



EUROPAPARLAMENTET

2009 - 2014

Utskottet för transport och turism

2011/2096(INI)

23.8.2011

FÖRSLAG TILL BETÄNKANDE

om färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem (2011/2096(INI))

Utskottet för transport och turism

Föredragande: Mathieu Grosch

PR_INI

INNEHÅLL

	Sida
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS RESOLUTION	3
MOTIVERING	9

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS RESOLUTION

om färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem (2011/2096(INI))

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens vitbok ”Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem” (KOM(2011)0144),
- med beaktande av sin resolution av den 12 februari 2003 om kommissionens vitbok om den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden¹,
- med beaktande av sin resolution av den 12 juli 2007 om hållbara transporter för ett rörligt Europa²,
- med beaktande av sin resolution av den 6 juli 2010 om hållbara framtida transporter³,
- med beaktande av sin resolution av den 21 oktober 2010 om en integrerad havspolitik – utvärdering av gjorda framsteg och nya utmaningar⁴,
- med beaktande av sin resolution av den 6 juli 2011 om luftfartsskydd med särskild inriktning på säkerhetsskannrar⁵,
- med beaktande av sin resolution av den ... 2011 om trafiksäkerhet i Europa 2011–2020⁶,
- med beaktande av sin resolution av den 5 juli 2011 om kommissionens femte sammanhållningsrapport och strategin för sammanhållningspolitiken efter 2013⁷,
- med beaktande av kommissionens meddelande ”Handlingsplan för rörlighet i städer” (KOM(2009)0490),
- med beaktande av Europa 2020-strategin,
- med beaktande av gemenskapslagstiftningen på transportområdet,
- med beaktande av artikel 48 i arbetsordningen,
- med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism och yttrandena från utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet, utskottet för industrifrågor,

¹ EUT C43E , 19.2.2004, s. 250–259.

² EUT C175E, 10.7.2008, s. 556–561.

³ Antagna texter, P7_TA(2010)0260.

⁴ Antagna texter, P7_TA(2011)0386.

⁵ Antagna texter, P7_TA(2011)0329.

⁶ Antagna texter, P7_TA(2011)... – betänkande A7-0264/2011 – dagordningen för sammanträdesperioden september I.

⁷ Antagna texter, P7_TA(2011)0316.

forskning och energi och utskottet för regional utveckling (A7-.../2011), och av följande skäl:

- A. Den europeiska transportpolitiken påverkar ofta unionsmedborgarnas dagliga liv direkt, och ett gemensamt europeiskt transportområde skulle vara till nytta för dem.
 - B. Transportsektorn är av största betydelse för utvecklingen i Europeiska unionen och dess regioner och städer, eftersom sektorn står för ca 5 procent av BNP, skapar omkring 10 miljoner arbetstillfällen och därmed är avgörande för unionens industrier och ekonomi.
 - C. Transportsektorn kan lämna ett väsentligt bidrag till Europa 2020-strategin särskilt när det gäller sysselsättning, forskning, energi, innovation om miljö. Inom ramen för denna strategi bör säkerheten och miljöskyddet stärkas mer konsekvent.
 - D. Vissa av målen i den förra vitboken uppfylldes inte, och därför bör de mål som ställs upp i den aktuella vitboken kontrolleras och utvärderas regelbundet.
 - E. Transportsätten konkurrerar inte med varandra utan bör komplettera varandra, med effektiv sammodalitet som vägledande princip för effektiv fördelning mellan de olika transportsätten.
 - F. Transportsektorn har många gränseffekter som delvis är lätta att åtgärda och som därför bör avskaffas i sin helhet.
 - G. Öppnandet av transportmarknaderna bör gå hand i hand med kvalitet för tjänster, utbildning och sysselsättning.
 - H. EU bör fastställa sammanhängande normer för alla transportsätt, särskilt i fråga om säkerhet, teknik, miljöskydd och arbetsvillkor, för att också kunna driva igenom dem på global nivå.
1. Europaparlamentet välkomnar vitboken 2011, men konstaterar att viktiga mål i vitboken från 2001 har uppnåtts endast delvis eller inte alls. Därför föreslår parlamentet
 - att kommissionen till 2013, på grundval av rapporten om trafiksäkerheten i Europa 2011–2020, lägger fram konkreta förslag för att minska antalet döda och svårt skadade i trafiken med 50 procent jämfört med 2010, och
 - att man till 2014 lägger fram ett förslag om internalisering av de externa kostnaderna för alla trafikslag i syfte att stärka investeringar i rörlighet, säkerhet och forskning, utan att detta medför dubbla avgifter och snedvriden konkurrens.
 2. Europaparlamentet ansluter sig till de mål som anges i vitboken och som ska uppnås till 2050, men anser dock att perioden fram till 2020 bör definieras tydligare när det gäller finansiering – mot bakgrund av den ekonomiska situationen i de enskilda medlemsstaterna – och de allmänna utmaningarna för transportsektorn på energi- och miljöområdet. Därför uppmanar parlamentet kommissionen att utarbeta bestämmelser för att följande mål ska uppnås till 2020, och i det sammanhanget utgå från värdena från 2010 som referensvärden:

