



ANTAGNA TEXTER

P8_TA(2017)0009

Logistik i EU och multimodala transporter i de nya TEN-T-korridorerna

Europaparlamentets resolution av den 19 januari 2017 om logistik i EU och multimodala transporter i de nya TEN-T-korridorerna (2015/2348(INI))

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av sin resolution av den 9 september 2015 om genomförandet av vitboken från 2011 om transporter: översyn och vägen mot hållbara transporter¹,
- med beaktande av sin resolution av den 2 december 2015 om hållbar rörlighet i städer²,
- med beaktande av sin resolution av den 4 september 2008 om godstransporter i Europa³,
- med beaktande av sin resolution av den 5 september 2007 om godslogistik i Europa - nyckeln till hållbar rörlighet⁴,
- med beaktande av förordning (EU) nr 1315/2013⁵, och förordning (EU) nr 1316/2013⁶,
- med beaktande av förordning (EU) nr 913/2010⁷,
- med beaktande av kommissionens vitbok *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem* (COM(2011)0144),
- med beaktande av kommissionens meddelande *Påskynda EU:s övergång till en koldioxidsnål ekonomi* (COM(2016)0500),
- med beaktande av kommissionens meddelande *En europeisk strategi för utsläppsnål rörlighet* (COM(2016)0501),
- med beaktande av kommissionens meddelande *Stärkta europeiska investeringar för tillväxt och sysselsättning – Andra etappen av Europeiska fonden för strategiska*

¹ Antagna texter, P8_TA(2015)0310.

² Antagna texter, P8_TA(2015)0423.

³ EUT C 295E, 4.12.2009, s. 79.

⁴ EUT C 187E, 24.7.2008, s. 154.

⁵ EUT L 348, 20.12.2013, s. 1.

⁶ EUT L 348, 20.12.2013, s. 129.

⁷ EUT L 276, 20.10.2010, s. 22.

investeringar och en ny europeisk yttre investeringsplan (COM(2016)0581),

- med beaktande av kommissionens meddelande av den 16 februari 2016 *En EU-strategi för flytande naturgas och lagring av gas* (COM(2016)0049),
- med beaktande av ministerförklaringen från Rotterdam av den 20 juni 2016 om genomförandet av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T)¹,
- med beaktande av de dokument som utarbetades av de europeiska samordnarna om TEN-T-korridorerna för TEN-T-dagarna i Rotterdam 2016²,
- med beaktande av arbetsplanerna för stomnätsskorridorerna som utarbetats av de europeiska TEN-T-samordnarna,
- med beaktande av revisionsrättens särskilda rapport nr 08/2016: *Godstransporter på järnväg i EU: ännu inte på rätt spår*³,
- med beaktande av artikel 52 i arbetsordningen,
- med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism och yttrandet från utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet (A8-0384/2016), och av följande skäl:
 - A. Modern effektiv transport och logistik är av avgörande betydelse för att EU:s interna marknad ska kunna fungera effektivt och för att säkerställa konkurrenskraften, för att skapa nya affärsmöjligheter och sysselsättning, samt för att skydda miljön och begränsa klimatförändringarna genom minskade koldioxidutsläpp inom transport.
 - B. Det tredje målet i kommissionens vitbok om transporter har som syfte att överföra 30 procent av vägtransporterna på mer än 300 km till mer hållbara transportslag, exempelvis järnvägs- och sjötransporter, fram till 2030, och mer än 50 procent fram till 2050, vilket innebär att lämplig infrastruktur måste tas fram. Den europeiska transportpolitiken och TEN-T kan i hög grad bidra till uppnående av unionens klimatmål och målen i Parisavtalet (COP21).
 - C. En framsynt politik för logistik i EU bör sträva efter att hjälpa logistiksektorn att upprätthålla sin globala konkurrenskraft och sitt bidrag till att stärka EU:s ekonomi i ljuset av de föränderliga ekonomiska, samhälleliga och tekniska tendenserna och handelsförbindelser över hela världen.
 - D. TEN-T-politiken syftar till att möjliggöra effektiva, smarta och hållbara transporttjänster, och logistik och multimodala transportlösningar som är anpassade för framtiden kräver särskilt sektorsövergripande samarbete.
 - E. Det är nödvändigt att prioritera multimodala transportförbindelser mellan hamnar, flygplatser, multimodala plattformar och de viktigaste TEN-T-korridorerna och andra

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_sv.pdf,

sektorer för att stimulera unionens ekonomi och skapa nya arbetstillfällen.

