



VEDTAGNE TEKSTER

P8_TA(2017)0009

Logistik i EU og multimodal transport i de nye TEN-T-korridorer

Europa-Parlamentets beslutning af 19. januar 2017 om logistik i EU og multimodal transport i de nye TEN-T-korridorer (2015/2348(INI))

Europa-Parlamentet,

- der henviser til sin beslutning af 9. september 2015 om gennemførelse af hvidbogen om transport fra 2011: status og vejen frem mod bæredygtig mobilitet¹,
- der henviser til sin beslutning af 2. december 2015 om bæredygtig mobilitet i byerne²,
- der henviser til sin beslutning af 4. september 2008 om godstransport i Europa³,
- der henviser til sin beslutning af 5. september 2007 om godslogistik i Europa – nøglen til bæredygtig mobilitet⁴,
- der henviser til forordning (EU) nr. 1315/2013⁵ og forordning (EU) nr. 1316/2013⁶,
- der henviser til forordning (EU) nr. 913/2010⁷,
- der henviser til Kommissionens hvidbog "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem" (COM(2011)0144),
- der henviser til Kommissionens meddelelse "Fremskyndelse af Europas omstilling til en lavemissionsøkonomi" (COM(2016)0500),
- der henviser til Kommissionens meddelelse om "En europæisk strategi for lavemissionsmobilitet" (COM(2016)0501),
- der henviser til Kommissionens meddelelse "Styrkelse af europæiske investeringer til

¹ Vedtagne tekster, P8_TA(2015)0310.

² Vedtagne tekster, P8_TA(2015)0423.

³ EUT C 295 E af 4.12.2009, s. 79.

⁴ EUT C 187 E af 24.7.2008, s. 154.

⁵ EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1.

⁶ EUT L 348 af 20.12.2013, s. 129.

⁷ EUT L 276 af 20.10.2010, s. 22.

jobskabelse og vækst: Indledning af anden fase af Den Europæiske Fond for Strategiske Investeringer og lancering af en ny plan for europæiske eksterne investeringer" (COM(2016)0581),

- der henviser til Kommissionens meddelelse af 16. februar 2016 "En EU-strategi for flydende naturgas og gaslagring" (COM(2016)0049),
 - der henviser til Rotterdam-ministererklæringen af 20. juni 2016 om implementering af det transeuropæiske transportnet (TEN-T)¹,
 - der henviser til oplægget om TEN-T-korridorerne udarbejdet af de europæiske koordinators til TEN-T-dagene i Rotterdam i 2016²,
 - der henviser til korridornetværksplanen udarbejdet af de europæiske TEN-T-koordinators,
 - der henviser til Revisionsrettens særberetning nr. 08/2016: Jernbanegodstransport i EU: Stadig ikke på rette spor³,
 - der henviser til forretningsordenens artikel 52,
 - der henviser til betænkning fra Transport- og Turismeudvalget og udtalelse fra Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed (A8-0384/2016),
- A. der henviser til, at moderne, effektiv transport og logistik er essentielt for, at EU's indre marked kan fungere effektivt, og for at sikre konkurrenceevnen, nye virksomheder og beskæftigelsesmuligheder, beskyttelse af miljøet og afbødning af klimaforandringer gennem reduktion af udledningen af kuldiioxid fra transport;
- B. der henviser til, at det tredje mål opstillet i Kommissionens hvidbog om transportmål, om frem til 2030 at flytte 30 % af vejgodstransport på over 300 km over til mere bæredygtige transportformer såsom jernbaner og skibsfart, og flytte 50 % pr. 2050, også fordrer opstilling af hensigtsmæssig infrastruktur; der henviser til, at den europæiske transportpolitik og TEN-T kan yde et vigtigt bidrag til at indfri Unionens klimamål og de mål, der er fastsat i COP 21-Parisaftalen;
- C. der henviser til, at en fremadskuende EU-logistikpolitik bør være rettet mod at hjælpe logistiksektoren med at fastholde sin globale konkurrencedygtighed og sit bidrag til væksten i EU's økonomi i lyset af de stadig foranderlige økonomiske, samfundsmæssige og teknologiske tendenser og handelsforbindelser på verdensplan;
- D. der henviser til, at TEN-T-politikken har til formål at muliggøre effektiv, intelligent og bæredygtig transport, og henviser til, at fremtidsorienterede logistik- og flermodal transportløsninger navnlig fordrer en særlig tilgangsvinkel til tværsektorielt samarbejde;
- E. der henviser til, at flermodale transportforbindelser mellem havne, lufthavne, flermodale platforme og TEN-T- hovedkorridorerne og andre sektorer bør opprioriteres

¹ <https://english.eu2016.nl/documents/publications/2016/06/20/ministerial-declaration-on-implementing-ten-t>.

