



EUROPA-PARLAMENTET

2009 - 2014

Mødedokument

A7-0425/2011

24.11.2011

BETÆNKNING

om en køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem (2011/2096(INI))

Transport- og Turismeudvalget

Ordfører: Mathieu Grosch

INDHOLD

	Side
FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS BESLUTNING	3
BEGRUNDELSE.....	15
UDTALELSE FRA UDVALGET OM MILJØ, FOLKESUNDHED OG FØDEVARESIKKERHED.....	22
UDTALELSE FRA UDVALGET OM INDUSTRI, FORSKNING OG ENERGI	28
UDTALELSE FRA REGIONALUDVIKLINGSUDVALGET	33
RESULTAT AF DEN ENDELIGE AFSTEMNING I UDVALGET	36

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS BESLUTNING

om en køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem (2011/2096(INI))

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Kommissionens hvidbog om "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem" (KOM(2011)0144),
- der henviser til sin beslutning af 12. februar 2003 om Kommissionens hvidbog om "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg"¹,
- der henviser til sin beslutning af 12. juli 2007 "Hold Europa i bevægelse – Bæredygtig mobilitet på vores kontinent"²,
- der henviser til sin beslutning af 6. juli 2010 om en bæredygtig fremtid for transporten³,
- der henviser til sin beslutning af 21. oktober 2010 om integreret havpolitik – Evaluering af gjorte fremskridt og nye udfordringer⁴,
- der henviser til sin beslutning af 5. juli 2011 om Kommissionens femte samhørighedsrapport og strategien for samhørighedspolitikken efter 2013⁵,
- der henviser til sin beslutning af 6. juli 2011 om luftfartssikkerhed med særlig fokus på securityscannere⁶,
- der henviser til sin beslutning af 27. september 2011 om europæisk trafikikkerhed 2011-2020⁷,
- der henviser til Kommissionens meddelelser "Borgernes transportnet" (KOM(1995)0601) og "Handlingsplan for bytrafikken" (KOM(2009)0490),
- der henviser til Kommissionens meddelelse fra 1995 med titlen "Mod fair og effektiv prissætning på transportområdet" (KOM(95)0691) og til Kommissionens meddelelse fra 1998 med titlen "Transport og CO₂" (KOM(98)0204) og til, at Kommissionen på ny bør offentliggøre denne meddelelse,
- der henviser til Europa 2020-strategien,

¹ EUT C 43 E af 19.2.2004, s. 250.

² EUT C 175 E af 10.7.2008, s. 556.

³ Vedtagne tekster, P7_TA(2010)0260.

⁴ Vedtagne tekster, P7_TA(2011)0386.

⁵ Vedtagne tekster, P7_TA(2011)0316.

⁶ Vedtagne tekster, P7_TA(2011)0329.

⁷ Vedtagne tekster, P7_TA(2011)0408.

- der henviser til gældende fællesskabsret på transportområdet,
 - der henviser til forretningsordenens artikel 48,
 - der henviser til Transport- og Turismeudvalgets betænkning samt udtalelser fra Udvalget for Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed, Udvalget for Industri, Forskning og Energi og Regionaludviklingsudvalget (A7-0425/2011),
- A. der henviser til, at den europæiske transportpolitik har direkte indflydelse på mange af EU-borgernes daglige liv, og at et reelt fælles europæisk transportområde, der kommer alle eksisterende hindringer mellem de forskellige transportformer og nationale systemer til livs uden konkurrenceforvridning og social dumping, ville være til stor gavn for dem;
- B. der henviser til, at transportsektoren er af største vigtighed for udviklingen i den Europæiske Union, dens regioner og byer, eftersom sektoren genererer ca. 5 % af bruttonationalproduktet og sikrer omkring ti millioner arbejdspladser; der henviser til, at det er afgørende at fastholde EU's evne til at udvikle og innovere på områder som mobilitet, transport og logistik, som er afgørende for Europas stilling som industrielt og økonomisk centrum og dens globale konkurrenceevne; der henviser til, at små og mellemstore virksomheder spiller en særlig vigtig rolle i transportsektoren;
- C. der henviser til, at den fremtidige europæiske transport- og mobilitetspolitik bør integrere 20-20-20-målene frem til 2020 som et primært grundlag for beslutningstagningen på dette område;
- D. der henviser til, at transport kan yde et væsentligt bidrag til EU 2020-strategien, navnlig hvad angår beskæftigelse, bæredygtig økonomisk vækst, forskning, energi, innovation og miljø, idet sikkerhed og miljøbeskyttelse bør fremmes på en mere konsekvent måde og koordineres i højere grad;
- E. der henviser til, at visse mål i den sidste hvidbog ikke blev nået, hvorfor det er nødvendigt, at de heri fastsatte mål kontrolleres og vurderes regelmæssigt;
- F. der henviser til, at de forskellige transportformer ikke bør konkurrere med hinanden, men derimod supplere hinanden inden for rammerne af en effektiv samordning i henhold til et overordnet princip om en effektiv modal fordeling af transportformer;
- G. der henviser til, at målene for en ændring af transportmiddelfordelingen ikke kan opnås gennem lovgivning, men alene ved hjælp af en funktionel infrastruktur med reelle fordele, styrker og incitamenter;
- H. der henviser til, at det er afgørende at sikre en vellykket udvikling af det transeuropæiske transportnet (TEN-T), effektivt at forbinde transportnettene i alle EU's regioner og at udjævne ulighederne mellem de forskellige grader af infrastrukturudvikling i EU's medlemsstater;
- I. der henviser til, at der i transportsektoren og den grænseoverskridende infrastruktur stadig er mange historiske og geografiske hindringer (forskellige sporvidder eller uovervindelige hindringer i form af bjergkæder som Alperne, Pyrenæerne og

