



ANTAGNA TEXTER

P8_TA(2015)0310

Genomförandet av vitboken från 2011 om transporter

Europaparlamentets resolution av den 9 september 2015 om genomförandet av vitboken från 2011 om transporter: översyn och vägen mot hållbara transporter (2015/2005(INI))

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens vitbok *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem* (COM(2011)0144),
- med beaktande av den offentliga utfrågningen *Vitbok om transporter: översyn och vägen mot hållbara transporter*, som hölls i utskottet för transport och turism den 17 mars 2015,
- med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande av den 22 april 2015 *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – framsteg och utmaningar*,
- med beaktande av sin resolution av den 15 december 2011 om färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem¹,
- med beaktande av sin resolution av den 6 juli 2010 om hållbara framtida transporter²,
- med beaktande av sin resolution av den 12 juli 2007 om hållbara transporter för ett rörligt Europa³,
- med beaktande av sin resolution av den 12 februari 2003 om kommissionens vitbok *Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden*⁴,
- med beaktande av kommissionens vitbok *Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden* (COM(2001)0370),

¹ EUT C 168 E, 14.6.2013, s. 72.

² EUT C 351 E, 2.12.2011, s. 13.

³ EUT C 175 E, 10.7.2008, s. 556.

⁴ EUT C 43 E, 19.2.2004, s. 250.

- med beaktande av den kommande 21:a partskonferensen för FN:s ramkonvention om klimatförändringar (COP21) i december 2015 i Paris,
- med beaktande av åtgärds paketet för en energiunion *En ramstrategi för en motståndskraftig energiunion med en framåtblickande klimatpolitik* (COM(2015)0080),
- med beaktande av Europeiska rådets slutsatser av den 23–24 oktober 2014 om ramen för klimat- och energipolitiken fram till 2030,
- med beaktande av kommissionens meddelande *En strategi för en inre digital marknad i Europa* (COM(2015)0192),
- med beaktande av kommissionens meddelande *Tillsammans för en konkurrenskraftig och resurseffektiv rörlighet i städer* (COM(2013)0913),
- med beaktande av sin resolution av den 27 september 2011 om europeisk trafiksäkerhet 2011–2020¹,
- med beaktande av artikel 52 i arbetsordningen,
- med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism (A8-0246/2015), och av följande skäl:
 - A. I vitboken om transport fastställs en långtgående dagordning för omställningen av det europeiska transportsystemet och skapandet av ett verkligt gemensamt europeiskt transportområde.
 - B. Transportsektorn är en drivande kraft i EU:s ekonomi. Den sysselsätter ca 10 miljoner människor och står för omkring 5 procent av BNP, och den bör fortsätta att vara ledande när det gäller skapandet av ytterligare ekonomisk tillväxt och sysselsättning och främjandet av konkurrenskraft, hållbar utveckling och territoriell sammanhållning.
 - C. Europa är världsledande inom transportsektorn, både när det gäller tillverkning och transportverksamhet. Det är viktigt att den europeiska transportsektorn fortsätter att utvecklas, investera och förnya sig på ett hållbart sätt, så att den kan behålla sitt tekniska ledarskap på global nivå, fortsätta att exportera sina standarder till hela världen och behålla sin konkurrensställning inom alla transportsätt i en global ekonomi som i allt högre utsträckning kännetecknas av framväxten av nya kraftfulla aktörer och nya företagsmodeller.
 - D. Förutsättningarna i vårt samhälle förändras som ett resultat av digitalisering, urbanisering, globalisering och demografisk förändring, och vi behöver övergå till en transportpolitisk modell som klarar av framtidens utmaningar.
 - E. Transporter är en grundförutsättning för den fria rörligheten för personer, varor och tjänster, som den inre marknaden bygger på, och fri rörlighet är både en kraftfull drivkraft för integrationen i EU och en nyckelfaktor för den europeiska industrins och handelns framgång.

¹ EUT C 56 E, 26.2.2013, s. 54.

- F. Transportsektorn fortsätter att vara nästintill helt beroende av fossila bränslen och är den enda sektor där utsläppen av växthusgaser har ökat under de senaste 25 åren. Utan den senaste tidens konjunkturnedgång hade utsläppsökningarna till och med kunnat vara ännu större.
- G. Det finns ett akut behov av att på ett kostnadseffektivt sätt förbättra transportsystemets energieffektivitet och hållbarhet och minska dess beroende av olja och fossila energikällor utan att göra avkall på dess konkurrenskraft och begränsa rörligheten, i enlighet med de mål som fastställts i vitboken.
- H. Avancerade hållbara biobränslen, särskilt de som framställs ur hanteringen av avfall och restprodukter i enlighet med avfallshanteringshierarkin¹, har en outnyttjad potential att minska det europeiska transportsystemets oljeberoende och begränsa de utsläpp av växthusgaser som orsakas av transportsektorn.
- I. Det är viktigt att säkra en framgångsrik utveckling av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) inom överenskomna tidsramar, effektivt koppla samman transportnäten i EU:s samtliga regioner, sammanlänka de geografiskt avlägsna regionerna med EU:s centrum och undanröja skillnaderna i infrastrukturutveckling och infrastrukturunderhåll, i synnerhet mellan EU:s östra och västra delar.
- J. Investeringar i transportinfrastruktur ger positiva effekter för den ekonomiska tillväxten, sysselsättningen och handeln, och det är därför nödvändigt att avlägsna hinder som hämmar privata investeringar i transportinfrastruktur.
- K. Transportinfrastruktur kräver vanligtvis långsiktig finansiering, och finansieringsnivån har under den senaste tiden sjunkit på grund av bristen på förtroende mellan lagstiftarna, de projektansvariga och finanssektorn.
- L. Under många års tid har det gjorts alltför få investeringar i transportinfrastruktur i EU. Att förbättra möjligheterna för fotgängare, äldre och personer med begränsad rörlighet ingår i unionens mål, och till detta krävs ytterligare resurser.
- M. Ett av vitbokens viktigaste mål bör vara att göra människorna och deras rättigheter som passagerare till det centrala målet för transportpolitiken.
- N. Innovation och intelligenta transportsystem bör ha en central roll i utvecklingen av ett modernt, effektivt, hållbart och driftskompatibelt europeiskt transportsystem som är tillgängligt för alla.
- O. Multimodala nät och integration av olika transportsätt och tjänster kan bidra till att förbättra förbindelserna och effektiviteten inom person- och godstransporterna och på så vis även bidra till att minska utsläppen av koldioxid och andra skadliga ämnen.
- P. Ett i verklig mening gemensamt europeiskt transportområde kommer inte att kunna skapas om inte EU:s lagstiftning genomförs effektivt av samtliga medlemsstater och det befintliga regelverket vid behov förenklas, i syfte att säkerställa ett tydligt rättsläge och förbättrad tillämpning av lagstiftningen.

¹ I enlighet med definitionen i artikel 3.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/98/EG av den 19 november 2008 om avfall och om upphävande av vissa direktiv.

- Q. Det är nödvändigt att åtgärda alla återstående hinder, den tekniska inkompatibilitet och de tungrodda administrativa förfaranden som gör att ett helt integrerat transportsystem inte kan uppnås. Det är också nödvändigt att motverka nya åtgärder i medlemsstaterna som hindrar den fria rörligheten för varor och tjänster.
- R. Ytterligare marknadsöppning måste gå hand i hand med arbetstillfällen av hög kvalitet, anständiga arbetsförhållanden, hög standard på tjänsterna och rättvis konkurrens i samtliga medlemsstater.
- S. Kommissionens senaste rapport om trafiksäkerheten inom EU¹ visar att antalet döda i trafiken minskade med 1 procent 2014, vilket är en mycket blygsam minskning jämfört med den minskningstakt på 8 procent som noterades 2012 och 2013.