² <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/doc/2016-06-20-ten-t-days-2016/issues-papers.pdf>.

³ http://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16_08/SR_RAIL_FREIGHT_DA.pdf

med henblik på at give fremdrift til EU's økonomi og jobskabelse;

- F. der henviser til, at TEN-T-hovedkorridorerne stimulerer synergier gennem styrket fokus på terminaler og bytrafikknudepunkter såvel som gennem integrationen af intelligente og rene transportsystemer, og henviser til, at komplementaritet-adgangsfunktionen ved det samlede net også er af essentiel betydning;
- G. der henviser til, at der fortsat består betydelige forskelle mellem medlemsstaterne inden for transporteffektivitet og virkningsgrad, eftersom dette afspejler staternes økonomiske styrke, branchernes rolle i landene og deres geografiske forhold, infrastrukturkvaliteten og befolkningstætheden;
- H. der henviser til, at transportdroner giver nye muligheder for godstransport i logistikkæden, men henviser til, at såfremt disses potentiale skal kunne udnyttes, er der brug for et harmoniseret retsgrundlag og en gnidningsløs samordning med traditionelle transportformer for at kunne sikre den europæiske konkurrenceevne i fremtiden;
- I. der henviser til, at det aktuelle niveau af implementering af hovedkorridorerne, der er blevet aftalt inden for det europæiske transportnet, i betydelige grad kan komme økonomierne til gode i de lande, der er blevet hårdt ramt af den økonomisk krise;
- J. der henviser til, at der inden for godstransport er blevet indkredset problemer, som er knyttet til forskellige (elektriske) spændinger i de grænseoverskridende sammenkoblinger;
- K. der henviser til, at transportreguleringen i øjeblikket er knyttet til transportformen og henhører under forskellige internationale organers ressort (såsom Den Internationale Søfartsorganisation IMO eller Den Internationale Luftfartsorganisation ICAO);

EU-logistik og behovet for yderligere foranstaltninger inden for TEN-T-programmet

1. fremhæver betydningen af at sikre fri bevægelighed for personer, varer og tjenesteydelser, herunder gennem et effektivt og bæredygtigt godstransportsystem, til gavn for udviklingen af det indre marked og den økonomiske, sociale og territoriale samhørighed i EU;
2. mener, at et velfungerende EU-infrastruktursystem kun vil kunne være til gavn for logistiksektoren – og dermed også for regional udvikling og vækst – hvis det bliver implementeret og er i overensstemmelse med EU-lovgivningen og med den TEN-T-politik, der allerede er vedtaget; opfordrer indtrængende medlemsstaterne til at gennemføre lovgivningen korrekt i national ret uden at besvære den frie udveksling af varer; opfordrer medlemsstaterne til at højne deres bestræbelser på at anvende og efterleve EU-retten og afstå fra at indføre nye hindringer; opfordrer indtrængende Kommissionen til at indbringe medlemsstater for EU-Domstolen, hvis de sinker eller ændrer implementeringen af EU-retten, og til at give impuls til alle øvrige aktørers indsats med henblik på at undgå sådanne forsinkelser eller ændringer;
3. er bekymret over den negative indvirkning på logistiksektoren og dermed også på den regionale udvikling og vækst af lukningen af de interne grænser i forbindelse med den humanitære krise, migrationskrisen og terrortruslen i EU; opfordrer medlemsstaterne og Kommissionen til i videst muligt omfang at drage omsorg for at forhindre skadevoldende ulykker på godsstrømmene, når den fremsætter sådanne forslag; opfordrer Kommissionen til at tage disciplinære skridt over for medlemsstater, der

hindrer den frie bevægelighed, ved at forhindre godsstrømmene med fuldt overlæg;