- Karpaterne), som har grænseeffekter, og som derfor samlet set bør afskaffes;
- J. der henviser til, at forskellene mellem Europas regioner (med hensyn til perifer placering, infrastruktur, landskab, befolkningstæthed, samfundsøkonomisk situation) indebærer meget forskelligartede udfordringer, der kræver fleksible løsninger;
- K. der henviser til, at åbningen af transportmarkederne bør gøres afhængig af udviklingen af alle de nødvendige reguleringsforanstaltninger for at sikre bedre kvalitet af tjenesteydelser samt bedre uddannelses- og beskæftigelsesvilkår;
- L. der henviser til, at EU er nødt til at fastsætte konsekvente standarder for alle transportformer, navnlig for så vidt angår sikkerhed, teknologi, miljøbeskyttelse og arbejdsvilkår, samtidig med at der tages hensyn til, at en effektiv regulering af sektorer, som de facto styres af internationale regelsæt, kun kan opnås gennem de relevante internationale fora;
- M. der henviser til, at lovgivning, som er vedtaget på transportområdet, skal omsættes, gennemføres og håndhæves korrekt, konsekvent og hurtigt;
1. hilser 2011-hvidbogen velkommen, men konstaterer, at vigtige mål fra 2001-hvidbogen kun delvist eller slet ikke er blevet opfyldt, og forslår derfor, at:
- Kommissionen på grundlag af betænkningen om europæisk trafiksikkerhed 2011-2020 og i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet inden 2013 fremlægger konkrete forslag, som skal reducere antallet af trafikdræbte og hårdt kvæstede trafikofre med 50 % i forhold til 2010; disse forslag bør især tage hensyn til de mest sårbare trafikanter og i hvert enkelt tilfælde angive de forventede resultater, for så vidt angår nedbringelse af ulykkesantallet
 - Kommissionen inden 2014 fremsætter et forslag, som indeholder bestemmelser om internaliseringen af de eksterne omkostninger i forbindelse med alle former for gods- og passagertransport i overensstemmelse med deres særlige karakter, uden at dette medfører dobbelte afgifter og konkurrenceforvridning; indtægterne fra denne internalisering af de eksterne omkostninger bør anvendes til at finansiere investeringer i sikkerhed, forskning, nye teknologier, klimabeskyttelse og støjreduktion i forbindelse med bæredygtig mobilitet og i infrastruktur;
2. anmoder Kommissionen om inden 2013 at fremsætte et forslag om arbejdsforhold og sociale vilkår med henblik på at fremme etableringen af et reelt integreret europæisk transportmarked og samtidig øge sektorens tiltrækningskraft på arbejdstagere; dette forslag skal baseres på indgående undersøgelser af de nuværende arbejdsforhold og sociale vilkår inden for alle transportformer, graden af harmonisering af medlemsstaternes lovgivning og en konsekvensvurdering af arbejdsmarkedets udvikling i transportsektoren indtil 2020; dette forslag bør øge beskæftigelsen og forbedre situationen for arbejdstagere i hele transportsektoren og tage hensyn til nye teknologier og logistiske tjenester, der kan bruges til at forbedre transporttjenester i almindelighed og for handicappede i særdeleshed;
3. opfordrer Kommissionen til, på grundlag af oplysninger fra medlemsstaterne, inden 2013

at forelægge en sammenhængende, kvantitativ analyse af den nuværende situation med hensyn til graden af infrastrukturudbygning, transportnettets tæthed og kvaliteten af transporttjenesterne i alle EU's medlemsstater; dette vil give et overblik over den aktuelle situation i EU27, fremhæve uligheder i udviklingen af transportinfrastrukturer mellem medlemsstaterne og deres regioner og skitsere, hvordan transportinfrastrukturen på tværs af alle transportformer i øjeblikket finansieres, samt fremtidige investeringsprioriteter;