Genomförande och halvtidsöversyn av vitboken

1. Europaparlamentet välkomnar kommissionen avsikt att göra en halvtidsöversyn av vitboken för att bedöma de framsteg som gjorts och föreslå ytterligare åtgärder för att målen ska kunna uppnås. Eftersom det är för tidigt att fullt ut bedöma effekten av vissa av de politiska åtgärder som har vidtagits sedan vitboken antogs, anser parlamentet att det behövs en kartläggning för att man ska få en bild av det aktuella läget i fråga om de 40 initiativ och 131 åtgärder som anges i vitbokens bilaga.
2. Europaparlamentet upprepar sitt stöd för de mål som fastställts i vitboken och de tio målsättningarna för ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem (riktmärken för att uppnå målet att minska växthusgasutsläppen med 60 procent). Parlamentet understryker att man vid halvtidsöversynen bör bibehålla åtminstone ambitionsnivån för de mål som fastställdes 2011 och föreslå konkreta, realistiska och evidensbaserade åtgärder och initiativ för att öka, påskynda och effektivisera insatserna för att nå målen. Parlamentet uppmanar kommissionen att bedöma i vilken utsträckning den förteckning över åtgärder som ingår i vitboken är tillräcklig för att de övergripande målen ska kunna uppnås, och att föreslå kompletterande lagstiftningsåtgärder.
3. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att uppdatera utsläppsmålen i vitboken i enlighet med parlamentets resolution av den 5 februari 2014 om en ram för klimat- och energipolitiken² fram till 2030 och Europeiska rådets slutsatser av den 23–24 oktober 2014 om ramen för klimat- och energipolitiken fram till 2030, och att föreslå åtgärder för att ytterligare minska utsläppen från transportsektorn, i syfte att hjälpa medlemsstaterna att uppnå det övergripande bindande EU-målet att senast 2030 uppnå en minskning på minst 40 procent av de inhemska växthusgasutsläppen jämfört med 1990 (med minskningar i sektorer som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem och sektorer som inte gör det på 43 procent respektive 30 procent fram till 2030 jämfört med 2005).
4. Europaparlamentet betonar att 2030-målet för minskning av utsläppen av växthusgaser från transportsektorn bör fastställas på en nivå som gör det möjligt att uppnå det långsiktiga mål som fastställs i vitboken om en minskning på minst 60 procent av utsläppen av växthusgaser från transportsektorn fram till 2050. Parlamentet uppmanar i

¹ Rapporten ”Road safety in the European Union”, Europeiska kommissionen, mars 2015.

² Antagna texter, P7_TA(2014)0094.

detta sammanhang kommissionen att föreslå en övergripande strategi för en minskning av koldioxidutsläppen i transportsektorn.

Allmänna principer: trafikomställning och sammodalitet

5. Europaparlamentet betonar att en hållbar europeisk transportpolitik måste bygga på ett brett spektrum av politiska verktyg för en kostnadseffektiv övergång till de minst förorenande och mest energieffektiva transportsätten. Parlamentet påpekar att det inte är ett mål i sig att ändra balansen mellan olika transportsätt, utan att man måste bryta kopplingen mellan rörlighet och de negativa effekterna av det nuvarande transportsystemet, såsom trafikstockningar, luftföroreningar, buller, olyckor och klimatförändringar. Parlamentet medger att trafikomställningspolitiken hittills inte har gett tillfredsställande resultat. Parlamentet betonar därför att samtliga transportsätt måste optimeras för att bli mer miljövänliga, säkrare och energieffektivare så att man får till stånd en hög nivå både när det gäller rörlighet och miljöskydd.
6. Europaparlamentet anser att utvecklingen av person- och godstransporterna till stor del är beroende av ett effektivt utnyttjande av de olika transportsätten, och att den europeiska transportpolitiken därför bör grundas på en effektiv sammodalitet, som innebär att de mest energieffektiva och hållbara transportsätten ska prioriteras när så är möjligt. Parlamentet anser att detta kommer att leda till en optimal utjämning mellan de olika transportsätten. Dessutom kommer det att skapa driftskompatibilitet inom och mellan transportsätten, främja hållbarare transport- och logistikkedjor och göra att trafikflödena flyter bättre inom alla transportsätt och vid alla knutpunkter.

Modern infrastruktur och smart finansiering

7. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram förslag om internalisering av de externa kostnaderna för samtliga transportsätt inom person- och godstransport genom att tillämpa en gemensam, sammanhängande och transparent metod i EU och beakta respektive transportsätts specifika egenskaper, inbegripet en följdriktig analys av externa kostnader som redan har internaliserats för att undvika dubbelbeskattning. Parlamentet efterlyser konkreta åtgärder för att se till att principerna ”användaren betalar” och ”förorenaren betalar”, inklusive riktlinjer och bästa praxis, tillämpas i större utsträckning och att lika villkor säkerställs mellan transportsätten genom avskaffande av skadliga skattesubventioner där så är lämpligt, samtidigt som man upprätthåller konkurrenskraften i alla regioner i EU.
8. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att föreslå en allmän ram för nationella vägavgiftssystem för personbilar och lätta nyttofordon, som inte får vara diskriminerande för personer bosatta i ett annat land och som ska prioritera avståndsbaserade avgifter. Parlamentet uppmanar medlemsstaterna att öronmärka intäkterna från infrastrukturavgifter för uppförande och underhåll av säker transportinfrastruktur och minskning av transportrelaterade miljöproblem.
9. Europaparlamentet betonar att fullbordandet av det transeuropeiska transportnätet är en av förutsättningarna för ett mer hållbart, effektivt och smidigt multimodalt transportsystem och en mer balanserad fördelning av gods- och persontransporterna mellan de olika transportsätten. Parlamentet betonar att urvalet av projekt som är berättigade till EU-finansiering måste inriktas på de nio centrala korridorerna, slutförande av ofullständiga förbindelser, särskilt gränsöverskridande sträckor,

avskaffande av flaskhalsar, förbättring av befintlig infrastruktur, innovativa transportlösningar, driftskompatibilitet samt anläggande av multimodala terminaler och urbana knutpunkter. Det bör också fästa större vikt vid europeiskt mervärde, utveckling av infrastruktur för sammanlänkning av randområden, öar, bergsområden och yttersta randområden samt stöd till projekt som sammanbinder det transeuropeiska transportnätet med infrastrukturnät i grannländer och kandidatländer.

10. Europaparlamentet anser att EU:s finansiering måste spegla verkliga investeringsbehov för slutförandet av det transeuropeiska transportnätets stomnät fram till 2030, och att Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) bör stimulera investeringar i transportinfrastruktur enligt kriterierna i riktlinjerna för TEN-T och FSE, med företräde för hållbara transportsätt såsom järnvägar, inre vattenvägar och närsjöfart. Parlamentet betonar att samfinansierade projekt bör återspegla behovet av infrastruktur som gynnar unionen i fråga om konkurrenskraft och ekonomisk, social och territoriell sammanhållning, som minskar miljöpåverkan, står emot de eventuella effekterna av klimatförändringarna och garanterar användarnas hälsa och säkerhet.
11. Europaparlamentet kräver en drastisk höjning av budgetmedlen för Fonden för ett sammanlänkat Europa och ökade europeiska befogenheter beträffande förberedelse, genomförande och finansiering av transnationell transportplanering och infrastrukturfinansiering.
12. Europaparlamentet betonar att det finns betydande skillnader när det gäller väginfrastrukturens kvalitet i EU, vilket har direkt inverkan på trafiksäkerheten, och att mer än 70 procent av dödsfallen i trafikolyckor i medlemsstaterna inträffar på stadsgator och landsvägar. Parlamentet understryker att tillräcklig finansiering till denna typ av infrastruktur måste främjas ytterligare genom olika EU-strategier och instrument, särskilt i sammanhållningsländerna. Parlamentet understryker även behovet av korrekt underhåll av den befintliga infrastrukturen, inklusive av det sekundära vägnätet.
13. Europaparlamentet betonar att Europeiska fonden för strategiska investeringar (Efsi), som föreslås av kommissionen som en del i Junckers investeringsplan för Europa, bör prioritera hållbara transporter och viktiga transportinfrastrukturprojekt med stort värde för samhället, ekonomin och miljön, och inrikta sig på projekt som främjar skapandet av nya arbetstillfällen av god kvalitet, långsiktig tillväxt, konkurrenskraft, innovation och territoriell sammanhållning, inbegripet hållbara stadsprojekt och järnvägsprojekt, i enlighet med EU:s transportpolitiska mål och transportlagstiftning (riktlinjerna för TEN-T, FSE). I detta avseende är det lämpligt att i högre grad uppmärksamma och tillämpa nya finansieringsmetoder, såsom offentlig-privata partnerskap och koncessioner. Parlamentet understryker att urvalsförfarandet för de projekt som ska finansieras genom Efsi bör vara insynsvänligt och att relevanta aktörer från den offentliga och privata sektorn bör delta i detta förfarande.
14. Europaparlamentet anser att Efsi i första hand bör finansieras via outnyttjade anslag i EU:s budget och endast i sista hand via outnyttjade anslag från programmen i rubrik 1a i den fleråriga budgetramen 2014–2020. Parlamentet betonar att finansieringen av garantifonden bör ses över inom ramen för 2016 års halvtidsöversyn av den fleråriga budgetramen och att alternativa finansieringskällor, på grundval av en analys av de olika programmens resultat och anslagsutnyttjande, bör identifieras så att man i största möjliga utsträckning kan undvika en omfördelning av anslag från rubrik 1a för perioden 2016–2020. Parlamentet betonar att Europaparlamentet och rådet även bör undersöka

hur man i största möjliga utsträckning ska kunna kompensera för omfördelningar från sådana EU-program som man inom ramen för det årliga budgetförslaget beslutade skulle utgöra en finansieringskälla för Efsi under åren fram till halvtidsöversynen av den fleråriga budgetramen.