- F. Stomnätkorridorerna inom TEN-T stimulerar synergier genom ökad tonvikt på terminaler och urbana knutpunkter samt genom integration av intelligenta transportsystem som drivs med rena bränslen. Det övergripande nätets kompletterande anslutningar är också mycket viktiga.
- G. Det förekommer fortfarande stora skillnader mellan medlemsstaterna när det gäller effektivitet och ändamålsenlighet i transporter, eftersom detta avspeglar staternas ekonomiska styrka, industrins roll i länderna, och deras geografiska förhållanden, infrastrukturens kvalitet och befolkningstätheten.
- H. Transportdrönare erbjuder nya möjligheter för godstransporter i logistikkedjan. För att deras fulla potential ska kunna tillvaratas krävs det emellertid både en harmonisering av den rättsliga grunden och en smidig samordning med de traditionella transportsätten för att Europas konkurrenskraft ska kunna garanteras även i framtiden.
- I. Den befintliga genomförandenivån avseende de korridorer i det europeiska transportnätet som fastställts som prioriterade skulle kunna ha en stor positiv inverkan på ekonomin i de länder som drabbats hårt av den ekonomiska krisen.
- J. Problem har uppdagats inom godstransporter med anknytning till skillnader i spänningsnivåer vid gränsöverskridande förbindelser.
- K. Transportregleringar är i dag knutna till respektive transportslag och faller under olika internationella organ (t.ex. Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) och Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao)).

Logistik i EU och behovet av ytterligare åtgärder inom ramen för TEN-T-programmet

1. Europaparlamentet understryker betydelsen av fri rörlighet för personer, varor och tjänster, bl.a. genom ett effektivt och hållbart system för godstransporter, för den inre marknadens utveckling, för EU:s välbefinnande samt för den ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållningen.
2. Europaparlamentet anser att ett sammanhängande infrastruktursystem för unionen endast är till nytta för logistiksektorn, och därmed även för regional utveckling och tillväxt, om den införlivas och överensstämmer med EU-lagstiftningen och med den TEN-T-politik som redan antagits. Parlamentet uppmanar medlemsstaterna att införliva lagstiftningen på ett korrekt sätt i den nationella lagstiftningen utan att begränsa det fria utbytet av varor. Parlamentet uppmanar medlemsstaterna att öka ansträngningarna för att tillämpa och efterleva EU-lagstiftningen och att avstå från att införa nya hinder. Parlamentet uppmanar med kraft kommissionen att väcka talan vid domstolen mot sådana medlemsstater som fördröjer eller ändrar genomförandet av unionslagstiftningen, och att ge stöd till alla andra relevanta aktörers åtgärder för att undvika sådana fördröjningar eller ändringar.
3. Europaparlamentet oroar sig över de negativa effekterna för logistiksektorn, och därmed även för den regionala utvecklingen och tillväxten, av stängningen av inre gränser i samband med den humanitära krisen, migrationskrisen och terroristhotet i EU. Parlamentet uppmanar medlemsstaterna och kommissionen att så långt som möjligt undvika oönskade effekter för fraktflödena när sådana åtgärder föreslås. Parlamentet

uppmannar kommissionen att vidta disciplinära åtgärder mot medlemsstater som minskar den fria rörligheten genom att medvetet hindra fraktflöden.

4. Europaparlamentet understryker den nyckelroll som logistiken har, som inte erkänts i tillräckligt hög grad, när det gäller att säkerställa effektiva och hållbara godstransporter i unionen. Parlamentet betonar behovet av att utarbeta en förnyad EU-strategi för godslogistik, där man
 - beaktar den nya TEN-T-infrastrukturpolitiken,
 - strävar efter att ytterligare minska regleringsmässiga, operativa och tekniska hinder,
 - säkerställer ett optimalt utnyttjande av resurser,
 - strävar efter att tillämpa och genomföra ny teknik och innovativa lösningar som stärker sektorns resultat och påskyndar övergången till ett säkert och koldioxidsnålt transportsystem,
 - strävar efter att öka konnektiviteten och utveckla infrastrukturen i sådana områden där denna saknas,
 - främjar och stöder den europeiska järnvägsindustrin och stimulerar en europeisk politik för återindustrialisering av järnvägssektorn med perspektivet att gagna alla, för att göra EU:s logistiksektor mer hållbar och järnvägsprodukterna mer konkurrenskraftiga på den globala marknaden,
 - redan från början tar hänsyn till drönare som ett framtida transportsätt,
 - främjar en fortsatt utveckling av den akademiska forskningen och utbildning inom transport- och logistikområdet, och
 - lägger fram en oberoende vetenskaplig studie som redogör för i vilken omfattning och till vilken kostnad godstransporter på väg kan flyttas över till järnvägar och inre vattenvägar senast 2030 och 2050, och i vilken utsträckning miljöskador som luftföroreningar och buller kan undvikas.
5. Europaparlamentet understryker att genomförandet av TEN-T-nätet, med särskild vikt på gränsöverskridande förbindelser och inom de tidsramar som fastställts och som ska färdigställas senast 2030, kommer att minska flaskhalsarna, förbättra driftskompatibiliteten mellan olika transportsätt och stödja integrerade multimodala godstransporter inom EU. Parlamentet påminner om behovet av nationell planering av det övergripande nätet, i överensstämmelse med stomnätet, för att integrera detta med den nationella, regionala och lokala infrastrukturen, som bör färdigställas senast 2050.
6. Europaparlamentet välkomnar den ökade tonvikten inom arbetet med stomnätskorridorerna vid att förbättra kvaliteten på transportknutpunkterna och deras anslutningar på den sista transportsträckan, i syfte att identifiera och avvärja hinder för driftskompatibilitet, förbättra IKT-lösningar och göra dem mer innovativa och avhjälpa alla andra brister (fysiska, tekniska eller organisatoriska) som kan hindra sammanhängande godslogistik tjänster.