4. understreger, at logistik spiller en central rolle, der ikke er tilstrækkeligt anerkendt, i at sikre effektiv og bæredygtig godstransport i EU; fremhæver behovet for at formulere en fornyet EU-strategi for godslogistik,
 - der tager hensyn til den nye TEN-T-infrastrukturpolitik,
 - der sigter mod yderligere reducere af de forskriftsmæssige, operationelle og tekniske hindringer,
 - der er udformet til at sikre optimal anvendelse af ressourcer,
 - der sigter mod at anvende og implementere ny teknologi og innovative løsninger, der vil styrke sektorens resultatopnåelse og fremskynde skiftet i retning af et sikkert og kulstoffattigt transportsystem,
 - der sigter mod at øge sammenkoblingen og udvikle infrastrukturen i de områder, hvor denne savnes,
 - der fremmer og understøtter den europæiske jernbaneindustri såvel som giver impuls til en EU-politik for genindustrialisering af jernbaner, der vil have det bedste positive perspektiv at gøre EU-logistikken mere bæredygtig og opnå en bedre konkurrenceposition for jernbaneprodukter på det globale marked,
 - der fra starten tager hensyn til droner som et fremtidig transportmiddel,
 - der fremmer fortsat udvikling af den akademiske forskning og uddannelse inden for transport- og logistikområdet og
 - der fremlægger en uafhængig, videnskabelig undersøgelse, som udfolder i hvilket omfang, vejgodstransporten kan flyttes over til jernbaner og indenlandske vandveje pr. hhv. 2030 og 2050, de hermed forbundne udgifter og i hvilket omfang miljøskader såsom luft og støjforurening kan undgås;
5. fremhæver, at implementeringen af TEN-nettet, med særlig vægt lagt på grænseoverskridende forbindelser og inden for tidsfrister, der skal være fastlagt og færdiggjorte inden 2030, vil reducere forekomsten af flaskehalse, forbedre interoperabiliteten mellem forskellige transportformer og bidrage til at yde integrerede flermodal godstransport i EU; minder om, at der skal etableres national planlægning af de samlede net i tråd med hovednetværket med henblik på at integrere det i de nationale, regionale og lokale infrastrukturer, der bør færdiggøres senest pr. 2050;
6. glæder sig over den øgede vægt, der inden for hovednetværkskorridor-tilgangen lægges på at udbygge kvaliteten af transportknudepunkter og forbindelserne til den sidste kilometer, på at indkredse og overvinde hindringer for interoperabilitetshindringer, at udvide og forny IKT-løsningerne og lukke andre huller (af fysisk, teknisk eller organisatorisk art), der kan virke hindrende for glidende godslogistik tjenester;
7. minder i denne forbindelse om betydningen af bytrafikknudepunkter – hvori en stor del af transportformerne (havne, lufthavnslogistik, knudepunkter, terminaler etc.) er samlet, og hvor omladning og sidste-kilometer-levering finder sted – eftersom de er nøglen til hele den logistiske kæde og skal vies større opmærksomhed, hvis der skal opnås

glidende bylogistik; understreger betydningen af at investere i disse bytrafikknudepunkter såvel som af at fremme jernbaneforbindelser til industrialæg og forbedret sammenkobling af jernbanenet og havne ved hav, indenlandske vandveje og oplandsknudepunkter; anmoder Kommissionen om at opprioritere disse investeringer i sin 2017-revision af Connecting Europe-faciliteten (CEF);

8. bemærker, at mangel på effektiv harmonisering og rettidig implementering fra medlemsstaternes side og af loyalt politisk samarbejde mellem nabomedlemsstater kan hindre gennemførelsen af grænseoverskridende projekter; glæder sig over den stigende interesse blandt EU-institutionerne for at støtte grænseoverskridende infrastruktur og -faciliteter, navnlig grænseoverskridende regionale jernbaneforbindelser af væsentlig betydning og med EU-merværdi; understreger, at manglende led i jernbaneinfrastrukturen i grænseoverskridende regioner bør imødegås med henblik på at muliggøre en effektiv og vellykket jernbanetransport; opfordrer Kommissionen, EU-koordinatorerne og de øvrige involverede interessehavere til at lægge tilsvarende vægt på små og større TEN-T-projekter og på de fordele på kort, mellemlang og lang, der kan skabes gennem sådanne projekter; tilskynder aktørerne til at fremme gevinster på kort sigt; tilskynder Kommissionen til at lette og sikre inddragelsen heraf i CEF-finansieringen;
9. mener, at mens det samlede net primært er medlemsstaternes ansvarsområde, er begge TEN-T's niveauer – i den hensigt ikke at udelukke omstigningskvalitet for visse områder i EU – afgørende for EU's logistik, idet de gør hovednettet mere fintmasket og tilsikrer sidste-kilometer-levering; er af den opfattelse, at regionale netværk ikke bør udelades af EU's perspektiv, herunder hvad angår finansiering og reguleringsmæssige foranstaltninger, navnlig de der angår jernbanenet, slottildeling og opkrævninger; understreger, at manglende led inden for netværksinfrastruktur i grænseoverskridende regioner bør håndteres med henblik på at muliggøre effektiv og vellykket grænseoverskridende jernbanetransport;
10. påpeger den centrale rolle, som flermodalitet spiller for godstransport, og opfordrer i forlængelse heraf til en øget inddragelse af flermodale platforme i medlemsstaternes planlægning og i den videre udvikling af ruter;
11. bemærker, at fordelingen af et stort antal knudepunkter og af godstrafikken i TEN-T-netværket falder sammen med tætbefolkede områder og tætte netværk, herunder grænseoverskridende zoner, der deler kapacitet med passagertrafikken; anser det for nødvendigt at optimere den måde, hvorpå godsinfrastruktur bør udformes inden for TEN-T, navnlig i ekstremt trafikerede områder, i et forsøg på at inkludere innovative bylogistikstrategier; opfordrer Kommissionen til i koordination med EU-koordinatorerne at vurdere fremskridt i implementeringen af projekterne og formå medlemsstaterne til at levere resultater; opfordrer endvidere Kommissionen til at genoverveje metodologien og kriterierne for etablering af godstransportnetværk og til navnlig at sikre, at der investeres i alternative godsruiter med mindre trafikerede knudepunkter, terminaler, lufthavne og havne, under hensyntagen til blandt andet miljøbeskyttelse og støjreduktionen;
12. beklager, at medlemsstaternes nationale infrastrukturplaner alt for ofte fastlægges uden skelen til TEN-T-målene; opfordrer indtrængende Kommissionen til at undersøge grundene til denne mangel på samarbejde og til at højne samordningen mellem de to planlægningsniveauer og foreslår, at der til det europæiske semester tilføjes et kapitel om tilsyn med sammenhæng og klar virkning, med hensigtsmæssige korrigerende