- minska koldioxidutsläppen från vägtrafiken med 20 procent,
- minska bullret från spårbundna fordon och deras energikonsumtion med 20 procent,
- minska koldioxidutsläppen inom luftfarten i hela det gemensamma europeiska luftrummet med 30 procent, och
- totalt minska utsläppen av koldioxid och föroreningar inom sjöfarten med 30 procent.

Parlamentet kräver att dessa mål ska betraktas som prioriteringar och därför kontrolleras varje år.

3. Europaparlamentet betonar att fullbordandet av EU:s inre transportmarknad bör eftersträvas men ändå inte frikopplas från ekonomiska, sysselsättningsmässiga och sociala aspekter, och uppmanar kommissionen att i samband med sina förslag om öppnande av marknaden för bland annat flygplatser, järnvägar och vägar se till att förslagen varken ger upphov till social dumpning eller privata monopol.
4. Europaparlamentet betonar att en effektiv sammodalitet för persontrafik och godstransporter, som mäts enligt ekonomisk lönsamhet, miljöskyddsaspekter, sociala villkor, arbetsvillkor och säkerhetsaspekter och riktas in på befintlig och planerad infrastruktur i de enskilda medlemsstaterna och regionerna, bör ses som en ledande princip för den framtida transportpolitiken. Parlamentet framhåller att man bör fastställa fördelningen mellan de olika transportsätten i medlemsstater och regioner enligt dessa värden i stället för att hålla fast vid det föreslagna gränsvärdet på 300 km för godstransporter på väg.
5. Europaparlamentet betonar att konceptet TEN-T bör omfatta ett begränsat antal projekt som får ökad finansiering, så att
 - medlemsstaterna åtar sig att eliminera de 25 kända flaskhalsarna i det europeiska transportområdet till 2020, prioritera gränsöverskridande projekt och till 2015 lägga fram ett godkänt finansieringskoncept,
 - kommissionen åtar sig att föreslå för medlemsstaterna att de i samordning med de regionalpolitiska åtgärderna tillhandahåller direktfinansiering för dessa projekt på minst 30 procent av de sammanlagda investeringarna,
 - kommissionen åtar sig att stödja alternativa finansieringsmodeller och finansieringsinstrument, bl.a. projektobligationer, och i samband med förslagen om internalisering av de externa kostnaderna se till att de intäkter som därmed uppstår allt mer används för finansiering av TEN-T-projekten,
 - prioriteringarna fastställs i nära samband med villkoren för utnyttjande av regionalt strukturstöd och medlemsstaterna åläggas att garantera finansiering av dessa projekt utöver tidsfristen för EU:s fleråriga program, och