7. Europaparlamentet påminner i detta sammanhang om vikten av urbana knutpunkter – där en stor del av transportsätten finns (hamnar, flygplatslogistik, knutpunkter, terminaler osv.) och där omlastning och distribution under den sista transportsträckan sker – eftersom de är viktiga för hela logistikkedjan och måste få mer uppmärksamhet om man ska kunna skapa sammanhängande stadslogistik. Parlamentet betonar vikten av att man investerar i dessa urbana knutpunkter samtidigt som man främjar järnvägsförbindelser till industrianläggningar och en bättre sammankoppling mellan järnväg och hamnar vid kusten och i inlandet samt knutpunkter i inlandet. Parlamentet uppmanar kommissionen att prioritera dessa investeringar i översynen av Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) 2017.
8. Europaparlamentet noterar att bristen på effektiv harmonisering och genomförande i rätt tid från medlemsstaternas sida och på ärligt politiskt samarbete mellan medlemsstaterna kan hindra gränsöverskridande projekt. Parlamentet välkomnar EU-institutionernas ökade intresse att stödja gränsöverskridande infrastruktur och faciliteter, särskilt viktiga gränsöverskridande regionala järnvägsförbindelser som har ett mervärde för EU. Parlamentet framhåller att man bör åtgärda saknade järnvägsförbindelser i de gränsöverskridande regionerna, för att möjliggöra effektiva och framgångsrika järnvägstransporter. Parlamentet uppmanar kommissionen, de europeiska samordnarna och andra intressenter att i lika hög grad uppmärksamma småskaliga TEN-T-projekt som större sådana och fördelar på kort, medellång och lång sikt som kan skapas genom sådana projekt. Parlamentet uppmanar aktörerna att främja framgångar på kort sikt. Parlamentet uppmanar kommissionen att underlätta och säkerställa att dessa tas med i FSE-finansieringen.
9. Europaparlamentet anser att även om det övergripande nätet huvudsakligen ligger på medlemsstaternas ansvar är båda nivåerna av TEN-T-nätet – för att inte utesluta konnektiviteten i vissa områden i EU – nödvändiga för logistiken i EU, då de tillför kapillaritet till stomnätet och säkerställer distribution under den sista transportsträckan. De regionala näten bör inte lämnas utanför det europeiska perspektivet, bl.a. när det gäller åtgärder avseende finansiering och regleringsåtgärder, särskilt sådana som hänförs till tillträde till järnvägsnätet, fördelning av ankomst- och avgångstider och avgifter. Parlamentet framhåller att man bör åtgärda järnvägsförbindelser som saknas i de gränsöverskridande regionerna, för att möjliggöra effektiva och framgångsrika gränsöverskridande järnvägstransporter.
10. Europaparlamentet påpekar att multimodalitet spelar en viktig roll inom godslogistiken och efterlyser därför ökad inkludering av multimodala plattformar i medlemsstaternas planering liksom i den fortsatta utvecklingen av transportrutter.
11. Europaparlamentet noterar att en stor andel av knutpunkterna och godstransporterna i TEN-T-nätet koncentreras till tätbefolkade områden, inberäknat gränsöverskridande områden, där täta nät delar kapacitet med passagerartrafiken. Parlamentet anser att det är nödvändigt att optimera det sätt på vilket godsinfrastrukturen ordnas i TEN-T-nätet, särskilt i överbelastade områden, så att hänsyn tas till innovativa urbana logistikstrategier. Parlamentet uppmanar kommissionen att i samarbete med de europeiska samordnarna utvärdera framstegen i genomförandet av projekten och uppmana medlemsstaterna att fullgöra sina åtaganden. Parlamentet uppmanar dessutom kommissionen att ompröva sin metod och sina kriterier för att inrätta godstransportnät och att se till att det främst investeras i alternativa godstransportrutter med mindre belastade knutpunkter, terminaler, flygplatser och hamnar, och även beakta miljöskydd

och bullerreduktion.