- foranstaltninger; opfordrer Kommissionen til at opprioritere medlemsstatsprojekter, der er i tråd med TEN-T og som koncentrerer indsatsen om projekter med større EU-merværdi, og til at overvåge grænseoverskridende transportprojekter; opfordrer indtrængende medlemsstaterne til at fastlægge deres nationale infrastrukturplaner i overensstemmelse med TEN-T-målene;
13. bemærker, at medlemsstater, der oplever økonomiske og budgetmæssige vanskeligheder, ikke er i stand til at samfinansiere godsprojekter, hvilket skyldes en rigid fortolkning af stabilitets- og vækstpagten; slår til lyd for optimal udnyttelse af offentlige og private finansieringsordninger, ikke mindst i lyset af blandingen af CEF og Horisont 2020 med den Europæiske Fond for Strategiske Investeringer og andre finansieringsinstrumenter; er af den opfattelse, at projekter udført som led i CEF ikke bør tages i betragtning i beregningen af den offentlige gæld; opfordrer Kommissionen til at foranstalte en undersøgelse af, hvorvidt en sådan foranstaltning vil være et hensigtsmæssigt middel til i nogen mærkbar grad at højne investeringerne i godsinfrastruktur;
 14. mener, at et effektivt EU-logistiksystem kræver yderligere samordning ud over de fysiske forbindelser og et operationelt TEN-T-net; opfordrer Kommissionen til at gøre logistik til en integreret del af hovednetværkskorridorerne, at højne dets koordination med nationale, regionale og lokale myndigheder og til i denne forbindelse at fokusere på både sammenkoblingsgraden mellem de forskellige korridorer og de regionale og bymæssige godstransportnetværk; opfordrer Kommissionen til at styrke TEN-T's europæiske koordinators virkefelt, så de kan række ud over den geografiske rækkevidde af de korridorer, der hører under deres individuelle ansvarsområder, og til at dække de horisontale politiske spørgsmål såsom flermodalitet og effektiv godslogistik; opfordrer Kommissionen til at evaluere dette arbejde vedrørende logistik og flermodalitet inden for korridorerne hvert andet år;
 15. mener, at lemfærdig vedligeholdelse af netværket kan påvirke TEN-T-infrastrukturens bæredygtighed og resultatopnåelse; understreger, at transportinfrastrukturen ikke blot trænger til at blive fornyet og moderniseret, men også løbende skal vedligeholdes; bemærker med bekymring, at den vedholdende mangel på interesse fra infrastrukturforvalteres og medlemsstaters side på vedligeholdelse forringer linjernes konkurrencedygtighed (fartrestriktioner, pålidelighed, sikkerhed), navnlig i tilfælde af jernbaner, hvad der sommetider fører til lukning af linjer; opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til sammen med EIB at se nærmere på nye finansieringsplaner for at lette investeringer i vedligeholdelsen af netværket;
 16. anmoder Kommissionen om at regelmæssigt aflægge rapport til Parlamentet om de dragne konklusioner og trufne foranstaltninger inden for det digitale transport og logistikforum, med henblik på yderligere at støtte digitaliseringen af godstransport og logistik; opfordrer til, at dette forum videreføres lige så længe, som det er til gavn;
 17. understreger nødvendigheden af at sikre, at planlagt infrastruktur imødekommer reelle behov for bæredygtig logistik, og at den ikke kommer til at udgøre en uforholdsmæssigt stor belastning af miljøet; understreger i denne sammenhæng, at beskyttelsen af biodiversitet og indfrielsen af EU's bevaringsmålsætninger bør integreres meget bedre i planlægningen og gennemførelsen af TEN-T;