- prioriteringen av projekten efter 2015 bör bibehållas endast i det fall då medlemsstaterna fattat bindande beslut för att säkerställa genomförandet av dessa projekt.
6. Europaparlamentet betonar att likadana säkerhetsnormer bör gälla för alla slags transporter av personer och gods i EU, och efterlyser ett förslag om finansiering av säkerhetsvillkor, så att man särskilt inom sjöfarten och luftfarten i första hand utgår från internationell samordning, och från att befintliga bestämmelser bör ses över eller nya läggas fram till 2015.
 7. Europaparlamentet betonar betydelsen av alternativ och förnybar energi för transportsektorn och framhåller att de fastställda målen kan uppnås genom en energimix och de energibesparingsmöjligheter som redan finns, jämsides med relevant infrastruktur.
 8. Europaparlamentet efterlyser ett förslag om rörlighet i städerna som ska läggas fram till 2015, enligt vilket projektstöd med respekt för subsidiaritetsprincipen ska bli beroende av att det utarbetas planer för rörlighet i städerna som omfattar en effektiv person- och godslogistikkedja. Planerna bör enligt parlamentet syfta till att minska transportvolymerna och miljöbelastningen (luftföroreningar och buller), följa normerna för unionens transportpolitik och vara förenlig med planer för omgivande städer och regioner.
 9. Europaparlamentet betonar att trafikanternas beteende är avgörande och efterlyser incitament för att människor ska välja hållbara transportmedel. I det sammanhanget framhåller parlamentet att man till 2013 bör lägga fram förslag som går ut på att bygga ut infrastrukturen för fotgängare och cyklister i städerna och fördubbla antalet personer som använder transportmedel som främst drivs med förnybar energi. Förslagen bör också ta hänsyn till man kan använda e-biljetter för multimodala resor och prissättning som incitament.
 10. Europaparlamentet är övertygat om att de grundläggande reglerna om passagerares rättigheter bör förankras i en stadga som omfattar passagerares rättigheter inom samtliga trafikslag. Därför förväntar sig parlamentet att det före utgången av 2013 läggs fram ett relevant förslag där hänsyn tas till varje enskilt transportsätts karaktärsdrag och de erfarenheter som uppnåtts.
 11. Europaparlamentet vill att ett FoU-program ska riktas in särskilt på rörlighet och att det ska få finansiellt stöd för att
 - man ska kunna bevara EU som produktions- och forskningsområde för de enskilda trafikslagen och
 - ta fram intelligenta, driftskompatibla och sammankopplade trafikledningssystem för samtliga trafikslag och därmed stödja Sesar, Galileo, ERTMS, RIS, SafeSeaNet, LRIT och ITS samt anslå de resurser som behövs.
 12. Europaparlamentet anser att de byråkratiska hindren bör avvecklas i samband med alla trafikslag och vill därför att transportdokumenten ska harmoniseras alltmer, bland annat för godstransporter på väg, och att ett förslag om enhetliga fraktdokument ska läggas fram till 2013.

13. Europaparlamentet betonar nödvändigheten av bättre och standardiserad kontrollutrustning, t.ex. radar för hastighetsövervakning, OBU (on-board units), kommunikationssystem och kommunikationssätt, och efterlyser ett förslag om ömsesidigt godkännande av och driftskompatibilitet för sådan utrustning till 2013.
14. Europaparlamentet understryker att direkta förbättringar och standardisering av lastenheter samt kontroller av transportfordons dimensioner skulle optimera de multimodala transportererna.
15. När det gäller vägtransportsektorn vill Europaparlamentet
- att man senast 2014 ser över bestämmelserna om kör- och vilotider i samband med person- och godstrafik samt genomför dessa,
 - att man utökar antalet uppställningsplatser för lastbilar i TERN-nätet i varje medlemsstat med 40 procent jämfört med 2010,
 - att kommissionen stödjer medlemsstaternas initiativ för att skapa en säker och miljövänlig fordonspark genom skattelättnader, och
 - att utbildningen och fortbildningen samt tillgången till sysselsättning för personer som arbetar inom transportsektorn stärks i syfte att harmonisera arbetsvillkoren och lönerna.
16. När det gäller sjöfarten vill Europaparlamentet
- att det läggs fram ett förslag om konceptet ”Blue Belt”,
 - att man fortsättningsvis stödjer programmet Naiades och, efter att programmet löpt ut 2013, redogör för de framsteg som gjorts och eventuellt överväger att bibehålla programmet,
 - att det läggs fram ett förslag om ökning av antalet multimodala förbindelser (plattformar) med 20 procent för inlandssjöfarten, inlandshamnarna och järnvägstransportererna till 2020 jämfört med 2010, och att relevant finansiellt stöd tillhandahålls,
 - att minst 10 procent av TEN-T-medlen ska tilldelas projekt inom inlandssjöfarten,
 - att man med tanke på sjöfartssektorns internationella karaktär harmoniserar sjöfartsutbildningarna till en internationell standard senast 2012 och lägger fram ett förslag om ömsesidigt erkännande av ramvillkor för utbildning av hamnarbetare före utgången av 2013, och
 - att kommissionen senast 2014 lägger fram ett förslag om reglering av hamntjänster.
17. När det gäller luftfarten vill Europaparlamentet
- att man till 2015 lägger fram ett förslag om inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet genom ytterligare minskning av de funktionella luftrumsblocken, och att

medlemsstaterna samtidigt påskyndar genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet,