12. Europaparlamentet beklagar att medlemsstaternas nationella infrastrukturplaner alltför ofta fastställs utan hänvisning till TEN-T-målen. Parlamentet uppmanar kommissionen att undersöka orsakerna till denna brist på samarbete och att öka samordningen mellan de två planeringsnivåerna, och föreslår att man i den europeiska planeringsterminen lägger till ett kapitel om övervakning av dess samstämmighet och tydliga ändamålsenlighet med hjälp av lämpliga korrigerande åtgärder. Parlamentet uppmanar kommissionen att prioritera sådana projekt i medlemsstaterna som är i linje med TEN-T-planeringen och som inriktar insatserna på projekt som har större europeiskt mervärde, och att övervaka gränsöverskridande transportprojekt. Parlamentet uppmanar med kraft medlemsstaterna att fatta beslut om sina nationella infrastrukturplaner på ett sätt som är förenligt med TEN-T-målen.
13. Europaparlamentet noterar att medlemsstater med ekonomiska och budgetrelaterade svårigheter inte är i stånd att medfinansiera projekt som rör godstransporter på grund av en strikt tolkning av stabilitets- och tillväxtpakten. Parlamentet förespråkar en optimal användning av offentliga och privata finansieringsstrategier, även i fråga om att kombinera FSE och Horisont 2020 med Europeiska fonden för strategiska investeringar och andra finansiella instrument. Parlamentet anser att projekt som genomförs inom ramen för FSE inte bör ingå i beräkningen av den offentliga skulden. Parlamentet uppmanar kommissionen att utarbeta en studie om huruvida en sådan åtgärd vore ett lämpligt sätt att åstadkomma en tydlig ökning av investeringarna i godsinfrastrukturen.
14. Europaparlamentet anser att ett effektivt logistiksystem i EU kräver ytterligare samordning utöver den fysiska konnektiviteten samt ett operativt TEN-T-nät. Parlamentet uppmanar kommissionen att göra logistik till en integrerad del av stamnätsskorridorerna, att öka dess samordning med nationella, regionala och lokala myndigheter och i detta sammanhang fokusera på både sammankopplingen mellan de olika korridorerna och de regionala och urbana godstransportnäten. Parlamentet uppmanar kommissionen att utöka de europeiska TEN-T-samordnarnas ansvarsområde så att det går utöver det geografiska område för de korridorer som respektive samordnare ansvarar för, och så att det även omfattar horisontella politiska frågor såsom multimodalitet och effektiv godslogistik. Parlamentet uppmanar kommissionen att utvärdera detta arbete gällande logistik och multimodalitet inom korridorerna vartannat år.
15. Europaparlamentet anser att dåligt underhåll av nätet kan påverka TEN-T-infrastrukturens hållbarhet och resultat. Parlamentet betonar att transportinfrastruktur inte bara måste renoveras och moderniseras utan även underhållas regelbundet. Parlamentet noterar med oro att ihållande brist på intresse för underhåll från infrastrukturförvaltarnas och medlemsstaternas sida håller på att minska linjernas konkurrenskraft (hastighetsbegränsningar, tillförlitlighet, säkerhet), särskilt när det gäller järnvägarna, vilket ibland leder till att linjer läggs ner. Parlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna tillsammans med Europeiska investeringsbanken (EIB) att undersöka nya finansieringsstrategier för att underlätta investeringar i nätets underhåll.
16. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att regelbundet rapportera till parlamentet om slutsatser och åtgärder inom *Digital Transport and Logistics Forum* (forumet för digitala transporter och digital logistik), för att ytterligare stödja digitaliseringen av

godstransport och logistik. Parlamentet begär att forumet ska fortsätta så länge som det är ändamålsenligt.

17. Europaparlamentet betonar vikten av garantier för att planerad infrastruktur svarar mot de verkliga behoven av hållbar logistik och att den inte blir en ohållbar belastning på miljön. Parlamentet betonar i detta avseende att skyddet av den biologiska mångfalden och uppnåendet av EU:s bevarandemål i högre grad måste integreras mycket mer i planeringen och genomförandet av TEN-T.