15. Europaparlamentet upprepar sitt stöd till innovativa finansiella instrument som möjliggör en optimering av de offentliga utgifterna genom att underlätta mobiliseringen av privata medel, men erinrar om att många projekt på transportområdet inte genererar tillräckliga intäkter för att man enbart ska kunna använda denna sorts instrument och därför behöver stöd i form av subventioner.
16. Europaparlamentet understryker att det är nödvändigt att snabbt införa och använda intelligenta transportsystem för att man på ett mer effektivt, hållbart och säkert sätt ska kunna utnyttja fordon och befintlig infrastruktur och skapa ytterligare kapacitet utan den tid, de ekonomiska resurser och den mark som uppförandet av ny infrastruktur tar i anspråk. Parlamentet betonar betydelsen av en effektiv användning av frekvenser och driftskompatibilitet mellan intelligenta transportsystem för att möjliggöra smidiga trafikflöden för alla transportsätt och vid alla knutpunkter. Parlamentet efterlyser ett snabbt genomförande av installations- och driftsfaserna av de nya europeiska satellitnavigeringsprogrammen, och effektiv utveckling av transporttillämpningarna inom Galileo- och Egnossystemen.

Hållbara transporter och rörligheten i städer

17. Europaparlamentet betonar att ökad energieffektivitet bör vara en av huvudprioriteringarna inom EU:s transportpolitik. Parlamentet konstaterar att det finns ett akut behov av att öka resurseffektiviteten i transportsystemet som helhet, i syfte att på ett effektivare sätt utnyttja den befintliga kapaciteten, öka fordonens utnyttjandegrad och se till att den offentliga finansieringen på nationell och europeisk nivå anslås till de åtgärder som har störst verkan.
18. Europaparlamentet framhäver vikten av att främja eldrivna transporter och eldrivna kollektivtrafiksystem, samtidigt som man inför förnybara energikällor i elsektorn, med företräde för en fortsatt elektrifiering av järnvägsnätet och främjandet av spårvagnar, elbussar (trådbussar), elbilar, eldrivna två-, tre- och fyrhjulingar, elcyklar och små elbåtar. Parlamentet betonar möjligheterna med moderna pendellinbanor (linbanor) som ett billigt och lättkonstruerat transportmedel för att utöka kapaciteten i stadernas kollektivtrafiksystem.
19. Europaparlamentet betonar betydelsen av att främja införandet av alternativa bränslen och framdrivningssystem, särskilt sådana där EU har ett stort tekniskt försprång, i syfte att minska transporternas beroende av fossila bränslen, förbättra luftkvaliteten och minska utsläppen av växthusgaser. Parlamentet beklagar att dessa tekniker ännu inte har byggts ut tillräckligt, särskilt när det gäller kollektivtrafiken.
20. Europaparlamentet noterar att utnyttjandet av kollektivtrafik i stadsområden inte tydligt framhävs bland vitbokens tio mål. Parlamentet anser att det bör fastställas ett nytt mål som går ut på att fördubbla kollektivtrafikanvändningen i stadsområden fram till 2030. Parlamentet betonar i detta avseende att det bör vidtas åtgärder för att skapa möjligheter och infrastruktur för att göra det lättare att ta sig från dörr till dörr med kollektiva färdmedel, inbegripet för äldre människor och personer med funktionsnedsättning

liksom för cyklister som utnyttjar kollektivtrafiken för en del av sin resa. Parlamentet understryker att det krävs lämpliga investeringar för att uppnå detta mål, särskilt för att garantera konsekvent underhåll och utvidgning av infrastrukturen för kollektivtrafik. Parlamentet uppmanar därför medlemsstaterna att skapa lämpliga, långsiktiga och tillförlitliga finansieringsmöjligheter för infrastrukturprojekt för kollektivtrafik i städerna.

21. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att hjälpa lokala, regionala och nationella myndigheter och aktörer att undersöka befintliga och nya möjligheter att erhålla EU-finansiering för kollektivtrafik och utveckla innovativa system för offentlig-privata partnerskap. Parlamentet uppmärksammar de lärdomar man bör dra av revisionsrättens särskilda rapport nr 1/2014 om ändamålsenligheten i kollektivtrafikprojekt i städer som får EU-stöd, i vilken man granskade genomförandet och effektiviteten i kollektivtrafikprojekt i städer som samfinansierades via EU:s strukturfonder samt i vilken utsträckning dessa projekt tillgodoser användarnas behov och uppnår de uppställda målen i fråga om utnyttjande.
22. Europaparlamentet betonar vikten av planer för hållbar rörlighet i städer, som ett sätt att hjälpa städer att effektivare använda transportinfrastruktur och tjänster och på ett hållbart sätt förbättra integrationen i städerna mellan de olika transportsätten, för att på så sätt bidra till en minskning av koldioxidutsläpp, buller, luftföroreningar och trafikolyckor. Parlamentet uppmanar kommissionen att fortsätta att stödja utvecklingen och främjandet av planer för hållbar rörlighet i städer. Parlamentet betonar att de europeiska struktur- och investeringsfonderna bör användas mer systematiskt för städer som har tagit fram en integrerad lokal transportplan, såsom en plan för hållbar rörlighet i städer, och som har kartlagt lämpliga åtgärder i enlighet med de kriterier som fastställs i relevant lagstiftning.
23. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att arbeta med kollektivtrafikföretag och myndigheter i syfte att tillhandahålla reseinformation till användarna genom olika medier, inbegripet information som är speciellt utformad för personer med funktionsnedsättning, och att ta aktivare del i identifieringen av EU-täckande bästa praxis och förutsättningar för att förbättra kollektivtrafiksystemen i städerna. Parlamentet uppmanar även kommissionen och medlemsstaterna att garantera skyldigheten för transportsystemen i städerna att förbinda stadskärnorna med städernas ytterområden.
24. Europaparlamentet betonar att städerna behöver viss flexibilitet för att kunna fullgöra sina skyldigheter enligt EU-lagstiftningen med fullständigt beaktande av subsidiaritetsprincipen och för att se till att transportlösningarna anpassas till de särskilda förhållanden som råder.
25. Europaparlamentet understryker att transportanvändarnas beteende är av avgörande betydelse för utvecklingen av ett mer hållbart transportsystem. Parlamentet efterlyser initiativ som ska motivera och göra det möjligt för användarna, särskilt unga människor, att välja säkrare och mer hållbara transportsätt (som att gå, cykla, bl.a. med låncyklar och hyrcyklar, utnyttja kollektivtrafik, samåka eller utnyttja bilpooler), som ska erbjudas i en säker miljö, och förespråkar att reseplaneringstjänster och realtidsinformation ska tillgängliggöras för att underlätta den intermodala användningen av olika transportsätt genom intelligenta transportsystem. Parlamentet uppmanar

kommissionen att fastställa exempel på bästa praxis för kombination av flera transportsätt som skulle kunna genomföras i andra tätorter.