Forbedret forenkling og nye rammer for digitaliseringen

18. fremhæver, at det haster med at bringe større forenkling i dokumenter og administrative og toldmæssige procedurer på tværs af alle transportformer og de forskellige led i de logistiske kæder; opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til inden for aftalen om bedre regulering at analysere overflødig EU-lovgivning om transport og mobilitet, at overvåge nationale, regionale og lokale regler, der eventuelt er i strid med EU-retten, og i givne tilfælde at harmonisere disse regler med EU-reglerne så hurtigt som muligt; opfordrer Kommissionen til at fremlægge en årlig fremskridtsrapport om denne sektor;
19. opfordrer indtrængende Kommissionen til inden udgangen af 2017 at foreslå digitale rammer for elektronisk informationsudveksling og transportforvaltning inden for flermodal transport (e-fragt) i den hensigt at fremme en forenklet, papirløs, glidende, gennemskuelig, sikker og pålidelig informationsstrømme mellem virksomheder, kunder og myndigheder, der bygges op omkring etablerede services (f.eks. SafeSeaNet, RFD, e-Manifest, flodinformationstjenesten, TAF, ITS); opfordrer Kommissionen til at sikre en harmoniseret anvendelse af e-transportdokumenter, anti-svig-systemer og cybersikkerhed;
20. opfordrer medlemsstaterne til generelt at godtage elektroniske transportdokumenter og til at ratificere og anvende e-CMR-protokollen uden forsinkelse;
21. understreger betydningen af innovation i brugen af ny teknologi såsom digitalisering (f.eks. digitale fragtbreve), adgang til data og dataudveksling, og samtidig opretholde et højt niveau af cybersikkerhed og databeskyttelse, der muliggør mere effektive transport- og logistikløsninger, forudsat at interoperabilitet og lige og ikke-diskriminerende adgang sikres; opfordrer Kommissionen til at fremlægge forslag til at sikre integration, tilgængelighed og beskyttelse af data, der er bærende for logistik og godstransport;
22. opfordrer med henblik på at sikre ikke-diskriminerende behandling i den digitale udveksling af information Kommissionen og medlemsstaterne til at udvikle et investeringssystem til at sørge for IT-basiskurser og løbende genopfriskningskurser vedrørende platforme, der bruges til dataudveksling;
23. understreger den rolle, som forskning og innovation kan spille for udviklingen af en logistik, der er miljømæssig bæredygtig og digitaliseret logistik og i at sikre større interoperabilitet mellem og sammenkobling af IT-systemer og -tjenester;
24. fremhæver behovet for yderligere at udvikle informations- og kommunikationssystemer, der til fulde udnytter potentialet ved det europæiske satellitnavigationssystem Galileo og Egnos og relateret trafikstyrings- og informationssystemer inden for alle transportformer og logistik, så der skabes adgang til alle tilgængelige finansielle redskaber, der kan give incitament til private investeringer;
25. opfordrer medlemsstaterne til at sikre øjeblikkelige, administrative procedurer, der har til formål at fremskynde implementeringen af TEN-T-korridorerne; anmoder Kommissionen om at sikre, at reglerne for SGP, statsstøtte og finansielle markeder ikke er hindrende for investeringer;

Udformning af og investering i det europæiske transportsystem med logistik som fokuspunkt

26. understreger behovet for at sikre tilstrækkeligt med EU-midler til implementeringen af TEN-T også efter den nuværende FFR; forventer, at Kommissionen fremlægger CEF-

midtvejsrevisionen i 2017 med forslag om rationalisering af foranstaltninger og ressourcer til implementering af prioritetsprojekterne i god tid; fastholder princippet om ”brug eller forspildt”, hvorved ubrugte CEF-midler stilles til rådighed for kommende indkaldelser af forslag; opfordrer indtrængende Kommissionen til at vurdere et forslag om en specifik opfordring til logistik i 2017, herunder flermodal transport og gods såvel som lastløsninger i bytrafikknudepunkter, inklusive innovativ og alternativ transport (dvs. droner, lastkøretøjer der anvender alternativ brændsel, cykling etc.);

27. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at foretage de fornødne investeringer med henblik på at færdiggøre sammenknytningen af EU's hovedkorridorer;
28. minder om betydningen af bytrafikknudepunkter i hele den logistiske kæde, hvor en vigtig del af omlastning og sidste-kilometer-levering finder sted; opfordrer medlemsstaterne, Kommissionen og projektophavsmændene til inden for TEN-T-hovednetværket at sætte fokus på koordineret udvikling af projekter, der fremmer flermodalitet inden for godslogistik, navnlig terminalknudepunkter, logistikplatforme og bytrafikknudepunkter, baseret på faktisk og fremtidig transportefterspørgsel og korrekt prioritering for så vidt angår lokal, grænseoverskridende og korridor-dækkende indvirkning;
29. finder, at pålidelighed, hyppighed, fleksibilitet, kundeorientering, transporttid og pris er de primære faktorer, som speditører tager i betragtning, når de vælger mellem forskellige transportmetoder;
30. mener, at et effektivt logistiksystem også skal være orienteret mod fremtidige teknologier, der opstiller hurtige, miljøvenlige og effektive former for godstransport; fremhæver potentialet og den voksende rolle, som automatisering og automatiseret transport spiller for logistik, herunder selvkørende køretøjer, droner og fjernstyrede robotter;
31. opfordrer Kommissionen til at tage nøje hensyn til automatiseringen og dens indvirkning på den logistiske strategi, og sikre glidende og effektiv integration heraf i TEN-T samt til at støtte forskning og investering i udviklingen af disse afgørende teknologier;
32. understreger potentialet ved automatiseret, selvstyrede transport såvel som ved fjernstyrede flyvefartøjer (droner) for logistikken; opfordrer til foranstaltninger til i forbindelse med opstilling af ITS-systemer i netværket af sikre, at automatiserede køretøjer og systemer kan fungere gnidningsløst med konventionelle køretøjer og sårbare brugere; er af den mening, at fremtidig udvikling og udbredt brug af fjernstyrede robotter og flyvefartøjssystemer (droner) opererer med nye, hurtige, miljøvenlige og effektive former for godstransport; opfordrer Kommissionen til at formulere en ny strategi, der garanterer, at droner kan integreres effektivt i TEN-T-programmet og til at udarbejde en vejledning herom for medlemsstaterne;
33. opfordrer Kommissionen til at overveje, hvilken indvirkning udbredelsen af just-in-time-praksisser har på miljøet, eftersom de øger køretøjstrafikken;
34. understreger behovet for – ikke mindst i betragtning af den gradvise tilnærmelse til en cirkulær økonomi – at integrere udgående og indgående logistikaktiviteter med henblik på at nedbringe det generelle volumen af cirkulerende køretøjer;

Haste- og effektivitetsforbedret integration af transportformer

35. understreger behovet for, at det i EU's strategi for bæredygtig transport prioriteres at sætte betydelige kræfter ind på at puste nyt liv i jernbaner og på at styrke de indre vandveje; anerkender, at navnlig jernbanerne konstant har mistet markedsandele siden den økonomiske krises begyndelse, og mener derfor, at medlemsstaterne og Kommissionen bør foreslå nye og ikke-diskriminerende initiativer med henblik på at støtte udviklingen af denne sektor i hele Europa;
36. opfordrer Kommissionen til at gøre jernbanegodstransport mere konkurrencedygtig ved hjælp af fuldt ud interoperable og indbyrdes forbundne jernbanenet og ved at sikre virksomheder lige adgang, og til at gøre det samme hvad angår godstransport ad indre vandveje, ad floder og ad søvejen samt luftgodstransport, så hver enkelt transportform kan operere på lige vilkår, og opfordrer indtrængende Kommissionen til at fremme multimodal og intermodal transport;
37. anser det europæiske jernbanestyringssystem ERTMS for et vellykket EU-projekt til fremme af godstransport i jernbanesektoren, og glæder sig over bestræbelserne på at fremskynde indarbejdelsen heraf ved at etablere milepæle for hver korridor; er opmærksom på de begrænsninger, der påvirker finansiering af multinationale flerniveau-baserede ERTMS-projekter; tilskynder Kommissionen og Det Europæiske Centrum for Investeringsrådgivning til at fremlægge specifikke finansieringsløsninger til at lette adgangen til finansiering fra EFSI (Den Europæiske Fond for Strategiske Investeringer) til ERTMS-opstilling til fordel for både infrastruktur- og lokomotivanlæg;
38. mener, at interoperabilitetshindringer og -begrænsninger i betydelig grad vil blive reduceret ved, at alle medlemsstater anvender interoperabilitetsdirektivet; understreger, at bløde foranstaltninger såsom interoperabelt rullende materiel (godsvogne med forsænket vognbund, lokomotiver til flere sporvidder osv.) også kan bidrage til at afbøde interoperabilitetsmæssige begrænsninger; opfordrer indtrængende Shift2Rail til at analysere EU-markedet såvel som den fremtidige udvikling og til at skabe incitamenter til løsninger for blød fleroperabel infrastruktur og rullende materiel for at støtte multimodale og kombineret transport;
39. gør opmærksom på behovet for at styrke kombineret transport og modernisere de nuværende EU-regler, herunder dem der er styrende for fællesskabsinterne cabotage- og transportdokumenter, således at de er letlæselige, forståelige og kan implementeres af myndighederne; glæder sig over Kommissionens tilsagn om at gennemgå Rådets direktiv 92/106/EØF og opfordrer indtrængende til, at den fremlægger gennemgangen hurtigst muligt;
40. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til – uden at det undergraver den overordnede sikkerhed – at indføre kraftigere og mere effektive foranstaltninger og incitamenter til at anspore jernbaneselskaberne til at bekæmpe støj fra jernbanegodstransport i betragtning af de negative helbredsmæssige følger af støjforurening, navnlig eftersom næsten syv millioner mennesker i EU er udsat for jernbane-støjgener på niveauer, som ligger over den tilladte tærskel for eksponering, især i byområder; opfordrer i denne forbindelse Kommissionen til at indføre øvre grænser for støjemissioner fra jernbanegodstransport;
41. mener, at der skal gives incitamenter til skiftet til jernbane- og vandvejstransport, da