- att man i samband med ytterligare förslag om öppnande av marknaderna prioriterar kvaliteten på tjänsterna och samordningen med internationella åtgärder, och
- att medlemsstaterna till 2012 genomför handeln med utsläppsrätter i EU även inom ramen för internationella avtal.

18. När det gäller järnvägstransporter vill Europaparlamentet

- att kommissionen i samband med öppnandet av marknaderna tar hänsyn till medlemsstaternas skyldigheter avseende den lokala kollektivtrafiken och det befintliga tjänsteutbudet i syfte att förbättra det nuvarande utbudet,
- att man till 2015 harmoniserar bestämmelserna om godkännande av fordon, så att godkännandet av rullande materiel får ta högst två månader, och att man därför till 2012 anpassar Europeiska järnvägsbyråns behörighetsområden och anslag i enlighet med detta, och
- att de nationella tillsynsmyndigheterna ska vara oberoende och stärkas för att skapa en effektivare utformning av järnvägarna, och att kommissionen till 2014 lägger fram ett förslag om inrättande av en europeisk tillsynsmyndighet.

19. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att årligen redogöra för målen i vitboken och läget när det gäller insatser och resultat samt underrätta parlamentet om detta.

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

MOTIVERING

Transportsektorn är synnerligen viktig för unionsmedborgarna för att den definierar rörligheten. EU-medborgarna är huvudaktörer inom det europeiska transportområdet, eftersom det hjälper dem att vara rörliga i alla livssituationer och eftersom de därmed kan dra nytta av den fria rörligheten i EU både yrkesmässigt och privat. I snitt går 13,2 procent av privathushållens utgifter till transportvaror och transporttjänster. Dessutom sysselsätter person- och godstrafiken många unionsmedborgare och bidrar till fullbordandet av den inre marknaden i EU: sektorn genererar nämligen ca 5 procent av välståndet i EU, mätt i BNP, och erbjuder mer än 10 miljoner arbetstillfällen.

För städerna och regionerna är transportsektorn en viktig faktor som inte endast förbinder städer och regioner med varandra utan även bidrar till EU:s ställning som ett område för forskning och innovation. Därmed är sektorn väsentlig för unionens och dess regioners utveckling och har omedelbara effekter på den sociala sammanhållningen i regionerna. Inrättandet av ett gemensamt europeiskt transportområde är därför direkt kopplat till regionpolitiken, miljöpolitiken, den ekonomiska politiken, socialpolitiken och sysselsättningspolitiken. På grund av denna koppling kan transportsektorn ge ett avsevärt bidrag till Europa 2020-strategin.

Föredraganden är förvånad över att medlemsstaterna underskattar transportpolitikens europeiska mervärde och hämmar den genom inkorrekt eller försenat genomförande av direktiven. Dessutom undrar han varför man under den ekonomiska och finansiella krisen inte tar flera initiativ till investeringar för att påskynda utbyggnaden av TEN-T. Det är ju fråga om hållbar infrastruktur som främjar sysselsättningen och ekonomin.

1. Samstämda och konkreta mål till 2020

Denna vitbok från 2011 bör syfta till fastställande av samstämda och effektiva mål, varvid man även bör dra lärdom av tidigare fel. Historien har visat att transportsektorn visserligen skapat delvis bättre arbetsvillkor och främjat öppnandet av marknaderna t.ex. för vägtransporter, men många av målen i vitboken från 2001 är fortfarande inte uppfyllda. Det är inte nödvändigt att undersöka om detta har att göra med medlemsstaternas bristande vilja att fastställa ambitiösa mål, genomförandet, kontrollerna eller helt andra orsaker. Det viktiga är att undvika en sådan situation i framtiden. Detta kan göras på så sätt att man inte fastställer nya mål på ett godtyckligt sätt utan ser över de gamla och antingen bibehåller dem, avstår från dem eller eventuellt omdefinierar dem. Två av de mål som man bör hålla fast vid är bl.a. att minska antalet döda och svårt skadade i vägtrafiken med 50 procent och att internalisera de externa kostnaderna för alla trafikslag. Numera måste dessa mål dessutom ses över regelbundet och inte först inom ramen för halvtidsrapporteringen.