26. Europaparlamentet betonar behovet av bättre uppgifter om transportanvändarnas beteende på medlemsstats- och EU-nivå, särskilt vad gäller promenerande, cykling och könsdifferentierade resmönster, som de lokala myndigheterna kan använda när de fastställer sin kollektivtrafikpolitik.
27. Europaparlamentet betonar vikten av att vidta åtgärder för att främja regionala planer för uppförande och utvidgning av cykelleder i de stora europeiska regionerna, för att göra medborgarna mer miljömedvetna, demokratisera cykelanvändningen samt minska buller, trafikstockningar och föroreningar i städerna.
28. Europaparlamentet framhåller vikten av att analysera de positiva samhällseffekterna av nya transportsätt som har stöd i modellen för samverkanskonsumtion, bl.a. när det gäller samåkning. Parlamentet anser att det är viktigt med utbyte av bästa metoder mellan medlemsstaterna för att få till stånd en regelanpassning som tar hänsyn till dessa innovationsplattformar för transporter från dörr till dörr.
29. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att övervaka situationen i de olika medlemsstaterna när det gäller verksamheten i transportföretag som för samman förare och passagerare (det mest kända exemplet är Uber), och att göra en bedömning av de rättsliga, sociala, ekonomiska och miljömässiga konsekvenserna av verksamheten i sådana företag, eventuellt åtföljd av relevanta åtgärder eller rekommendationer för att utveckla innovativa nya tjänster i EU, med beaktande av de befintliga taxitjänsterna.
30. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att ställa krav på medlemsstaterna att införa rättvisa konkurrensvillkor mellan samåkningsföretag och traditionella taxi- och fjärrtransportföretag när det gäller respekten för bestämmelser om skatter, säkerhet, allmän trafikplikt och anställningsvillkor.
31. Europaparlamentet betonar att motordrivna tvåhjulingar (motorcyklar, skotrar och mopeder) och i allt större utsträckning eldrivna två- och trehjulingar spelar en viktig roll för ett hållbart transportsystem, särskilt i stadsområden där de bidrar till att minska trafikstocknings- och parkeringsproblemen och även är en lösning för kortare transportsträckor. Parlamentet anser därför att man måste ta lämplig hänsyn till dessa fordons specifika utformning och de fördelar som följer därav, och att detta bör återspeglas i EU:s lagstiftning och riktlinjer på transportområdet.
32. Europaparlamentet efterlyser bättre optimering av distributionskedjan i stadsområden. Lastbilar i städerna bidrar i oproportionerligt stor utsträckning till luftföroreningar och buller och förvärrar trafikstockningarna. Stadslogistiken bör främja en optimering av transporter och ett kostnadseffektivt införande av nya typer av verksamheter, tekniker och affärsmodeller. Med ett bättre val av transportsätt och fordon blir transportlösningen optimalt anpassad till transportens och den berörda stadens specifika krav.
33. Europaparlamentet betonar betydelsen av logistikdepåer i utkanten av stadsområden, vilka gör det möjligt att transportera gods till destinationen på ett samordnat sätt med hjälp av de mest energieffektiva transportsätten.

Att sätta människorna i centrum för transportpolitiken

34. När det gäller trafiksäkerheten efterlyser Europaparlamentet följande:

- Ett snabbt antagande av ett mål om att minska antalet allvarligt skadade med 40 procent fram till 2020, tillsammans med en fullständig EU-strategi; medlemsstaterna uppmanas att utan dröjsmål tillhandahålla alla relevanta statistiska uppgifter så att kommissionen ska kunna fastställa ett sådant mål och en sådan strategi.
- Förstärkande av de åtgärder som syftar till att minska antalet döda och skadade i trafiken, och särskilt uppmärksammande av huvudorsakerna, däribland körning under alkohol- eller narkotikapåverkan, fortkörning och körning utan bilbälte.
- Vidtagande av åtgärder för att uppnå trafiksäkerhetsmålet för 2020 om mindre än 15 000 trafikolyckor med dödlig utgång, genom införande och genomförande av kostnadseffektiva trafiksäkerhetsåtgärder på EU-nivå och nationell nivå.
- Vidtagande av åtgärder för att minska olyckorna bland oskyddade trafikanter, särskilt trafikanter på tvåhjuliga fordon, fotgängare i stadsmiljö och äldre förare.
- Vidtagande av åtgärder inom ramen för det förestående vägpaketet och genomförande av en halvtidsöversyn av kommissionens trafiksäkerhetsprogram 2011–2020.
- En översyn av direktiv (EU) 2015/413 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott samt insatser för att utvidga direktivets tillämpningsområde till EU:s grannländer.
- En utökning, inom ramen för översynen av direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet, av direktivets fyra huvudåtgärder till att omfatta andra delar av vägnätet, inklusive alla delar av motorvägarna samt landsvägar och stadsgator.
- En prioritering av åtgärder för oskyddade trafikanter i enlighet med handlingsplanen och direktivet om intelligenta transportsystem (2010/40/EU).
- En översyn av direktivet om yrkesförarens utbildning och kvalifikationer i syfte att klargöra dess bestämmelser samt främjande och utveckling av system för utbildning av alla fordonsanvändare efter att de har tagit körkort.
- Ett förslag om att senast 2016 se över förordningen om allmän säkerhet ((EG) nr 661/2009) och förordningen om skydd av fotgängare ((EG) nr 78/2009), för att fastställa obligatoriska regler för tunga lastbilar vad gäller förarhyttens konstruktion och säkerhet, direkt sikt, krockprestanda och skydd av fotgängare, med prioritering av oskyddade trafikanter.
- Ökad användning i nya personbilar och nyttofordon av säkerhetssystem för förarstöd, såsom automatiskt nödbromssystem (AEA), avståndsvarnare, streckvarnare (LDW), däckslitageindikatorer, hastighetsanpassning (ISA) och nödsamtal från fordonet (eCall), tillsammans med intelligenta transportsystem som kan kommunicera med varandra.

- En översyn av det tredje körkortsdirektivet i syfte att införa
 - obligatorisk trafikundervisning som lyfter fram nya fordonsfunktioner (förarstödsystem),
 - ytterligare en fas för utfärdande av körkort,
 - livslång fortbildning för förare,
 - ett lämplighetstest för framförande av fordon och
 - en medicinsk-psykologisk undersökning vid trafikförseelser vad gäller bl.a. alkohol, narkotika eller aggression.
 - Införande av en EU-övergripande, harmoniserad alkoholgräns på 0,0 promille under de två första åren för nya förare och alltid för yrkesförare.
35. Europaparlamentet betonar att även om det har skett betydande förbättringar av trafiksäkerheten under de senaste åren kvarstår det fortfarande skillnader mellan medlemsstaterna och det behövs ytterligare åtgärder för att uppnå det långsiktiga nollvisionsmålet. Parlamentet noterar att trafiksäkerhet går hand i hand med ett respektfullt beteende hos alla trafikanter, och att utbildning i hemmen och i skolorna bör spela en större roll för uppnåendet av detta mål.
36. Europaparlamentet betonar behovet av att komplettera det fastställda regelverket om passagerares rättigheter med åtgärder för att undanröja alla möjliga kryphål i lagstiftningen så att alla passagerare på multimodala resor täcks in och så att rättvis konkurrens mellan transportsätten säkerställs, varvid hänsyn ska tas till de specifika skillnaderna mellan transportsätten, det rättsliga ansvaret för resans separata delar och interaktionen mellan de olika transportsätten. Parlamentet upprepar sin efterlysning av en stadga för passagerares rättigheter som fastställer de grundläggande passagerarrättigheter som är tillämpliga på alla transportsätt, med beaktande av varje transportsätts särskilda kännetecken, och som innehåller ett separat avsnitt om multimodala resor, så att EU-bestämmelserna blir mer synliga och efterlevnaden förbättras. Parlamentet anser att det behövs initiativ som ska främja och tillgängliggöra informations-, planerings- och biljettförsäljningstjänster för multimodala resor för resenärerna. Parlamentet efterlyser också åtgärder som förbättrar transportkvaliteten och ser till att äldre, resenärer med nedsatt rörlighet och resenärer med funktionsnedsättning får obehindrad tillgång, och begär att större hänsyn ska tas till resenärers särskilda behov, t.ex. cyklister som medför sina cyklar på tåg.
37. Europaparlamentet kräver med avseende på alla människors rätt till individuell rörlighet – i synnerhet personer med funktionsnedsättning och äldre personer – större investeringar i forskning om och utveckling av lämpliga förarstödsystem.
38. Europaparlamentet påpekar att ökad tillgång, gratis eller till låg kostnad, till bredband, mobilnät, trådlösa nätverk och andra digitala tjänster på kollektiva färdmedel och på stationer skulle förbättra den personliga rörligheten.
39. Europaparlamentet begär att det ska tas fram en EU-färdplan för att fastställa ramen för ett europeiskt system för oproblematiske multimodala passagerartransporter. Genom denna färdplan bör viktiga europeiska korridorer för multimodala passagerartransporter

inom det befintliga TEN-T-nätet identifieras, offentliga och privata resurser slås ihop, befintliga initiativ anpassas och EU:s finansieringsstöd koncentreras.

40. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att vidta åtgärder för att förbättra kvaliteten i arbetet inom alla transportsätt, särskilt i fråga om utbildning, certifiering, arbetsvillkor och karriärutveckling, för att på så sätt skapa högkvalitativa arbetstillfällen, utveckla de kvalifikationer som krävs och stärka konkurrenskraften och rörligheten för EU:s transportföretag. Parlamentet betonar vikten av att lösa frågan om personalomsättning och en åldrande arbetsstyrka inom transportsektorn, och det brådskande behovet av att göra det attraktivt för de yngre generationerna att arbeta i transportsektorn.
41. Europaparlamentet framhåller vikten av att säkerställa att transportarbetarna behandlas lika och rättvist samt att de har goda arbetsförhållanden och en säker arbetsmiljö. Parlamentet uppmanar därför kommissionen att lägga fram konkreta och omedelbara åtgärder/initiativ för att hantera de sociala aspekterna inom de olika transportsätten, i syfte att främja anställningar och anställningsförhållanden av hög kvalitet för transportarbetarna och säkerställa rättvis och icke snedvriden konkurrens mellan transportföretagen. Parlamentet uppmanar med eftertryck kommissionen att noggrant övervaka tillämpningen och efterlevnaden av EU:s sociallagstiftning i medlemsstaterna inom alla transportsätt.
42. Europaparlamentet betonar att det också behövs åtgärder för att främja kvinnors deltagande på arbetsmarknaden i transportsektorn, avskaffa eventuella hinder och säkerställa likabehandling av män och kvinnor genom att motverka befintliga löneskillnader och skillnader vad gäller befordringsmöjligheter.
43. Europaparlamentet uppmanar med eftertryck kommissionen att se till att förslag om en öppning av tjänstesektorn på samtliga transportmarknader går hand i hand med ett korrekt genomförande av EU:s sociallagstiftning och, vid behov, med stödåtgärder för att förhindra att de sociala förhållandena skiljer sig åt mellan medlemsstaterna. Parlamentet betonar att öppnandet av transportmarknaderna inte får leda till social dumpning, tjänster av sämre kvalitet, färre offentliga tjänster, onödiga administrativa bördor, otillbörliga affärsmetoder eller snedvridning av den rättvisa konkurrensen. Ett sådant öppnande bör också göra slut på fragmenteringen av den inre marknaden och hindra att det uppstår monopol eller en kapplöpning mot botten när det gäller transportarbetares sociala skydd.

Ett konkurrenskraftigt, effektivt, säkert, integrerat och driftskompatibelt transportsystem

44. Europaparlamentet betonar att digitaliseringen är viktig för att förbättra effektiviteten och produktiviteten i transportsektorn. Parlamentet betonar att man bättre måste utnyttja de möjligheter som den digitala tekniken innebär och främja nya transporttjänster liksom nya affärs- och distributionsmodeller i syfte att främja tillväxt, konkurrenskraft och sysselsättning. Parlamentet framhåller också vikten av ett regelverk som möjliggör pilotprojekt och utveckling av intelligenta, automatiserade transporter i Europa. Parlamentet noterar i detta sammanhang den viktiga roll som små och medelstora företag och nyetablerade företag spelar för att främja innovation i transportsektorn.
45. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att sätta integrationsstrategin (driftskompatibilitet, sammankopplingsmöjligheter och intermodalitet), inbegripet IKT-

system, i centrum för översynen av vitboken. Parlamentet påminner vidare kommissionen om att kombinera tekniska framsteg med beteendeförändringar för att uppnå en ambitiös trafikomställning och göra det möjligt att undvika transporter genom grön logistik, lämpliga verktyg för mobilitetsstyrning och digitalisering.

46. Europaparlamentet betonar att en europeisk hållbar transportpolitik måste eftersträva samverkan mellan alla transportsätt, transportkorridorer och transportnät och fokusera på behoven hos viktiga knutpunkter, stadsområden, sammankopplingspunkter, omlastningsplattformar och hamnar. Transport bör ses som ett system snarare än som en samling enskilda transportsätt.
47. Europaparlamentet efterlyser en standardisering av de intermodala lastenheterna, med beaktande av de lastenheter som används inom internationell transport och storleken på transportfordonen, samt enhetliga regler för lastsäkring, för att optimera multimodala transporter och öka säkerheten.
48. Europaparlamentet anser att de byråkratiska hindren bör avvecklas för alla transportsätt. Parlamentet efterlyser större förenkling och harmonisering av handlingar liksom av administrativa förfaranden och tullförfaranden, som bör vara praktiska, effektiva och lätthanterliga för alla parter i hela logistikkedjan. Parlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram ett förslag om inrättande av ett elektroniskt regelverk för multimodala godstransporter (e-godstransport) för att skapa papperslösa, sammanhängande informationsflöden inom hela transportlogistikkedjan, med beaktande av befintliga välfungerande verktyg och synergier, den globala utvecklingen och bästa praxis.
49. Europaparlamentet begär att det ska införas ett nytt mål, åtföljt av de nödvändiga åtgärderna, om att 50 procent av de nuvarande transporterna av farligt gods inom EU senast 2030 ska ställas om till mer hållbara transportsätt, t.ex. järnväg och inre vattenvägar, med full respekt för direktiv 2008/68/EG om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar.
50. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att skapa enhetliga regler för intermodal transport av farligt gods för att säkerställa kompatibilitet mellan de olika transportsätten.
51. Europaparlamentet uppmanar med kraft kommissionen och medlemsstaterna att undersöka möjligheterna för och stödja utvecklingen av rörbaserade system för godstransporter och cykellogistik som ett lovande koncept för ett hållbart transportsystem.
52. Europaparlamentet framhåller transportsektorns avgörande roll för utveckling av turismen, framför allt i de randområden i EU som för närvarande är mycket svåra att nå.
53. Europaparlamentet understryker att europeiska knutpunkter kopplar samman Europa med övriga världen och att Europa måste ha kvar sina direktrutter till alla delar av världen, så att europeiska lufttrafikföretag flyger direkt från sina knutpunkter till utländska destinationer, vilket bevarar arbetstillfällena och upprätthåller tillväxten i den europeiska luftfartssektorn. Parlamentet betonar att flygningar inom EU inte bara möjliggör rörlighet på den inre marknaden utan även har stor betydelse som matarflyg för att upprätthålla möjligheten att byta flyg vid knutpunkterna i EU. EU:s politik måste garantera ett effektivt och konkurrenskraftigt anslutningsnät för att stärka de europeiska knutpunkterna, så att man sänker kostnaderna till globalt sett konkurrenskraftiga nivåer

och säkrar rättvis konkurrens med lufttrafikföretag från tredjeländer. EU-medlemsstaterna behöver en sammanhängande och gemensam politik för att inte förlora ytterligare direktförbindelser mellan Europa, Asien och Afrika till knutpunkter i området vid Persiska viken och Turkiet. Parlamentet uppmanar därför kommissionen att införa dessa mål i all europeisk luftfartslagstiftning och tillämpa dem i sina förhandlingar med tredjeländer.

54. Europaparlamentet efterlyser en utökad forsknings- och utvecklingsstrategi i syfte att främja innovation i transportsektorn, och anser att denna politik, för vilken det måste avsättas tillräcklig finansiering, bör utarbetas i samarbete med alla berörda intressenter, inklusive allmänhet och användarrepresentanter, så att man får kännedom om sektorns behov och utifrån detta bättre kan fördela EU:s finansiering, framför allt genom programmet Horisont 2020. Parlamentet anser att man bör prioritera projekt med ett tydligt europeiskt mervärde som syftar till att minska koldioxidutsläppen inom transportsektorn och främja energieffektiva transportsätt (bl.a. att gå och cykla), öka insynen i distributionskedjan och dess effektivitet, göra transportererna mer tillgängliga, tryggare och säkrare, förbättra trafikstyrningen och minska byråkratin. Parlamentet anser att man också särskilt bör uppmärksamma banbrytande transportteknik, såsom automatiska eller fjärrstyrda fordon, till exempel drönare eller förarlösa fordon.
55. Europaparlamentet efterlyser samma ansträngningar på utbildningsområdet för att uppmuntra nya studier och utbildningsprocesser, särskilt inom yrkesutbildning och högre utbildning, som ägnas nya kunskaper och yrken som kommer att uppstå genom de intelligenta transportererna.
56. Europaparlamentet framhåller vikten av att stödja EU:s ramprogram för forskning, utveckling och innovation för att uppnå renare bränslen och en hög teknisk utvecklingsnivå, till exempel när det gäller förbättrade biodrivmedel.
57. Inom ramen för Refit-programmet och i samband med konsekvensbedömningar av europeisk lagstiftning efterlyser Europaparlamentet en allmän översyn av de europeiska körkorts- och säkerhetskraven och av rapporteringsskyldigheterna inom transportsektorn, för att avsevärt minska den administrativa bördan.
58. Europaparlamentet konstaterar att störningsfria radiofrekvenser är viktiga, särskilt när det gäller genomförandet av vägtransportarbetares körtider och viloperioder och införandet av intelligenta transportsystem. Parlamentet uppmanar kommissionen att om nödvändigt inrätta ett regelverk på detta område.

Transportsektorns globala dimension

59. Europaparlamentet betonar att skapandet av ett europeiskt transportområde utgör en viktig prioritering som i stor utsträckning är beroende av internationell acceptans enligt avtal som har förhandlats fram internationellt med handelspartner för alla transportsätt, särskilt för luft- och sjöfart. EU bör spela en alltmer framträdande roll i de relevanta internationella organen.
60. Europaparlamentet anser att EU måste behålla sin ledande roll i de globala insatser som görs för att minska transportutsläppen inom ramen för klimatkonferensen i Paris 2015 (COP21), genom att på internationell nivå främja minskade koldioxidutsläpp inom transportsektorn och utvecklingen av hållbara transportsätt, för att därmed bidra till att

det internationella målet om att medeltemperaturen inte ska stiga med mer än 2°C uppnås.