- disse former nedbringer trafiktætheden og er mindre forurenende end vejtrafik;
42. bemærker, at indenlandske vandveje skal spille en øget rolle i at tilføre trafik til kysthavne som logistikcentre, navnlig ved at flytte varer ud i oplandet og forbinde de europæiske farvande;
 43. glæder sig over Kommissionens første skridt til at indføre brændstofstandarder for tunge erhvervskøretøjer og CO₂-grænser såvel som drivhusgasemissionsmål for vejgodssektoren på grundlag af Parisaftalerne; er af den opfattelse, at foranstaltninger, der kræver en revision af infrastrukturstandarder og operationelle standarder for TEN-T-netværket, kun bør overvejes, når der ikke kan opnås større effektivitetsgevinster med mindre indvirkning på infrastrukturen og miljøet gennem alternativer såsom reduktion af ”tomme hjemture”, bedre brug og tilgængelighed af alternative brændstoffer, bedre logistik og fremdriftssystemer;
 44. anmoder Kommissionen om at vurdere, om det er muligt at etablere en fælles standardmetode til måling af drivhusgasemissioner i hele forsyningskæden for alle modale transportløsninger;
 45. opfordrer Kommissionen til at fremme udviklingen af eldrevne og alternativt drevne transportformer og den nødvendige infrastruktur i hele TEN-T-nettet og – navnlig i bycentre – fremme udviklingen af innovative transportordninger, herunder eksempelvis anvendelse af eldrevne køretøjer og vedvarende energikilder, samt udvikling af alternative brændstoffer og den nødvendige infrastruktur; understreger, at anvendelsen af lette eldrevne erhvervskøretøjer til logistik til den sidste kilometer mindsker CO₂-emissionerne i almindelighed og de lokale emissioner af forurenende stoffer samt støj i særdeleshed og dermed bidrager positivt til luftkvaliteten i byerne; understreger derfor behovet for opladningsinfrastruktur i de logistiske knudepunkter;
 46. mener, at der er behov for yderligere foranstaltninger for at gøre vejtransport mere effektiv og miljøvenlig i logistikkæden; foreslår at lempe trafikrestriktioner og sikring af kontinuiteten og fuldstændig effektive logistik i hovednetværkskorridorerne for tunge erhvervskøretøjer, der kører på rene, alternative brændstoffer, som overholder de allerhøjeste emissions-, støj-, sikkerheds- og sociale standarder; fastholder, at hovednetværkskorridorerne som minimum i vidt omfang udstyres med alternative påfyldningsstationer og sikre lastbilmødesteder, herunder med de fornødne faciliteter til at erhvervschauffører kan tilbringe hvileperioder under rimelige forhold;
 47. finder, at ibrugtagningen af renere fremdriftssystemer inden for godstransport bør styrkes gennem en koordineret og presserende opstilling af infrastruktur til alternative brændstoffer i TEN-T-korridorerne i tråd med EU-lovgivningen;
 48. fremhæver betydningen af at fremme fremskaffelsen af og adgang til information om EU-multimodale og logistiske tjenesteydelser, navnlig til SMV'er, der har begrænset adgang til disse informationer; opfordrer Kommissionen til i samarbejde med netværksoperatører og medlemsstater at lette udvekslingen af de nuværende aftaler, redskaber, konventioner, lovgivning og bedste praksis om multimodal transport i EU, og til at udarbejde en vejledning, der skal være tilgængelig via internettet, til støtte for økonomiske operatører;
 49. bemærker, at digitalisering af tjenester spiller en rolle med hensyn til at tilskynde til mere miljøvenlige multimodale transportløsninger; opfordrer derfor Kommissionen til,