Effektivare förenkling och nya ramar för digitalisering

18. Europaparlamentet betonar det akuta behovet av ytterligare förenkling av handlingar och administrativa förfaranden och tullförfaranden för alla transportsätt och för de olika stadierna i logistikedjan. Parlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att inom ramen för avtalet om bättre lagstiftning undersöka överflödiga EU-lagstiftning avseende transport och mobilitet, övervaka nationella, regionala och lokala bestämmelser som kan stå i strid med EU-rätten och, om sådana påträffas, harmonisera dessa bestämmelser med EU:s lagstiftning så snart som möjligt. Parlamentet efterlyser en årlig rapport från kommissionen om framstegen på detta område.
19. Europaparlamentet uppmanar med kraft kommissionen att före utgången av 2017 föreslå en digital ram för elektroniskt informationsutbyte och elektronisk transportförvaltning i multimodala transporter (e-transport) för att underlätta ett förenklat, papperslöst, sammanhängande, öppet och tillförlitligt informationsflöde mellan företag, kunder och myndigheter, som bygger på etablerade tjänster (såsom SafeSeaNet, direktivet om rapporteringsformaliteter, eManifest, systemet för flodinformationstjänster (RIS), telematikapplikationer för godstrafik (TAF) och intelligenta transporttjänster (ITS)). Parlamentet uppmanar kommissionen att säkerställa en harmoniserad tillämpning av e-transportdokument, system för bedrägeribekämpning och it-säkerhet.
20. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att acceptera elektroniska transporthandlingar i allmänhet, och att ratificera och tillämpa e-CMR-protokollet utan dröjsmål.
21. Europaparlamentet understryker vikten av innovation i användningen av ny teknik, såsom digitalisering (t.ex. digitala fraktsedlar), tillgång till uppgifter och utbyte av uppgifter, samtidigt som man vidhåller en hög nivå av it-säkerhet och dataskydd, för att möjliggöra effektivare transport- och logistiklösningar, förutsatt att driftskompatibilitet och jämlik och icke-diskriminerande tillgång säkerställs. Parlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram förslag för att säkerställa integrering, tillgänglighet och skydd av uppgifter som ligger till grund för logistik och godstransport.
22. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att utveckla ett system för investeringar i tillhandahållande av inledande it-utbildning och fortgående repetitionsutbildning om de plattformar som används för uppgiftsutbyte, för att säkerställa icke-diskriminerande behandling i samband med digitalt utbyte av uppgifter.
23. Europaparlamentet understryker betydelsen av forskning och innovation för utveckling av miljömässigt hållbar och digitaliserad logistik och större driftskompatibilitet och sammankoppling mellan it-system och it-tjänster.

24. Europaparlamentet betonar behovet av ytterligare utveckling av informations- och kommunikationssystemen, ett fullständigt utnyttjande av potentialen i de europeiska satellitnavigeringssystemen Galileo och Egnos och av tillhörande trafikstyrnings- och informationssystem i fråga om alla transportsätt och all logistik, varvid alla tillgängliga finansiella verktyg ställs till förfogande för att uppmuntra till privata investeringar.
25. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att säkerställa snabba administrativa förfaranden som syftar till att påskynda genomförandet av TEN-T-korridorerna. Parlamentet uppmanar kommissionen att säkerställa att bestämmelserna om stabilitets- och tillväxtpakten, statligt stöd och finansmarknader inte hindrar investeringar.

Utformning av och investering i det europeiska transportsystemet med fokus på logistik