61. Europaparlamentet efterlyser en mer integrerad strategi mellan medlemsstaterna i fråga om möjligheten att tillämpa en ömsesidighetsprincip i handelsförbindelserna med tredjeländer och förespråkar att det inom EU:s finansieringspolitik för transporter ska undersökas om det är lämpligt med ytterligare finansiering från tredjeländer.
62. Europaparlamentet betonar att exploateringen av internationella tillgångar (olja, litium, ädelmetaller, biodrivmedel) för att utveckla vårt transportsystem måste ske med respekt för invånarnas rättmätiga intressen i de områden som dessa resurser köps och importeras från.

Integration av samtliga transportsätt för att skapa ett mer effektivt, hållbart, konkurrenskraftigt, tillgängligt och användar- och medborgarvänligt transportsystem

63. När det gäller luftfarten efterlyser Europaparlamentet följande:
 - Att det ska göras en utredning av de stora tekniska utmaningar som påverkar den europeiska luftfartssektorns konkurrenskraft som en följd av de minskade direktanslutningarna mellan Europa och resten av världen, begränsad flygplatskapacitet inför kommande ökning av luftfarten och en ökning av utbudet av lufttrafik som erbjuds av flygbolag från tredjeländer.
 - Att det ska göras en översyn av förordning (EG) nr 868/2004 för att garantera rättvis konkurrens i EU:s yttre förbindelser på luftfartsområdet och stärka konkurrensställningen för EU:s luftfartsindustri, säkerställa ömsesidighet och förhindra illojal konkurrens, inklusive subventioner som snedvrider marknaden.
 - Att det ska inrättas en dialog på luftfartsområdet med Gulfstaterna och Turkiet i syfte att öka den finansiella insynen och garantera rättvis konkurrens, införas bestämmelser om ”sund konkurrens” i luftfartsavtal och detaljerade bestämmelser om subventioner, otillbörliga affärsmetoder och illojal konkurrens, samt vidtas effektiva åtgärder om dessa bestämmelser inte följs.
 - Att man ska snabba upp processen för att där så behövs ingå nya luftfartsavtal med EU:s största handelspartner, såsom grannländer, Briks-länderna, Asean-länder och Mexiko, inklusive bestämmelser om bättre marknadstillträde för flygfrakttjänster.
 - Att det ska göras en översyn av EU:s och medlemsstaternas reglerings- och skattepolitik för att stärka den europeiska luftfartsindustrins konkurrenskraft och få till stånd en rättvis konkurrens med tredjeländers lufttrafikföretag; kommissionen uppmanas därför att se över eller avskaffa ensidiga EU-bestämmelser som snedvrider konkurrensen och att med kraft uppmana medlemsstaterna att göra detsamma med liknande nationella bestämmelser.
 - Att den inre marknaden för luftfart ska fullbordas genom avlägsnandet av hinder som införts av medlemsstaterna för EU-lufttrafikföretag som vill bedriva verksamhet från den medlemsstat de är registrerade i till ett tredjeland via en annan EU-medlemsstat.

- Att det ska ske en enhetlig och effektiv utveckling av ett flygplatsnät i EU, som dels ska omfatta storflygplatserna (nav), dels ett nät av lokala och regionala flygplatser som är väl trafikerade, lönsamma och väl underhållna, vilka är viktiga för de berörda territoriernas tillväxt och utveckling, särskilt randområden och de yttersta randområdena som många gånger enbart kan nås med flyg; att det ska utarbetas en rättslig ram för utveckling och maximalt användande av regionala flygplatsers outnyttjade potential och av ny infrastruktur på hårt belastade flygplatser.
- Att EU-finansierade projekt som ingår i TEN-T:s stomnät ska prioriteras.
- Att det noggrant ska förberedas och snabbt antas ett omfattande luftfartspaket som bl.a. innehåller nya regler för civila obemannade luftfartyg (drönare) som garanterar säkerheten och de grundläggande rättigheterna, men även främjar den ekonomiska potential som civila drönare erbjuder europeiska företag, särskilt små och medelstora företag och nystartade företag; att det ska göras en översyn av Easaförordningen för att klargöra Easas roll i förhållande till nationella luftfartsmyndigheter och stärka dess möjligheter att övervaka flygsäkerheten i alla medlemsstater, inbegripet i avlägset belägna regioner, och främja EU-bestämmelser och standarder runt om i världen.
- Att medlemsstaterna ska vidta alla åtgärder som krävs för att påskynda genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet genom att anta SES2+-paketet, fullständigt genomföra och driva funktionella luftrumsblock och införa det framtida systemet för flygledningstjänst (Sesar), för att göra EU:s luftrum mindre splittrat så att man kan minska flygförseningarna, förbättra säkerheten och minska luftfartens miljöpåverkan.
- Att rådet snabbt ska anta sin ståndpunkt om översynen av förordning (EG) nr 261/2004 och förordning (EG) nr 2027/97 om flygpassagerares rättigheter samt förordning (EEG) nr 95/93 om tilldelning av ankomst- och avgångstider.
- Att man ska stärka förhandlingarna inom Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) om utvecklingen av en global marknadsbaserad åtgärd för utsläpp från internationell luftfart.
- Att det ska införas internationella hållbarhetskriterier för förnybart flygbränsle.
- Att stöd ska ges till forskning och utveckling inom luftfartssektorn genom programmen Horisont 2020 och Clean Sky i syfte att utveckla ny och renare teknik som resulterar i tystare och bränslesnålare flygplan, för att främja nya typer av luftfartyg, såsom drönare, och skapa tillväxt och sysselsättning i den europeiska luftfartsindustrin.
- Att kommissionen och medlemsstaterna ska göra en grundlig översyn av sin strategi och politik för flygsäkerhet, i syfte att successivt övergå till en riskbaserad metod som skulle gynna passagerarna.
- Att det ska en förbättring av EU:s flygsäkerhet på områdena flygplanstillverkning, utbildning och licensiering av besättningar, flygverksamhet, flyglednings- och flygtrafiktjänster.

- Att det ska göras en bedömning av tänkbara säkerhetsåtgärder för att undvika flygolyckor som den som inträffade i Alperna i mars 2015 med Germanwings flight 9525.
- Att kommissionen ska lägga fram ett förslag om åtgärder för att förstärka säkerhetsregler och sociala bestämmelser, särskilt om flyg- och vilotider, för att undvika utmattning och förbättra luftkvaliteten i kabinen.
- Att det ska utarbetas en samordnad uppsättning regler för flygskolor och för registrering av flygtimmar för piloter som är verksamma i EU för att säkerställa en effektivare kontroll och utvärdering av anställningsvillkoren i luftfartsindustrin.
- Att medlemsstaterna ska lämna uppgifter om den allmänna luftfarten till Eurostat, särskilt om antalet luftfartyg, piloter och flygtimmar, för att förbättra regleringen på detta område, särskilt när det gäller flygsäkerheten.
- Att det ska föras en konstruktiv social dialog mellan luftfartens intressenter för att hantera nya utmaningar till följd av införandet av ny teknik som kräver en motsvarande anpassning av arbetstillfällena inom luftfartssektorn.
- Att det ska vidtas åtgärder mot ökningen av socialt tveksamma affärsmetoder såsom ”bekvämlighetsflagg” och olika varianter av atypiska anställningsformer och utläggning på entreprenad; att det ska göras en översyn av förordning (EG) nr 1008/2008 för att säkerställa korrekt genomförande och tillämpning av nationell sociallagstiftning och kollektivavtal för flygbolag som har sin verksamhetsbas i EU; att det ska fastställas en omarbetad definition av ett företags ”huvudsakliga verksamhetsställe”, som innebär att flygbolag måste styrka att de har betydande flygverksamhet i ett visst land; enligt Easas rekommendationer måste minst 50 procent av underhållsteknikerna vara direktanställda, vilket även ska gälla all markpersonal, alla piloter och all kabinpersonal.

