?

Utredningsavdelning B tillhandahåller ett brett spektrum av specialanpassade utredningstjänster för att tillgodose de behov som utskottet för transport och turism har. Nedan följer en kort beskrivning av de alternativ som föreslås.

Informationsmeddelanden

Informationsmeddelanden är kortfattade inlägg i ämnen som har anknytning till det pågående arbetet i utskottet för transport och turism och/eller dagsaktuella frågor. Dessa meddelanden används oftast som inspiration för ledamöternas överväganden när ett betänkande håller på att utarbetas, när en delegation har ordnat ett officiellt besök eller när större evenemang i anslutning till EU-frågor arrangeras.

Interna informationsmeddelanden utarbetas av utredningsavdelning B med mycket kort varsel och stor flexibilitet. Externa sakkunniga kan också anlitas för att utarbeta informationsmeddelanden (i starkt specialiserade ämnen eller områden som är föga utforskade). De väljs ut genom konkurrensutsatt upphandling.

Studier

Studier är mer djuplodande utredningar, som ofta är knutna till ett väntat lagstiftningsförslag eller ett initiativbetänkande. Detta är den mest använda utredningsresursen. Studier utarbetas av sakkunniga som väljs ut av utredningsavdelning B genom konkurrensutsatt upphandling. Eftersom det rör sig om ett kontraktsförfarande sträcker sig arbetet över längre tidsrymder. Studierna redovisas i allmänhet för utskottet för transport och turism. Ibland kan de föranleda offentliga utfrågningar, varvid utredningsavdelning B också kan lämna assistans.

Konsekvensbedömningar

När det är lämpligt och nödvändigt för lagstiftningsprocessen kan utskotten begära att få konsekvensbedömningar

av förslag till ändringar av lagstiftningsförslag. De kan också beställa konsekvensbedömningar om genomförandet av EU-lagstiftningen i de olika medlemsstaterna. Dessa bedömningar utförs av externa sakkunniga.

Seminarier

Syftet med seminarierna är att få oberoende utlåtanden i form av skriftliga inlägg som presenteras muntligen och diskuteras med ledamöterna och andra sakkunniga. Informationsmeddelanden och studier kan också beställas i samband med seminarier för att fungera som bakgrundsdokumentation till utskottsdiskussioner.

Expertpaneler

En expertpanel består av en grupp externa sakkunniga som har till uppgift att regelbundet förse ledamöterna med skriftliga inlägg, oftast i form av korta pm. Om det behövs kan de sakkunniga också komma till utskottssammanträdena för att lämna upplysningar och råd. Dokument och förhandlingsreferat från dessa sammanträden läggs vanligen fram som rapporter och finns tillgängliga på utredningsavdelningens intranätplats.

Faktablad

Syftet med faktabladen är att ge en kort översikt över EU:s och parlamentets verksamhet avsedd för en bred läsekrets. **Faktabladen om Europeiska unionen** hör till parlamentets mest populära publikationer, och online-versionen är en av de mest välbesökta delarna av Europaparlamentets webbplats.

Varje faktablad täcker ett visst ämnesområde. De utarbetas av utredningsavdelningens handläggare, och en redaktionskommitté ansvarar för den övergripande samordningen. Faktabladen finns tillgängliga på engelska, franska och tyska på Internet. **De finns också i en tryckt pappersversion på engelska, franska, tyska, italienska, polska och spanska, tillsammans med en cd-rom-skiva som innehåller faktabladen på 21 språk (exemplar kan beställas från ledamöternas distributionstjänst).**

BEGÄRA UTREDNINGSHJÄLP

Parlamentsutskotten kan begära den sakkunskap de behöver utifrån sina politiska prioriteringar (rapporter, utfrågningar, delegationer m.m.). När samordnarna beslutar att det krävs sakkunnigutlåtanden skickar utskottet för transport och turism en skriftlig begäran till utredningsavdelning B.

En begäran från enskilda utskottsledamöter ska ställas till samordnaren för respektive politiska grupp, som kan lägga fram ett förslag för beslutsfattande vid samordnarnas sammanträde eller i ett skriftligt förfarande som organiseras av utskottssekretariatet.