Det är också viktigt att fastställa en frist för när dessa mål ska vara uppfyllda för att kunna undersöka hur man ska gå vidare. Målen i den nya vitboken hänför sig främst till perioden fram till 2050 eller 2030. Föredraganden ansluter sig visserligen till dessa långsiktiga mål, men betonar dock att det inte går att förutsäga hur snabbt innovationerna, tekniken och den ekonomiska situationen i medlemsstaterna utvecklas fram till dess och vilka utmaningar den europeiska transportpolitiken bör kunna hantera till 2050. Därför föreslår han konkreta mål till

2020 som är förenliga med andra politikområden och som avser samtliga transportsätt. Han vill också att målen ska kontrolleras varje år.

2. EU-standarder för en enhetlig europeisk inre transportmarknad

För att den inre transportmarknaden ska kunna fullbordas bör man fastställa vissa grundläggande villkor. Därmed kommer man att kunna anta de befintliga utmaningarna och sträva efter en harmonisering av bestämmelserna om transportsektorn. Dessutom avvecklar man därigenom gränseffekter som ofta är lätta att åtgärda.

a) Säkerhet

Säkerheten är en av de viktigaste hörnstenarna i den europeiska transportpolitiken, och efterlevnad av säkerhetsbestämmelserna är en grundförutsättning för skapandet av ett gemensamt europeiskt transportområde.

Inom vägtransportsektorn bör man betona nollvisionen som långsiktigt mål, liksom bibehållandet av det mål som går ut på att minska antalet döda och svårt skadade i vägtrafiken med 50 procent till 2020. I detta sammanhang bör kommissionen ta itu med de åtgärder som fastställs i betänkandet om den europeiska trafiksäkerheten 2011–2020 och infoga dem i sina förslag.

Samma säkerhetsstandarder bör dock inte endast gälla för vägtrafiken, utan även för alla andra transportsätt i Europa. På grund av sektorns internationella karaktär framför allt inom luftfarten och sjöfarten bör standarderna samordnas med internationella bestämmelser. Dessutom bör tydliga bestämmelser antas om finansiering av säkerhetsvillkoren.

Säkra person- och godstransportkedjor är oeftergivliga. I det sammanhanget bör man eftersträva att införa konceptet ”One-Stop Security” som möjliggör en enda säkerhetskontroll för passagerare och gods även i internationell trafik. Här vill föredraganden betona att rättvis information är av mycket stor betydelse. Särskilt i fråga om de tekniska villkoren för säkerhetsåtgärderna måste kommissionen samarbeta nära med parlamentet och se till att informationen är korrekt och att genomförandet av åtgärderna sker i samråd med medlemsstaterna. På så sätt ställer man upp realistiska mål som kan uppnås inom utsatt tid.

b) Energi och miljö

De befintliga utmaningarna för den europeiska transportpolitiken handlar bland annat om miljö- och energiproblem. Här bör EU-standarder fastställas som främjar det gemensamma europeiska transportområdet.

Minskade koldioxidutsläpp i trafiken är och förblir ett viktigt politiskt mål. För att uppfylla det bör man fastställa klara villkor för alla transportsätt och skapa relevanta incitament, så att alla trafikslag går in för hållbarhet. Bedömningen av transportsättens hållbarhet bör ske utifrån objektiva kriterier som inte endast inbegriper utnyttjandet, utan hela ”fotavtrycket” allt ifrån utsläppet och den infrastruktur som krävs till hanteringen.

Internalisering av de externa kostnaderna skulle kunna ge ett viktigt bidrag till transportsättens hållbarhet genom att minska avgaserna från trafiken och åtgärda flaskhalsar. Detta är emellertid endast möjligt om internaliseringen avser de externa kostnaderna för

samtliga transportsätt och intäkterna används för hållbar rörlighet och hållbara transporter samt infrastrukturer. Eurovinjettordningen och skyldigheten att öronmärka 15 procent av intäkterna, liksom EU:s system för handel med utsläppsrätter (ETS) inom luftfarten utgjorde steg i rätt riktning. Dessa åtgärder är emellertid inte tillräckligt ambitiösa, särskilt med tanke på att vägavgiftsdirektivet inte ens är bindande.