64. När det gäller vägtransporterna efterlyser Europaparlamentet följande:

- Att det ska inrättas effektiva nationella politiska ramar i syfte att bygga ut marknaden för användning av elfordon och alternativa bränslen (el, väte, naturgas, (komprimerad naturgas (CNG) och kondenserad naturgas (LNG)), motorgas (LPG), syntetiska och paraffiniska bränslen och hållbara biobränslen, särskilt sådana som framställs genom bearbetning av avfall och rests substanser, inklusive melassbaserad etanol) och snabbt införas nödvändig infrastruktur för tankning och laddning; att ett utbyte av bästa praxis ska äga rum mellan projekt i de olika medlemsstaterna beträffande marknaden för alternativa bränslen och distribution i städerna; att det ska tas fram en EU-handlingsplan för genomförandet av den strategi som fastställs i kommissionens meddelande *Miljövänlig energi för transport: En europeisk strategi för alternativa bränslen*, så att alternativa bränslen används i största möjliga utsträckning för transporter och så att hållbara eltransporter främjas i hela EU.
- Att man till 2020 ska utöka antalet säkra uppställningsplatser för tunga fordon i det transeuropeiska vägnätet med 40 procent jämfört med 2010 och förbättra kvaliteten och hygienstandarden på dessa.

- Att initiativ ska tas för att garantera driftskompatibilitet mellan system för elektroniska vägtullar.
- Att kommissionen ska utvärdera de olika typerna av vägavgiftssystem och deras förenlighet med EU-fördragen, särskilt principen om icke-diskriminering på grundval av bosättningsort.
- Att EU-finansierade infrastrukturprojekt som kompletterar det vägnät som ingår i TEN-T:s stomnät ska prioriteras.
- Att en EU-färdplan för cykling ska ingå i kommissionens arbetsprogram för 2016.
- Att det ska läggas fram ett lagförslag för att säkerställa obligatoriska gränsvärden för genomsnittliga koldioxidutsläpp från och med 2020 för nya personbilar och skåpbilar, med en tydlig långsiktig vision för utsläppsminskningar.
- Att det snabbt ska tas fram ett simuleringsverktyg för att på ett exakt, tillförlitligt och kostnadseffektivt sätt mäta tunga fordons (lastbilar och bussar) bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp, åtföljt, om nödvändigt, av ett lagförslag för att fastställa obligatoriska gränsvärden för koldioxidutsläpp från nyregistrerade tunga fordon, på samma sätt som redan gäller för personbilar och skåpbilar, och att ytterligare åtgärder ska vidtas för att uppmuntra marknadspridning för de mest effektiva fordonen och främja bästa praxis när det gäller att minska bränsleförbrukningen.
- Att det ska vidtas åtgärder för att öka bränsleeffektiviteten och minska koldioxidutsläppen från tunga fordon, bland annat utökad utbildning i sparsam körning, förbättrad transportlogistik, intelligent infrastruktur och större användning av alternativa bränslen.
- Att det ska tas fram en omarbetad testcykel, med strängare provningskrav för överensstämmelse, för mätning av utsläpp av koldioxid och förorenande ämnen från fordon, som ska ersätta dagens europeiska körcykel, för att säkerställa att fordons utsläpp och bränsleförbrukning mäts med hjälp av ett testförfarande som speglar verkliga körförhållanden.
- Att kommissionen snarast ska inleda arbetet med att se över direktiv (EU) 2015/719 om högsta tillåtna vikter och mått, så att en rapport kan lämnas till Europaparlamentet och rådet senast 2020 där vissa marknadssegments särdrag beaktas, såsom specialfordon för transport av bilar som används inom sektorn för logistik för nytillverkade fordon.
- Att det ska antas en sociallag för mobila arbetstagare inom vägtransportsektorn, som även tar upp problemet med så kallat falskt egenföretagande, så att större hänsyn tas till de särskilda förhållandena för arbetstagare inom internationella vägtransporter och rättvis konkurrens säkerställs.
- Att de gemensamma reglerna för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (förordning (EG) nr 1072/2009) ska genomföras och utvärderas bättre och, vid behov, förtydligas eller ses över.

- Att det ska vidtas åtgärder för att säkerställa att nationella bestämmelser överensstämmer med EU-lagstiftningen om gränsöverskridande transporter.
- Att det ska inrättas en europeisk vägtrafikmyndighet för att säkerställa ett korrekt genomförande av EU:s lagstiftning och främja standardisering i alla medlemsstater.
- Att det ska läggas fram förslag för att säkerställa den rättsliga förutsebarheten och tillämpningen av bestämmelser om arbetsvillkor, rätt till sociala förmåner, löner och socialt ansvarstagande, för att säkerställa höga sociala standarder inom vägtransporterna i hela EU; kommissionen uppmanas att vidta åtgärder mot de olagliga metoder som leder till illojal konkurrens och främjar social dumpning; vägtransportsektorn bör betraktas som en specifik sektor med tanke på arbetstagarnas stora rörlighet och förarnas behov av att tillbringa veckovilan hemma.
- Att tillämpningen av principerna för den inre marknaden ska omarbetas så att det fria tillhandahållandet av tjänster avgränsas mer effektivt från etableringsfriheten, varvid målet ska vara att verksamhet som bedrivs av ett företag i en EU-medlemsstat där det inte är etablerat ska vara av klart tillfällig karaktär.

65. När det gäller järnvägstransporterna efterlyser Europaparlamentet följande:

- Att det gemensamma europeiska järnvägsområdet ska fullbordas genom ett snabbt antagande av det fjärde järnvägspaketet, för att säkerställa ett balanserat öppnande av marknaden för den nationella passagerartrafiken på järnväg, infrastrukturförvaltares oberoende, konkurrensutsatt upphandling för avtal om allmän trafik, största möjliga säkerhet och driftskompatibilitet inom järnvägen samt tillräckligt med personal och finansiella resurser för Europeiska järnvägsbyrån för att garantera att den kan driva sin verksamhet och fullgöra sin uppgift som kontaktpunkt för fordonsgodkännande och säkerhetscertifiering; det fjärde järnvägspaketet bör säkerställa järnvägstjänsternas höga kvalitet och effektivitet, garantera den ekonomiska balansen i den allmänna trafikplikten och främja höga standarder vad gäller arbetsförhållanden och territoriell sammanhållning; efter antagandet av det fjärde järnvägspaketet bör medlemsstaterna snabbt införliva och genomföra det.
- Att kommissionen ska anta en järnvägsstrategi med förslag om nya åtgärder för att nå de mål för 2030 och 2050 avseende trafikomställning som fastställs i vitbokens tio målsättningar för ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem.
- Att det ska tillhandahållas stabil, tillräcklig, transparent och förutsägbar långsiktig finansiering, med förenklade regler och förfaranden för åtkomst till EU-finansiering, så att den nationella och gränsöverskridande järnvägsinfrastrukturens kvalitet och kapacitet kan förbättras; underhåll och uppgradering av befintlig infrastruktur ska prioriteras och företag som utför gods- och persontransporter på järnväg ska kunna tillhandahålla tillförlitliga, säkra, tillgängliga och hållbara tjänster.
- Att det ska göras en ingående analys av varför det europeiska järnvägsområdet kännetecknas av att ett stort antal förbindelser saknas över medlemsstaternas

gränser; kommissionen uppmanas att vidta åtgärder och erbjuda incitament för att omgående återuppliva lokala, regionala och nationella gränsöverskridande järnvägsförbindelser som avvecklades eller övergavs under andra världskriget och tiden därefter, trots att de var ekonomiskt intressanta eller allmännyttiga, liksom för att utan dröjsmål uppföra de förbindelser som har planerats men ännu inte färdigställts i syfte att undanröja befintliga flaskhalsar och felande länkar i gränstrakter; att sekundära järnvägslinjer som är knutna till nationella stambanor och europeiska korridorer ska återupplivas och underhållas; att det ska tas initiativ för att hitta nya användningsområden för nedlagda nät, t.ex. för godstransporter eller tillhandahållande av nya tjänster för turister.

- Att EU-finansierade infrastrukturprojekt som kompletterar det järnvägsnät som ingår TEN-T:s stomnät och projekt som får stöd från Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) ska prioriteras.
- Att kommissionens roll ska stärkas för att det snabbt och effektivt ska gå att förverkliga de TEN-T-järnvägskorridorer som har planerats men skjutits upp av medlemsstaterna, trots att de är intressanta ur ett allmännyttigt och ekonomiskt perspektiv.
- Att det ska göras en undersökning av de sociala, ekonomiska och miljömässiga fördelarna av ett fortsatt stöd till nationell och internationell nattågstrafik och att denna trafik där så är lämpligt ska återupplivas liksom gränsöverskridande intercitytrafik, t.ex. inom ramen för den allmänna trafikplikten och upphandlingsförfaranden.
- Att medlemsstaterna, kommissionen och järnvägsaktörer ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att genomföra det gemensamma företaget Shift2rail, i syfte att påskynda integrationen av avancerade tekniker i innovativa järnvägsproduktslösningar, göra järnvägstransporter mer attraktiva och främja den europeiska järnvägsindustrins ställning.
- Att det ska vidtas åtgärder för att göra det europeiska järnvägsnätet verkligt driftskompatibelt, minska de tekniska hinder som kvarstår, främja tekniska lösningar som gör det möjligt för tågen att färdas på olika typer av räls och säkerställa att de olika höjdrestriktionerna i EU inte innebär ett extra hinder.
- Att man ska prioritera utbyggnaden av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) i alla TEN-T:s stomnätskorridorer, inbegripet motsvarande utrustning i loken.
- Att man snabbt ska genomföra förordning (EU) nr 913/2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik och att man ska utveckla eller förbättra de gemensamma kontaktpunkterna för samordning av detta nät.
- Att man ska minska bullret från godståg genom anpassning av godsvagnar i efterhand och förbättring av järnvägsinfrastruktur genom riktade offentliga medel; kommissionen uppmanas att senast 2020 lägga fram ett förslag om ett EU-täckande förbud mot alltför bullriga godståg.