GENOMSNIITTLIGA TIDSFRISTER

Tidsfristerna beror på hur pass komplex expertis som krävs. Den normala tidsfristen för ett meddelande är tre till sex veckor. Extern expertis tillhandahålls på kontraktbasis, vilket innebär att det krävs en längre tidsrymd. En rimlig tidsfrist bör därför ligga på mellan fyra och tolv månader. Vänligen kontakta oss för en uppskattning av hur lång tid som krävs för en specifik förfrågan.

TILLGÄNGLIG BUDGET

En årlig budget tilldelas parlamentsutskotten för att finansiera de olika forskningsinsatser som tillhandahålls externt. Budgetens storlek ökar ju större utskottet är, och utskottet har rätt att använda den utan förhandstillstånd från andra parlamentsorgan. Budgeten för utskottet för transport och turism för extern expertis uppgick till 407 000 euro under 2008.

VÅR KVALITETSSTADGA

Direktorat B erbjuder en omfattande uppsättning forskningstjänster som är viktiga för att stödja parlamentets verksamhet.

Våra grundläggande principer är integritet, oberoende och kvalitet. Integritet innebär orubblig efterlevnad av de högsta etiska principerna och yrkesstandarderna. Oberoende innebär att man tillhandahåller goda expertråd utan någon form av påtryckning. Kvalitet innebär att man strävar efter att följa de högsta normerna för yrkeskunnande.

På dessa principer vilar vår kultur, som präglas av hög kvalitet och ansvarsskyldighet, och på denna grund formas de kontroller och förfaranden som vägleder oss varje dag.

Vi har gjort ett åtagande att tillämpa de högsta möjliga normerna för yrkesmässigt uppförande – med respekt för oberoende, etik och alla andra yrkeskrav – och att uppföra oss på ett sätt som upprätthåller ledamöternas förtroende och stärker deras anseende. Mot bakgrund av detta åtagande delar vi också med oss av kunskap och erfarenhet till andra institutioner, nationella parlamentet, vetenskapliga sammanslutningar och lokala intressenter.

Att bevara ledamöternas och parlamentsorganens tillit och förtroende är en av våra högsta prioriteringar som i slutändan påverkar alla aspekter av vårt arbete.

KONTAKTA OSS

Alla våra dokument, bortsett från konfidentiella dokument, finns tillgängliga på Internet eller på plats i biblioteket.

Internet

www.europarl.europa.eu/studies

Intranätet

www.europarl.ep.ec

IPOLnet → **Directorate B** → **Policy Department B**

Faktablad

www.europarl.europa.eu/factsheets

Katalogen över våra publikationer finns tillgänglig på vår webbplats (via intranätet).

Papperskopior kan erhållas på begäran. Besök gärna våra presentationshyllor på tredje våningen i ASP-byggnaden för att hämta exemplar av våra senaste publikationer.



Vi skickar varje månad ut ett elektroniskt nyhetsbrev som ger kortfattad information om våra senaste publikationer och evenemang.

Kommentarer är alltid välkomna.

Om ni har kommentarer eller vill fråga om information eller skulle vilja prenumerera på vårt nyhetsbrev, vänligen kontakta oss via e-post på

poldep-cohesion@europarl.europa.eu.



För att bidra till att forma debatten i utskottet för transport och turism och ge material till olika politiska diskussioner, har direktorat B tagit fram ett antal studier och meddelanden. Studier finns vanligtvis tillgängliga på engelska och ofta även på andra språk, såsom franska och tyska.

Några exempel på dessa dokument anges nedan. Hela listan finns tillgänglig på vår sida på intranätet.

Meddelanden:

- **“The Challenge of Climate Change for Structural and Cohesion Policies”:** Ett egenproducerat meddelande som fick stor spridning före det senaste Agora (ett årligt möte mellan parlamentet och civilsamhället).
- **Eurovinjett III: Senaste utvecklingen och politiska alternativ på medellång sikt:** Meddelandet handlar om förslaget till EU-direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG och införandet av avgifter för att täcka extra kostnader för tunga godsfordon. I meddelandet jämförs först kommissionens förslag med slutsatserna i “Handbok för beräkning av externa kostnader inom transportsektorn”. Därefter behandlas de mest omstridda frågorna, till exempel valet av externa kostnadskomponenter, hanteringen av trängselavgifter och utgiftstak, nättillämpningar och intäkternas utnyttjande. Slutligen redovisas vissa framtidsutsikter och politiska alternativ på medellång sikt (DE - EN - ES - FR - IT - NL - PL - PT).
- **Avtalet om gemensamt luftrum mellan EU och USA:** Meddelandet lyfter fram centrala aspekter av och fördelar med det avtal mellan EU och USA som ingicks i Washington den 30 april 2007. Avtalet trädde nyligen i kraft och ska göra det möjligt att skapa ett gränslöst luftrum mellan parterna på båda sidor av Atlanten (EN - FR).
- **Externa kostnader för transporter till havs:** I meddelandet beräknas de totala och specifika externa kostnaderna för transporter till havs. Tre viktiga externa faktorer granskas, nämligen a) föroreningar till havs (utsläpp), b) luftkvalitet (luftföroreningar) och c) klimatförändringarna (växthusgaser). Dessutom kvantifieras de fysiska konsekvenserna för en andra grupp faktorer där värdet i pengar inte är tillgängligt, det vill säga d) resursförbruk-

ning och e) fast (sopor) och flytande (slam) avfall. Även illegala utsläpp beräknas. I det sista kapitlet finns rekommendationer om kostnadseffektiva och lovande åtgärder för att minska/internalisera de externa kostnaderna vid transporter till havs (DE - EN - FR).

- **Standardisering och kvalitetsmärkning av turistsjänster inom EU:** Meddelandet ger en överblick av dagens kvalitetsnivåer och märkning inom EU med en bedömning av möjligheterna att införa ett system för hela EU. Betoningen ligger på övernattningar och kvalitetsmärkning av hotell, men även andra turist aspekter tas upp (DE - EN - FR - IT).

Undersökningar:

- **Beräkning av externa kostnader inom transportsektorn:** Hur externa kostnader inom transportsektorn ska kunna internaliseras är en av de största utmaningarna inom EU:s transportpolitik de närmaste åren. Undersökningen ger en överblick av de viktigaste och nyaste undersökningarna om externa kostnader där styrkor och svagheter i olika synsätt lyfts fram och kommissionens pågående arbete vid generaldirektoratet för transport granskas, det vill säga "Handbok för att uppskatta de externa kostnaderna inom transportsektorn" och paketet för grönare transporter (EN).
- **Europeiska nätet av cykelvägar EuroVelo: Svårigheter och möjligheter för hållbar turism:** I undersökningen bedöms svårigheter och möjligheter med att utveckla ett nät för cykelturism genom Europa. Betoningen ligger på EuroVelo, ett nät av tolv långa cykelrutter som sköts av Europeiska cykelfederationen (ECF) och som utvecklas i olika länder av en rad olika partner. Undersökningen går igenom cykelturismmarknaden i Europa, och en modell för efterfrågan på EuroVelo läggs fram. Möjligheten att ta med cykel på tåg granskas. Slutligen bedöms potentialen för Järnridåleden.
- **EU-hamnarnas nya roll i den globala maritima logistiken:** Undersökningen tar upp de stora förändringarna på sjöfartsmarknaden de senaste 15 åren. Globalisering, förflyttningar utomlands och enorm tillväxt på containersidan har förändrat havstransporterna och logistikkedjorna. I undersökningen beskrivs utvecklingens konsekvenser för hamnarna, och rekommendationer för Europaparlamentet läggs fram (DE - EN - FR - IT).