blandt andet gennem en sammenhængende lovgivningsmæssig tilgang på EU-plan, at lette tilgængeligheden til og delingen af data om trafikstrømmen gennem korridorerne og brugen af multimodal transport, navnlig for SMV'er, og til at sikre større inddragelse af lokale operatører og offentlige myndigheder i denne sektor med henblik på en forbedret styring af forsyningskæden og en mere effektiv anvendelse af ressourcer og infrastruktur, blandt andet ved at indsamle bedste praksisser; understreger, at tilgængeligheden af sådanne data om trafikstrømmen er afgørende for aktører – såsom udbydere af digitale kort- og navigationstjenester – med henblik på at muliggøre intermodal transport, effektiviseret ruteplanlægning, automatiseret kørsel, intelligente transportsystemer og "kolonnekørsel" (dvs. at flere køretøjer sammenkobles) inden for vejgodstransport, hvor sidstnævnte tillader en bedre udnyttelse af slipstrømmen og derved mindsker emissioner og øger vejenes kapacitet;

50. anbefaler, at montering af alkoholåse – med en lav, videnskabeligt baseret tolerancegrænse – gøres obligatorisk for alle nye typer af køretøjer til godstransport;

Bedre uddannelse og jobbetingselser til tiltrækning af nye fagfolk

51. bemærker, at arbejdsstyrkens arbejds- og levevilkår inden for logistikkæden i betydelig grad er blevet forringet i de seneste år, hvad der har gjort denne sektor mindre attraktiv for nye generationer, navnlig for mobile arbejdstagere;
52. bemærker med bekymring, at logistiksektoren står over for en knaphed på arbejdskraft, at den teknologiske udvikling vil føre til yderligere udfordringer i de kommende år og at en langsom tilpasning af arbejdsstyrken til nye teknologier, herunder digitale teknologier, vil kunne undergrave sektorens resultatopnåelse; opfordrer Kommissionen til at indkredse kursus- og læringsbehov på EU-niveau, såvel som arbejdsforhold, omkostninger og hindringer, der afskrækker arbejdstagere fra at indgå i transportsektoren, og til snarest muligt at foreslå foranstaltninger til at gøre det mere attraktivt for unge mennesker og for fremtidige generationer; anser dette for en mulighed for at højne proportionen af kvinder, herunder gennem tiltag til positiv særbehandling, og nytilkomne på transportarbejdsmarkedet, inklusive statsborgere fra tredjelande; mener endvidere, at strategisk investering i oplæring og bedre arbejdsvilkår bør omfatte initiativer til vidensudvikling inden for den offentlige sektor, med henblik på at inkludere gods-anliggender på bedre vis i social planlægning og udvikling af demonstrations- og testanlæg, hvor forskning og innovation inden for gods og logistik kan anvendes og afprøves under realistiske forhold;
53. opfordrer Kommissionen til at evaluere muligheden for finansielle investeringer i dobbelt og erhvervsrettet uddannelse inden for transportsektoren;
54. opfordrer indtrængende Kommissionen og medlemsstaterne til at sørge for tilstrækkelige og sikre parkeringsfaciliteter inden for TEN-T-korridorerne for at imødegå de stigende sikkerhedsspørgsmål for arbejdstagere inden for mobil transport;
55. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at tage Parlamentets seneste henstillinger om de socioøkonomiske aspekter af transportsektoren og om bekæmpelse af urimelige praksisser inden for arbejdsmarkedet i betragtning; bemærker, at lovgivningen vedrørende social- og arbejdsbetingelser skal respektere alle EU's grundlæggende frihedsrettigheder og ikke må indskrænke den lige konkurrence eller skabe nogen yderligere administrative byrder;

Behov for bedre statistiske oplysninger om logistik

56. understreger behovet for bedre intermodale transport- og resultatopnåelsesstatistik for logistiksektoren med henblik på at lette prognostisering og gennemgang af politik- og investeringsforanstaltninger samt for at yde værdifulde oplysninger til operatørerne; opfordrer Kommissionen til at samarbejde med interessehaverne om at udvikle EU-dækkende rammer for multimodal transport- og logistikstatistiske data, herunder udvikling af nye indikatorer, der bedre afspejler reelle tendenser indenfor godstransport;

o

o o

57. pålægger sin formand at sende denne beslutning til Rådet og Kommissionen.