- Att det ska utvecklas och genomföras ett integrerat biljettsystem för nationell och internationell tågtrafik och att de extra avgifterna för tågresenärer som reser över gränserna ska avskaffas.
- Att de hinder som gör att järnvägsindustrin i EU (tillverkare av rullande materiel, järnvägsinfrastruktur och signalsystem) inte kan lämna anbud vid offentliga upphandlingar i länder utanför EU ska avlägsnas.

66. När det gäller sjöfarten efterlyser Europaparlamentet följande:

- Att det ska föreslås åtgärder för att underlätta administrationen för fartyg som seglar mellan EU-hamnar i syfte att inrätta ett verkligt europeiskt sjötransportområde utan hinder ("Blue Belt").
- Att samordningen ska förbättras mellan sjöfarts- och tullmyndigheter på alla nivåer för att effektivisera informationsflödena och begränsa onödiga administrativa bördor och tullformaliteter.
- Att det ska tas fram åtgärder för att utveckla potentialen hos höghastighetsledningarna till sjöss som en del av det transeuropeiska transportnätet.
- Att det ska vidtas ytterligare åtgärder för att bibehålla och vidareutveckla en attraktiv, säker och hållbar sjöfart av hög kvalitet och för att säkerställa öppna marknader för sjöfart samt tillgång till frakt utan begränsningar.
- Att det ska vidtas åtgärder för att stödja och samordna anpassningen av hamninfarter och logistiksystem för större fartyg och främja bättre hamnförbindelser, särskilt via järnväg och inre vattenvägar; att hamninvesteringar ska främjas genom mobiliseringen av olika källor till EU-finansiering så att man kan öka kapaciteten för EU:s hamnar, förbättra befintlig infrastruktur, utveckla multimodala terminaler och främja inrättandet av smarta hamnar med hjälp av intelligenta transportsystem, och smarta hamnstäder; att det ska vidtas åtgärder för att förbättra hamninfrastrukturen, särskilt i Medelhavet och Svarta havet, i syfte att ställa om godstrafiken från väg till vatten i dessa områden.
- Att det ska säkerställas att kusthamnar i stornätet kommer att vara anslutna till infrastrukturen för järnvägs- och vägtransporter och, om möjligt, transport på inre vattenvägar i det transeuropeiska transportnätet senast 2030, utom då sådan anslutning inte är möjligt på grund av fysiska begränsningar.
- Att större tydlighet och samstämdhet ska råda kring tillämpningen av reglerna för statligt stöd för hamnar för att skapa en pragmatisk, förutsebar och stabil miljö som möjliggör långsiktiga strategier för hamninvesteringar, minskar den administrativa bördan och gör tidsrymden för förfarandena så kort som möjligt.
- Att det ska göras framsteg vad gäller kommissionens förslag om inrättande av en ram för tillträde till marknaden för hamntjänster och för finansiell insyn i hamnar, i syfte att modernisera hamntjänsterna och höja deras kvalitet och effektivitet, stärka konkurrenskraften och skapa ramvillkor för att locka investeringar till hamnarna.

- Att det ska fastställas ett globalt mål i Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) att fram till 2050 uppnå vitbokens mål att minska koldioxidutsläppen från bunkerolja från sjöfart med minst 40 procent, vilket ska understödjas av ett mellanliggande EU-mål för 2030; att man ska stärka förhandlingarna inom IMO om utvecklingen av en global marknadsbaserad mekanism för utsläpp från internationell sjöfart, såsom en mekanism för prissättning av utsläpp; om en internationell överenskommelse om ett globalt system för övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp eller globala åtgärder för att minska växthusgasutsläppen från sjötransporter ingås, ska kommissionen se över förordning (EU) 2015/757 och om lämpligt föreslå ändringar till denna förordning för att anpassa den till den internationella överenskommelsen.
- Att en utvidgning av de gränsvärden för svavel för marina bränslen som tillämpas i svavelkontrollområdena, liksom av relevanta IMO-bestämmelser, till hela det europeiska sjöfartsområdet ska beaktas.
- Att utsläppsminskningstekniker och energieffektiviseringsåtgärder ska främjas genom ekonomiska incitament och riktade stödåtgärder, med särskild inriktning på användningen av alternativa bränslen; även åtgärder för hastighetsminskning ("slow steaming"), som rapporteras ha mycket stor potential att minska bränsleförbrukningen och utsläppen av växthusgaser, ska främjas.
- Att åtgärder ska genomföras som stöder utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen i kust- och inlandshamnar, däribland tillhandahållande av anordningar för bunkring av flytande naturgas samt användningen av landström.
- Att det ska läggas fram ett lagförslag om att modernisera lagstiftningen om säkerheten på passagerarfartyg; att det tredje sjösäkerhetspaketet ska genomföras bättre och, vid behov, ses över för att förbättra förebyggandet av olyckor till sjöss och hanteringen av dess följder.
- Att det ska läggas fram ett lagförslag för att förtydliga ansvarsordningen och påföljderna för det växande problemet med containrar som försvinner till havs, på grundval av ett system för identifiering av containrarnas ägare.

67. När det gäller transporterna på inre vattenvägar efterlyser Europaparlamentet följande:

- Att det ska fastställas ett lämpligt regelverk för att optimera den inre marknaden för transport på inre vattenvägar och undanröja hinder som står i vägen för ett ökat utnyttjande.
- Att man fullt ut ska genomföra handlingsprogrammet Naiades II, med särskilt fokus på infrastruktur, utbyggnad av flodinformationstjänsten och innovation; att programmet ska utvärderas senast 2017 och att de föreslagna åtgärderna, vid behov, ska anpassas för att garantera att programmets mål uppfylls.
- Att EU-finansierade projekt för inre vattenvägar som ingår i TEN-T:s stomnät ska prioriteras.
- Att man på lämpligt vis ska förbättra, årentruntunderhålla och undanröja flaskhalsar i inre vattenvägar som ingår i TEN-T:s stomnätskorridorer senast

2025, i enlighet med EU:s miljölagstiftning, för att säkerställa fullgoda tjänstestandarder.

- Att man ska stärka kommissionens och medlemsstaternas innovationsstöd för sjöfart på inre vattenvägar genom Horisont 2020 och Fonden för ett sammanlänkat Europa, för användningen av alternativa bränslen och för en teknisk och miljömässig anpassning av flottan för att minska utsläppen av växthusgaser.
- Att transporterna på inre vattenvägar ska integreras i de multimodala transporterna och logistikflödena samt även i planerna och politiken för hållbar rörlighet i städerna, i sådana europeiska städer som genomkorsas av vattenvägar, och att inlandshamnarnas roll i godsdistributionen i städerna ska stärkas.
- Att det ska göras en snar översyn av direktiv 2005/44/EG om harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) för att garantera full användning av RIS senast 2020 och koppling till andra intelligenta transportsystem.
- Att man där så är lämpligt ska slå samman Rhens och Donaus styrningssystem och regelverk för att utveckla effektiva, multimodala och hållbara transporter på Europas viktigaste inre vattenvägar.
- Att kommissionen ska delta i fördelningen av EU-medel liksom i samordningen av genomförandet av de projekt som ingår i EU:s strategi för Donauområdet.
- Att det ska läggas fram ett lagförslag om erkännande och modernisering av yrkeskvalifikationerna för sjöfart på inre vattenvägar och att det ska vidtas åtgärder för att locka fler unga till sektorn.

o

o o

68. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att beakta förslagen i denna resolution i samband med haltidsöversynen av vitboken och framtida initiativ på transportområdet.
69. Europaparlamentet uppmanar med eftertryck kommissionen att övervaka hur arbetet med att nå målen i vitboken framskrider och att rapportera vart femte år om vitbokens genomförande.
70. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända denna resolution till rådet och kommissionen samt till medlemsstaternas regeringar och parlament.