Eftersom transportsektorn är beroende av olja bör alternativ och förnybar energi tillmätas allt större betydelse. I det sammanhanget bör man dock framhålla att Europaparlamentet bör vara neutralt när det gäller teknik och dessutom att varje form av alternativ energi har sina egna särdrag och därmed vissa för- och nackdelar. Om man använder eller kan använda fordon som drivs med el eller väte, bibränsle eller syntetiska bränslen, LPG eller biogas beror inte minst på trafikslagen och medlemsstaterna själva. Därför anser fördraganden att det endast är en energimix som kan leda till realistiska och hållbara lösningar. Lösningar som man redan idag vet ger energibesparingar i samband med alla transportsätt bör dock beaktas alltmer, liksom bland annat trafikbeteendet, som kan stödjas genom lämplig utbildning och fortbildning, snabbt inrättande av funktionella luftrumsblock, lyftnings- och landningsmöjligheter samt rörlighetsplaner som möjliggör större hänsyn till bl.a. bussar och spårvägar. Energibesparingar kan redan idag ge avsevärda resultat.

I samband med diskussioner om alternativ energi bör man inte heller glömma inrättandet av relevant infrastruktur. Därför är det särskilt viktigt att skapa incitament för uppbyggnad av en sådan infrastruktur. Inte ens de mest hållbara lösningarna kommer nämligen att förverkligas om deras pris är alltför högt för den normala konsumenten och om den infrastruktur som behövs inte finns. Här är samstämmigheten mellan åtgärderna inom olika politikområden av största betydelse. Därför bör energi- och miljöskyddsåtgärderna vara inriktade på den europeiska transportpolitikens riktvärden och vice versa för att en harmonisering ska gå att genomföra.

c) Arbetsvillkor och sociala villkor

Harmoniseringen av arbetsvillkoren och de sociala villkoren för personer som är sysselsatta inom transportområdet är också en viktig förutsättning för att man ska kunna garantera en välfungerande inre transportmarknad i EU.

Harmoniseringen av utbildningar och fortbildningar, tillgången till sysselsättning samt arbetsvillkoren i samband med alla transportsätt kommer på lång sikt att leda till en utjämning av lönerna och därmed förhindra både social dumpning och snedvriden konkurrens. Ömsesidigt erkännande av utbildningar och fortbildningar spelar i detta sammanhang en avgörande roll. Inom sjöfarten bör samordningen på internationell nivå beaktas.

Om det är fråga om kommissionsförslag om liberalisering av hamntjänster, marktjänster eller vilken annan typ av marknadsliberalisering som helst bör dessa förslag samtidigt stimulera en harmonisering av de arbetsrättsliga och socialrättsliga bestämmelserna och fokusera på tjänsternas kvalitet.

När det gäller vägtransporterna bör bestämmelserna om körtider och vilotider ses över på nytt, och det bör införas en möjlighet till strängare kontroller, dock så att de konkreta aspekterna beaktas. Uppställningsplatserna för lastbilar bör göras säkrare och antalet platser bör utökas i hela EU för att det överhuvudtaget ska bli möjligt för yrkeschaufförerna att efterleva

vilotiderna. Genomförandet av direktivet i medlemsstaterna, antalet kontroller och påföljderna bör också harmoniseras i högre grad.

Inom alla trafikslag bör utbildningarnas kvalitet ses som en grundval för att man ska kunna garantera säkerheten för både arbetstagare och trafikanter.

d) Administrativ förenkling

Utmaningarna för de olika transportsätten uppstår främst vid medlemsstaternas gränser, men dessa går delvis lätt att åtgärda. De här s.k. gränseffekterna uppstår särskilt i gränsområdena. I detta sammanhang finns det ofta bilaterala avtal mellan medlemsstaterna för att lösa vissa problem, men även här krävs EU-omfattande regler. I EU finns det t.ex. 6 000 olika regler om godkännande av järnvägsmateriel, och det kan ta flera år att få ett sådant godkännande. Att minska antalet regler, som delvis införts av protektionistiska skäl, hindrar europeiska järnvägsföretag att erbjuda sina tjänster i en annan medlemsstat. Denna situation är ohållbar. Därför föreslår föredraganden att reglerna om godkännande av järnvägsfordon harmoniseras och att längden på godkännandeförfarandena förkortas till två månader. För att man verkligen ska kunna genomföra dessa gränseffekter bör Europeiska järnvägsbyrån beviljas relevanta befogenheter.