26. Europaparlamentet understryker behovet att säkerställa tillräcklig EU-finansiering för genomförandet av TEN-T efter den nuvarande budgetramen. Kommissionen förväntas 2017 lägga fram FSE-utvärderingen efter halva tiden, med förslag till rationalisering av åtgärder och medel för genomförande av de prioriterade projekten i god tid. Parlamentet understryker principen om att outnyttjade resurser går förlorade, varvid oanvända FSE-medel görs tillgängliga vid kommande ansökningsomgångar. Parlamentet uppmanar kommissionen att utvärdera ett förslag till särskilt anbudsförfarande för logistik 2017, som utöver multimodala transporter och fraktgods även omfattar fraktlösningar i urbana knutpunkter, däribland innovativa och alternativa transporter (t.ex. drönare, fraktfordon som drivs med alternativa bränslen, cykling etc.).
27. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att med eftertryck begära att medlemsstaterna ska göra de investeringar som behövs för att slutföra förbindelserna mellan unionens stamnätskorridorer.
28. Europaparlamentet påminner om vikten av urbana knutpunkter i hela logistikkedjan, där en stor del av omlastningen och distributionen sker under den sista transportsträckan. Parlamentet uppmanar medlemsstaterna, kommissionen och projektansvariga att inom TEN-T:s stamnätskorridorer lägga tonvikten vid samordnad utveckling av projekt som ökar multimodaliteten inom godslogistik, särskilt terminalknutpunkter, logistikplattformar och urbana knutpunkter, som baseras på befintliga och framtida transportbehov och prioriteras korrekt i fråga om deras lokala, gränsöverskridande och korridoromfattande inverkan.
29. Europaparlamentet anser att tillförlitlighet, frekvens, flexibilitet, ett kundorienterat synsätt, transporttider och pris är de främsta faktorer som avsändare beaktar när de väljer mellan olika tillgängliga transportsätt.
30. Europaparlamentet anser att ett effektivt logistiksystem också måste inriktas på framtidens teknik, som erbjuder snabba, miljövänliga och effektiva godstransportsätt. Parlamentet betonar potentialen och den allt större roll som automatisering och automatiserad transport spelar för logistik, inberäknat självstyrande fordon, drönare och fjärrstyrda robotar.
31. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att fullt ut beakta automatiseringen och dess inverkan på logistikstrategin, och säkerställa en smidig och effektiv integrering av denna i TEN-T-nätet, och att stödja forskning om och investeringar i utvecklandet av dessa nyckeltekniker.

32. Europaparlamentet betonar den potential som automatiserade, autonoma transporter och fjärrstyrda luftfartyg (drönare) har för logistiken. Parlamentet efterlyser åtgärder för att säkerställa att automatiserade fordon och system fungerar smidigt tillsammans med konventionella fordon och sårbara användare när ITS-system används i nätet. Parlamentet anser att den framtida utvecklingen och den omfattande spridningen av fjärrstyrda robotar och luftfartygssystem (drönare) kräver nya, snabba, miljövänliga och effektiva godstransportsätt. Parlamentet uppmanar kommissionen att utarbeta en strategi som säkerställer att drönare kan integreras i TEN-T-programmet på ett effektivt sätt och att utarbeta en handbok om detta för medlemsstaterna.
33. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att beakta hur just-in-time-konceptet påverkar miljön, med tanke på att den ökar mängden fordonstrafik.
34. Europaparlamentet understryker vikten av att samordna logistik för in- och utgående transporter i syfte att minska den totala mängden fordon i rörelse, även med tanke på en gradvis övergång till en cirkulär ekonomi.

Brådskande och effektivare integrering av transportsätten

35. Europaparlamentet betonar att de viktigaste insatserna måste koncentreras på att blåsa nytt liv i järnvägen och på att stärka sektorn för inre vattenvägar, som en prioritet för EU:s strategi för hållbara transporter. Parlamentet inser att i synnerhet järnvägarna konstant har förlorat marknadsandelar sedan den ekonomiska krisen började, och anser därför att medlemsstaterna och kommissionen bör föreslå nya och icke-diskriminerande initiativ till stöd för utvecklingen av denna sektor i hela Europa.
36. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att främja konkurrenskraften för godstransporter på järnväg, genom att se till att järnvägsnäten är fullständigt driftskompatibla och förbundna med varandra och genom att garantera företagen lika villkor för tillträde, och att göra det samma för transporter på inre vattenvägar, på floder, till havs och med flyg så att varje transportslag kan verka på lika villkor, och kommissionen uppmanas också att främja multimodala och intermodala transporter.
37. Europaparlamentet anser att det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) är ett lyckat europeiskt projekt för att främja godstransporter på järnvägar, och välkomnar strävandena att påskynda dess införande genom att definiera milstolpar per korridor. Parlamentet är medvetet om de begränsningar som påverkar finansieringen av multinationella ERTMS-projekt på flera nivåer. Parlamentet uppmanar kommissionen och Europeiska centrumet för investeringsrådgivning att lägga fram särskilda finansieringslösningar för att underlätta tillgången till finansiering från Europeiska fonden för strategiska investeringar (Efsi) för genomförandet av ERTMS för både infrastrukturanläggningar och anläggningar för lok.
38. Europaparlamentet anser att hinder och begränsningar för driftskompatibilitet kommer att minska avsevärt genom att samtliga medlemsstater tillämpar direktivet om driftskompatibilitet. Parlamentet framhäver dessutom att mjuka åtgärder, såsom driftskompatibel rullande materiel (godsvagnar med lågt golv, lok med flera spårvidder etc.), också kan uppväga begränsningarna avseende driftskompatibilitet. Parlamentet uppmanar med kraft Shift2Rail-projektet att analysera både EU-marknaden och den framtida utvecklingen och att skapa incitament till lösningar för mjuk multioperabel infrastruktur och rullande materiel för att stödja multimodala och kombinerade

transporter.