- **Prissättningsystemen för godstransporter på väg i EU-medlemsstaterna och i Schweiz:** Syftet med denna studie är att göra en ingående analys av de befintliga avgiftssystemen för transporter med tung lastbil i Europeiska unionen och Schweiz. I studien ges en allmän översikt över de nu gällande systemen och deras inverkan mot bakgrund av den föreslagna utvecklingen av Eurovinjettdirektivet, debatten om klimatförändringarna och den förväntade ökningen av godstransporterna på väg (DE - EN - ES - FR - IT - NL - PL).
- **Konsekvenserna av den allt större sektorn med lågkostnadsflygbolag inom EU:** I denna studie görs en analys av inverkan av förändringarna på lufttransportmarknaden till följd av uppkomsten av lågkostnadsflygbolag. Det finns uppgifter som visar att denna utveckling har haft en betydande inverkan på de etablerade flygbolagen, de största flygplatserna och också på konkurrensen mellan flygtransporter och andra transportsätt, turismen inom EU, passagerarflödena och den regionala utvecklingen (DE - EN - FR).
- **Energi- och miljöaspekterna av transportpolitiken:** Syftet med denna studie är att hitta ekonomiskt och politiskt hållbara åtgärder för att öka energieffektiviteten och minska de negativa effekterna av transporter. Studien bygger på en ingående litteraturgenomgång av aktuell statistik, studier, skrifter etc., och innehåller en analys av de olika effekterna och konsekvenserna av utsläppen från olika transportsätt och rekommendationer om hur de relaterade problemen ska tacklas. Under litteraturgenomgången identifierades de mest lovande och kostnadseffektiva åtgärderna på kort, medellång och lång sikt, och särskild uppmärksamhet ägnades åt energi och utvecklingen av ny teknik (DE - EN - ES - FR - IT).
- **Inverkan av de fluktuerande oljepriserna på transporter och relaterade sektorer:** I denna studie granskas hur godstransporterna påverkas av den betydande fluktuationen av oljepriset och hur transportörerna inom de olika transportsektorerna har bemött dessa. På grund av de stigande oljepriserna under första hälften av 2008 har en faktabaserad analys gjorts av transportsektorernas reaktioner (EN).



Informationskällor på Internet:

EUROPAPARLAMENTET

Utskottet för transport och turism

<http://www.europarl.europa.eu/activities/committees/homeCom.do?language=EN&body=TRAN>

E-studier

www.europarl.europa.eu/studies

Faktablad

<http://www.europarl.europa.eu/factsheets>

Bibliotek

<http://www.library.ep.ec/libraryapp/services/home.action?pid=01>

EU-INSTITUTIONER OCH EU-ORGAN

Europeiska kommissionen (Transport)

http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm

Europeiska kommissionen (Turism)

http://ec.europa.eu/enterprise/tourism/index_en.htm

Regionkommittén

<http://www.cor.europa.eu>

Europeiska ekonomiska och sociala kommittén (ECO-sektionen)

http://www.eesc.europa.eu/sections/eco/index_en.asp

Europeiska investeringsbanken

<http://www.eib.org>

Eurostat (Transportstatistik)

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=0,1136228,0_45572942&_dad=portal&_schema=PORTAL

Eurostat (Turismstatistik)

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/>

Europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA)

<http://www.emsa.europa.eu>

Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA)

<http://www.easa.europa.eu>

Europeiska järnvägsbyrån (ERA)

<http://www.era.europa.eu>

Europeiska miljöbyrån (EEA)

<http://www.eea.europa.eu/themes/transport>

Genomförandeorganet för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T EA)

http://europa.eu/agencies/executive_agencies/ten-t

Tillsynsmyndigheten för det europeiska GNSS-systemet (GSA)

<http://www.gsa.europa.eu>

EU-LAGSTIFTNING

Europaparlamentets översikt över lagstiftningsärenden

<http://www.europarl.europa.eu/oeil/>

PreLex, databas för övervakning av den interinstitutionella beslutsprocessen

<http://ec.europa.eu/prelex/apcnet.cfm?CL=en>

EU:s gällande lagstiftning

<http://eur-lex.europa.eu/en/legis/latest/chap07.htm>

Överblick över EU:s transportpolitik

http://europa.eu/pol/trans/index_en.htm

AKTÖRER, ICKE-STATLIGA ORGANISATIONER OCH RÅDGIVANDE ORGAN

Europeiska transportsäkerhetsrådet (ETSC)

<http://www.etsc.eu/home.php>

European Federation for Transport and Environment (T&E)

<http://www.transportenvironment.org/>

Europeiska transportarbetarfederationen (ETF)

<http://www.itfglobal.org/etf>

Internationella vägtransportunionen (IRU)

<http://www.iru.org/>

Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) - Europakontoret

<http://www.fiabrussels.com/>

Europeiska bilindustriföreningen (ACEA)

<http://www.acea.be>

European Association of operators of toll road infrastructures (ASECAP)

<http://www.asecap.com>

Europeiska järnväggemenskapen (CER)

<http://www.cer.be>

European Rail Infrastructure Managers (EIM)

<http://www.eimrail.org>

European Railway Industries (UNIFE)

<http://www.unife.org>

Internationella offentliga transportörsunionen (UITP)