Kontrollutrustningen bör också förenhetligas i hela EU. Det får inte vara så att en gränspolis inte får utnyttja grannlandets kontrollutrustning bara för att den inte har kalibrerats i den berörda polisens hemland. Därför är det också viktigt med ett inventarium på detta område, liksom med ett kommissionsförslag om enhetliga bestämmelser.

Vidare skulle en harmonisering av transportdokumenten för alla trafikslag effektivisera transporterna. E-transport skulle dessutom begränsa byråkratin avsevärt och påskynda transporterna.

e) Den globala faktorn

Som global föregångare bör EU genomföra dessa bestämmelser om säkerhet, miljöskydd, energi och teknik. Detta kommer dock endast att vara möjligt om de 27 medlemsstaterna enas om harmonisering och standardisering och därefter genomför bestämmelserna med goda resultat. EU:s bestämmelser kan försvaras endast om unionen talar med en röst. Att detta i dagens läge fortfarande är problematiskt framgår klart av följande exempel. För det första har handeln med utsläppsrätter (ETS), som ska införas 2012, visat hur kraftigt motståndet är på internationell nivå. För det andra visar den långsamma utvecklingen av trafikstyrningssystemet ERTMS hur mycket medlemsstaterna tvekar. Slutligen utgör luftfartsavtalet med Förenta staterna, i vilket bestämmelserna om harmonisering av lagstiftningen, ömsesidigt erkännande och tekniskt stöd inte är tillräckligt omfattande, ett utmärkt exempel på de utmaningar som EU ännu måste klara av att anta på internationell nivå.

3. Effektiv sammodalitet som en vägledande princip för framtidens europeiska transportpolitik

Det europeiska transportområdet kommer att stå inför svåra kapacitetsproblem inom gods- och persontransporterna. Godstransporterna förväntas öka med ca 40 procent och persontransporterna med ca 34 procent fram till 2030 jämfört med 2005. Detta visar klart hur

brådskande det är med europeiska lösningar. Lösningarna finns i konceptet effektiv sammodalitet. Föredraganden anser att transportsätten inte bör konkurrera med varandra på grund av kapacitetsproblem, utan komplettera varandra inom ramen för effektiv sammodalitet. Detta innebär att man i lika hög grad beaktar ekonomiska, miljömässiga, sociala och säkerhetsmässiga aspekter och bedömer effektiviteten med hänsyn till de olika trafikslagens utgångssituation, de geografiska förhållandena samt utvecklingen i fråga om transporter och rörlighet i de olika regionerna. Detta bör bli en vägledande princip för framtidens transportpolitik i stället för det gränsvärde på 300 km som kommissionen föreslagit för hela det europeiska transportområdet. Kommissionen anser att man till 2030 bör flytta 30 procent av godstransporterna från vägsträckor på över 300 km till andra transportsätt som järnväg eller sjöfart. Denna bestämmelse bör inte bibehållas, men en viss kilometergräns skulle kunna tillämpas som riktlinje om medlemsstaterna och regionerna fastställer en sådan gräns i enlighet med sina nuvarande och framtida möjligheter.

Sammodaliteten skulle också förbättras om man anpassade lastenheterna och om inga volymer gick förlorade vid övergången från ett trafikslag till ett annat. Detta förutsätter att lastenheterna harmoniseras och kontrollerna av fordonens dimensioner anpassas på motsvarande sätt.