39. Europaparlamentet påpekar behovet att stärka kombinerade transporter och att modernisera nuvarande EU-bestämmelser, däribland de som reglerar gemenskapsinterna cabotagetransporter och transporthandlingar, så att de blir tydliga och begripliga och kan genomföras av myndigheterna. Parlamentet välkomnar kommissionens åtagande att se över rådets direktiv 92/106/EEG och uppmanar kommissionen med kraft att presentera översynen utan dröjsmål.
40. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att, utan att äventyra säkerheten i stort, införa mer kraftfulla och effektiva åtgärder och incitament för att uppmuntra järnvägsföretagen att ta itu med problemet med bullret från godstransporter på järnväg, med tanke på att buller påverkar hälsan negativt. Nästan sju miljoner människor i EU, särskilt i tätortsområden, utsätts i dagsläget för järnvägsbuller över acceptabla nivåer. Parlamentet uppmanar därför kommissionen att införa bullergränsvärden för godstransport på järnväg.
41. Europaparlamentet anser att det bör skapas incitament för övergången till järnvägs- och sjötransporter, eftersom de minskar trafikstockningar och förorenar mindre än vägtransporter.
42. Europaparlamentet konstaterar att de inre vattenvägarna måste spela en allt större roll i betjäningen av yttre hamnar som logistikcentra, särskilt genom transport av varor i inlandet och för att koppla samman Europas hav.
43. Europaparlamentet välkomnar kommissionens första steg på grundval av Parisavtalet mot att införa bränslestandarder för tunga nyttofordon och gränsvärden för koldioxid samt ett mål för minskade växthusgasutsläpp för vägtransportsektorn. Parlamentet anser att åtgärder som kräver en översyn av infrastrukturnormerna och de operativa normerna för TEN-T-nätet endast bör övervägas om alternativa lösningar, såsom ett minskat antal fordon som kör tomma på tillbakavägen, bättre utnyttjande av och tillgång till alternativa bränslen, bättre logistik och drivsystem, inte kan öka effektiviteten och minska verkningarna på infrastrukturen och miljön.
44. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att undersöka om det går att fastställa en enda gemensam metod för beräkning av växthusgasutsläppen längs hela försörjningskedjan och för alla modala transportlösningar.
45. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att uppmuntra utvecklingen av eldrivna och alternativt drivna transportslag och den infrastruktur som behövs längs hela TEN-T-nätet, och att stimulera innovativa transportprojekt, särskilt i stadskärnor, t.ex. användning av eldrivna fordon och förnybara energikällor, samt utveckling av alternativa bränslen och tillhörande infrastruktur. Parlamentet betonar att användning av eldrivna lätta nyttofordon den sista sträckan fram till slutanvändaren minskar koldioxidutsläppen i allmänhet och de lokala luftföroreningarna och bullret i synnerhet, vilket således bidrar till bättre luft i städerna. Parlamentet betonar därför behovet av laddningsstationer vid logistikknutpunkter.
46. Europaparlamentet anser att det behövs ytterligare åtgärder för att göra vägtransporterna mer effektiva och miljövänliga i logistikkedjan. Parlamentet föreslår att man lättar på trafikrestriktionerna och ombesörjer kontinuitet och fullständigt effektiv logistik i

stomnätskorridorerna för sådana tunga nyttofordon som drivs med rena alternativa bränslen som är förenliga med de striktaste normerna avseende utsläpp, buller, säkerhet och sociala normer. Parlamentet insisterar på att stomnätskorridorerna överallt ska förses åtminstone med tankstationer för alternativa bränslen och säkra parkeringsplatser för lastbilar, däribland nödvändiga faciliteter som ger yrkesförare möjlighet att tillbringa sina viloperioder under drägliga förhållanden.