<http://www.uitp.org/>

Eurocities

<http://www.eurocities.eu/main.php>

Association of European Airlines (AEA)

<http://www.aea.be>

ACI EUROPE - Airports Council International

<http://www.aci-europe.org>

European Regions Airline Association (ERA)

<http://www.eraa.org>

European Cockpit Association (ECA)

<http://www.eca-cockpit.com>

Europeiska hamnorganisationen (ESPO)

<http://www.espo.be>

Federation of European Private Port Operators (FEPORT)

<http://www.feport.be>

European Community Shipowners' Association (ESCA)

<http://www.ecsa.be>

Confederation of European Shipmasters' Associations

<http://www.cesma-eu.org>

European Maritime Pilots Association

<http://empa-pilots.org>

INE - Inland Navigation Europe

<http://www.inlandnavigation.org>

European Intermodal Association (EIA)

<http://www.eia-ngo.com>

Europeiska sammanslutningen för transportköpare

<http://www.europeanshippers.com>

CLECAT - European Association for forwarding, transport, logistic and customs services

<http://www.clecat.org>

European Express Association (EEA)

<http://www.europeanexpressassociation.eu>

ERTICO - ITS Europe (Intelligent Transport Systems and Services)

<http://www.ertico.com>

FORSKNING PÅ TRANSPORTOMRÅDET

EU:s forskning på transportområdet:

http://ec.europa.eu/research/transport/index_en.cfm

Transport Research Knowledge Centre (TRKC)

<http://www.transport-research.info/web/>

INRETS' översikt över forskning på transportområdet

<http://www.inrets.fr/ur/cir/resources/index.e.html>

Transportnet - universitetsnätverk

<http://transportnet.org>

Eltis (Europeiska informationstjänsten för lokala transporter)

<http://www.eltis.org>

INTERNATIONELLA ORGANISATIONER

The International Transport Forum (OECD)

<http://www.internationaltransportforum.org/>

OECD (turism)

http://www.oecd.org/topic/0,3373,en_2649_34389_1_1_1_1_37461,00.html

Internationella sjöfartsorganisationen (IMO)

<http://www.imo.org/>

International Air Transport Association (IATA)

<http://www.iata.org>

Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO)

<http://www.icao.int>

Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement (CORTE)

<http://www.corte.be>

Internationella arbetsorganisationen (ILO)

www.ilo.org

FN:s konferens för handel och utveckling (Unctad)

<http://www.unctad.org>

KARTOR**Eurostat (statistiska kartor)**

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=2254,62718791&_dad=portal&_schema=PORTAL

Europeiska miljöbyrån (diagram och kartor)

<http://dataservice.eea.europa.eu/atlas/default.asp?refid=2D511360-4CD0-4F20-A817-B3A882ACE323>

MEDDELANDE

Europaparlamentet

Praktisk handledning — Transport och turism

Luxemburg: Byrån för Europeiska gemenskapernas officiella publikationer

2009 — 46 s. — 21 x 21 cm

ISBN 978-92-823-2846-0

Doi: 10.2861/71536

Var får man tag i EU:s publikationer?

Publikationer för försäljning

- Via EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>).
- I bokhandeln. Ange titel, förlag och/eller ISBN-nummer.
- Genom att kontakta ett av våra försäljningsombud. Deras kontaktuppgifter hittar du under "Försäljningsombud" på följande webbadress: <http://bookshop.europa.eu>
Du kan också skicka ett fax till följande nummer: +352 2929-42758.

Kostnadsfria publikationer

- Via EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>).
- Vid Europeiska kommissionens representationskontor och delegationer.
Deras kontaktuppgifter hittar du på följande webbadress: <http://ec.europa.eu>
Du kan också skicka ett fax till följande nummer: +352 2929-42758.

Roll

Utredningsavdelningarna är forskningsenheter som ger specialiserad rådgivning till utskott, interparlamentariska delegationer och andra parlamentariska organ.

Politikområden

Jordbruk och landsbygdens utveckling
Kultur och utbildning
Fiskeri
Regional utveckling
Transport och turism

Handlingar

Besök Europaparlamentets webbplats: <http://www.europarl.europa.eu/studies>

FOTO: iStock International Inc., Photodisk, Phovoir



ISBN 978-92-823-2846-0