4. TEN-T och finansiering

TEN-T är mycket viktiga för den europeiska transportpolitiken, och därför bör näten bli mer effektiva och genomförbara. Detta sker genom att man begränsar antalet projekt och ökar finansieringen. Ett överskådligt och finansiellt säkrat centralt nät, som ska bedömas utifrån kriterier för hållbar utveckling på EU-nivå, men också på regional nivå, kommer framför allt att påskynda de etapper som släpar efter (i synnerhet i gränsområden). Efter det att de prioriterade projekten har fastställts vill föredraganden att deras prioritering endast bevaras i det fall att medlemsstaterna fattar bindande beslut som tydligt påskyndar fullföljandet av projekten. Endast på så sätt kan man se till att det centrala nätet byggs ut i sin helhet så snart som möjligt och att man inte håller fast vid projekt som endast har små chanser att bli fullbordade.

Projekten står ofta och stampar för att de inte får den finansiering som krävs. Därför föreslår föredraganden att medlemsstaterna till 2015 lägger fram ett finansieringskoncept för att åtgärda 25 av de flaskhalsar som fastställts.

Prioriteringarna bör dessutom fastställas i nära samband med villkoren för utnyttjande av regionalt strukturstöd och medlemsstaterna åläggas att garantera finansiering av dessa projekt utöver tidsfristen för EU:s fleråriga program.

Vidare anser föredraganden att kommissionen å ena sidan bör stödja direkt finansiering på minst 30 procent av de sammanlagda investeringarna och å andra sidan stödja alternativa finansieringsmodeller och/eller finansieringsinstrument eller projektobligationer. Detta kan ske i nära samarbete med de europeiska finansinstituten. Margueritefonden är ett bra exempel på detta. Ett alternativt finansieringsinstrument skulle kunna upprättas i samband med internaliseringen av de externa kostnaderna om intäkterna alltmer användes för finansieringen av TEN-T-projekt. Detta skulle samtidigt skapa ett incitament för offentlig-privata

partnerskap. Ett garanterat flöde av pengar skulle ge ökad planeringssäkerhet och därmed göra det betydligt mer attraktivt för privatföretag att investera i TEN-T-projekt.

5. Rörlighet i städerna

Det finns ett akut behov av åtgärder i städerna, eftersom invånarantalet i tätorter inte endast stiger utan också leder till ökad trafik samt mer buller och luftföroreningar.

För att lösa dessa problem bör städerna utarbeta planer för hållbar rörlighet, och det ekonomiska stödet till projekt bör vara beroende av att sådana planer läggs fram. Naturligtvis ska städerna själva i enlighet med subsidiaritetsprincipen avgöra vilka projekt de vill genomföra, men projekten bör följa normerna för den europeiska transportpolitiken, det vill säga omfatta effektiva multimodala person- och godslogistikkedjor, som inte endast minskar trafiken i städerna utan även motverkar miljöbelastningen. Rörlighetsplanerna bör därför bl.a. stärka infrastrukturen för fotgängare och cyklister samt fördubbla antalet personer som använder offentliga transportmedel. Särskilt buss- och järnvägsförbindelserna kan bidra i hög grad till effektiv sammodalitet för trafiken i städer, förorter och regioner, om infrastrukturen anpassas på lämpligt sätt eller ställs till förfogande.

Dessutom bör hänsyn tas till samstämmigheten mellan enskilda städers och regioners rörlighetsplaner, så att de är samordnade med omgivande städer och regioner, även om dessa befinner sig i en annan medlemsstat.

I och omkring städer bör det finnas ett säkert, attraktivt och pålitligt transportsystem där de olika transportsätten har anpassats till varandra och därmed möjliggör multimodala transporter. Biljettpriser, tillhandahållande av e-biljetter som kan bokas online och passagerarnas rättigheter spelar också en viktig roll i detta sammanhang, eftersom de påverkar valet av transportsätt.

6. Forskning och innovation

Forskning och innovation är särskilt viktig inom transportsektorn, eftersom de transportsystem som därigenom utvecklas inte endast minskar belastningen på miljön och ökar säkerheten, men kan samtidigt säkerställa ett kontinuerligt trafikflöde. Dessutom främjar de EU:s ställning som ett ställe för produktion och forskning.

Föredraganden vill därför att man inrättar ett forsknings- och utvecklingsprogram som är särskilt inriktat på rörlighet och stödjer det finansiellt, i syfte att ta fram intelligenta, driftskompatibla och sammankopplade trafikledningssystem för samtliga trafikslag, bland annat Sesar, Galileo, ERTMS, RIS, SafeSeaNet och ITS.