47. Europaparlamentet anser att införandet av renare framdrivningssystem inom godstransporter bör främjas genom ett samordnat och omgående utvecklande av infrastruktur för alternativa bränslen i TEN-T-korridorerna, i linje med EU:s lagstiftning.
48. Europaparlamentet betonar vikten av att främja tillhandahållande och tillgång till information om multimodala tjänster och logistiktjänster i EU, särskilt för små och medelstora företag, som har begränsad tillgång till sådan information. Parlamentet uppmanar kommissionen att i samarbete med nätoperatorerna och medlemsstaterna underlätta utbyte av nuvarande avtal, verktyg, överenskommelser, lagstiftning och bästa praxis om multimodala transporter inom EU, och att tillhandahålla en handbok på webben till stöd för de ekonomiska aktörerna.
49. Europaparlamentet noterar att digitalisering av tjänsterna är viktig för att främja transportlösningar som är mer miljövänliga. Parlamentet uppmanar därför kommissionen att underlätta, även med hjälp av koherent EU-lagstiftning, tillgången till och utbytet av data om trafikflödena längs korridorerna och användningen av multimodala transporter, särskilt för små och medelstora företag, och att säkerställa större deltagande av sektorns aktörer och offentliga myndigheter lokalt, i syfte att förbättra styrningen av försörjningskedjan och effektivisera användningen av resurser och infrastruktur, bl.a. genom att utbyta bästa praxis. Parlamentet understryker att tillgången till sådan trafikdata för olika aktörer, som t.ex. tillhandahåller digitala kartor och navigeringstjänster, är avgörande för att möjliggöra intermodal transport, effektivare planering av rutter, automatiserad körning och intelligenta körsystem och även användning av fordonskolonner inom godstransport på väg, eftersom detta innebär ett bättre utnyttjande av de aerodynamiska effekterna, vilket minskar utsläppen och ökar vägkapaciteten.
50. Europaparlamentet rekommenderar obligatorisk användning av alkolås – med en låg, vetenskapligt baserad tolerans i mätningen – i alla nya typer av fordon för godstransporter.

Förbättrad utbildning och bättre arbetsförhållanden för att locka nya yrkesverksamma

51. Europaparlamentet noterar att arbets- och levnadsvillkoren för arbetstagarna inom logistikkedjan har försämrats betydligt på senare år, vilket gör sektorn mindre attraktiv för nya generationer, i synnerhet för mobila arbetstagare.
52. Europaparlamentet noterar med oro att logistiksektorn står inför en brist på arbetskraft och att den tekniska utvecklingen kommer att innebära ytterligare utmaningar under de kommande åren och att arbetskraftens långsamma anpassning till nya tekniker, däribland digitala tekniker, kan undergräva sektorns resultat. Parlamentet uppmanar kommissionen att fastställa utbildnings- och fortbildningsbehov på EU-nivå, liksom att identifiera arbetsförhållanden, kostnader och hinder som avskräcker arbetskraften från

att etablera sig i transportsektorn, och att skyndsamt föreslå åtgärder för att göra sektorn mer attraktiv för unga människor och kommande generationer. Parlamentet anser att detta innebär en möjlighet att öka andelen kvinnor, även i form av åtgärder av positiv särbehandling, och nya aktörer på transportarbetsmarknaden, inbegripet medborgare från tredjeländer. Parlamentet anser vidare att en strategisk satsning på utbildning och bättre arbetsförhållanden bör inkludera initiativ för kunskapsutveckling inom den offentliga sektorn, för att bättre kunna beakta godsfrågor i stadsplaneringen, samt utvecklandet av visnings- och testarenor där gods- och logistikrelaterad forskning och innovation kan tillämpas och testas under verkliga förhållanden.

53. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att undersöka möjligheten att investera i varvad och yrkesinriktad utbildning i transportsektorn.
54. Europaparlamentet uppmanar eftertryckligen kommissionen och medlemsstaterna att tillhandahålla tillräckligt många säkra parkeringsplatser i TEN-T-korridorerna för att undvika en ökning av säkerhetsproblemen för mobila arbetstagare inom transportsektorn.
55. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att ta hänsyn till parlamentets senaste rekommendationer om socioekonomiska aspekter i transportsektorn och bekämpning av otillbörliga metoder på arbetsmarknaden. Parlamentet noterar att lagstiftningen om sociala villkor och arbetsvillkor måste respektera alla grundläggande friheter i EU och får inte begränsa rättvis konkurrens eller skapa någon ytterligare administrativ börda.

Bättre statistisk information om logistikbehoven

56. Europaparlamentet betonar behovet av bättre statistik om intermodala transporter och resultat inom logistiksektorn, för att underlätta prognoser och översyn av politik- och investeringsåtgärder samt ge operatörer tillgång till värdefull information. Parlamentet uppmanar kommissionen att samarbeta med intressenter för att ta fram en EU-omfattande ram för statistik om multimodala transporter och logistik, inberäknat utveckling av nya indikatorer som återspeglar verkliga trender i godssektorn bättre.

o

o o

57. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända denna resolution till rådet och kommissionen.