4. erkender transportsektorens væsentlige bidrag til EU's industripolitik, konkurrenceevne og handelsbalance; anfører, at i 2009 udgjorde eksporten af maskiner og udstyr inden for transportsektoren i alt 454,7 mia. EUR, hvilket er 41,5 % af den samlede eksport til landene uden for EU-27; anfører endvidere, at i 2009 havde EU det største overskud i handelen med maskiner og udstyr inden for transportsektoren (112,6 mia. EUR) og transporttjenester (21,5 mia. EUR);
5. går ind for de 10 mål for et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem og målene i hvidbogen for 2050 og 2030, men er imidlertid af den opfattelse, at perioden frem til 2020 for så vidt angår finansiering – i lyset af de enkelte medlemsstaters økonomiske situation – og de generelle transportudfordringer på energi- og miljøområdet skal defineres nærmere, og opfordrer derfor Kommissionen til at udarbejde en lovgivning for at opnå en reduktion på 20 % i udledningen af CO₂ og andre drivhusgasser fra transport (i forhold til referenceværdierne fra 1990) og gennemføre de efterfølgende mellemliggende mål inden 2020 (i forhold til referenceværdierne fra 2010), i overensstemmelse med 20-20-20-målene og i samarbejde med internationale partnere:
 - begrænsning af CO₂-emissioner fra vejtransporten med 20 %
 - begrænsning af støjen og energiforbruget i forbindelse med skinnekøretøjer med 20 %
 - begrænsning af CO₂-emissioner fra lufttransporten i det samlede europæiske luftrum med 30 %
 - en samlet begrænsning på EU-niveau af CO₂-emissioner og skadelige stoffer inden for skibsfarten med 30 %

og kræver, at alle de mål, der er omtalt i dette punkt, betragtes som prioriterede mål og derfor kontrolleres årligt;

6. understreger, at målet skal være at harmonisere det europæiske indre marked for transport gennem en yderligere åbning af transportnet og -markeder under hensyntagen til økonomiske, beskæftigelsesmæssige, miljømæssige, sociale og territoriale aspekter, og opfordrer Kommissionen til at sikre, at forslag om åbning af tjenester i alle transportmarkeder ikke fører til social dumping, tjenester af dårligere kvalitet, monopoler eller oligopoler; understreger, at der stadig er et presserende behov for retningslinjer for statsstøtte til søhavne;
7. fremhæver det endnu utilstrækkeligt udforskede potentiale for transport i mange områder og insisterer på vigtigheden af en fælles europæisk transportområde, med indbyrdes sammenkobling og interoperabilitet, som bygger på ægte europæisk styring af transportinfrastrukturer og -systemer, der opnås ved at fjerne "virkningen af grænser"

mellem medlemsstaterne inden for alle transportformer med henblik på at øge hele Den Europæiske Unions konkurrenceevne og tiltrækningskraft; understreger betydningen af territorial samhørighed og især problemerne med hensyn til tilgængelighed i de yderste fjernområder, ømråder, indlandsområder og randområder samt gode forbindelser mellem medlemsstaterne og deres nabolande;

8. understreger, at effektiv samordning inden for passagermobilitet og godstransport gennem hele kæden af transport- og logistikydelse – som måles ud fra kriterier om rentabilitet, miljøbeskyttelse, energisikkerhed, sociale, sundhedsmæssige og beskæftigelsesmæssige vilkår samt sikkerhed og tryghed, og under hensyntagen til territorial samhørighed og det geografiske miljø i de enkelte lande og regioner – skal opfattes som det grundlæggende princip for den fremtidige transportpolitik; mener, at transportformerne skal supplere hinanden og operere interaktivt, og at de parametre, der er skitseret ovenfor, bør anvendes til at bestemme den nuværende og fremtidige modale fordeling i landene og regionerne i overensstemmelse med deres individuelle muligheder; mener endvidere, at anvendelsen af bæredygtige transportformer systematisk bør fremmes, også på de korte og mellemlange distancer;
9. bemærker Unionens høje grad af afhængighed af importerede fossile brændstoffer, hvis oprindelse fra lande uden for Unionen medfører væsentlige risici med hensyn til Unionens økonomiske sikkerhed og med hensyn til fleksibiliteten i dens eksterne politiske muligheder, og opfordrer Kommissionen til at definere og regelmæssigt måle Unionens eksterne energiforsyningsikkerhed;
10. understreger betydningen af at udvikle transportinfrastrukturen i de nye medlemsstater, herunder vejinfrastrukturen, for at opnå et fælles europæisk transportområde og tilslutte disse stater transportnet til dem i nabolandene; opfordrer Kommissionen til at medtage behovene for udvikling af transportinfrastrukturen i de nye medlemsstater i den fremtidige flerårige finansielle ramme, for at transportinfrastrukturen i de nye medlemsstater inden 2025 kommer op på niveauet i de andre medlemsstater;
11. glæder sig over og støtter Kommissionens forslag om faciliteten for netforbindelser i Europa og initiativet vedrørende projektobligationer og opfordrer medlemsstaterne til at gennemføre det centrale netværk, da konceptet om det transeuropæiske net (TEN-T-projektet) skal omfatte et begrænset antal bæredygtige projekter med en europæisk merværdi og en øget og mere realistisk finansiering; anmoder om,
 - at medlemsstaterne forpligter sig til at fjerne de vigtigste identificerede flaskehalse inden for hver transportform på det europæiske transportområde inden 2020 og, hvis det er nødvendigt, fremmer deres omgåelse ved at etablere en intermodal infrastruktur ved begyndelsen og starten af en strækning, prioriterer grænseoverskridende projekter mellem alle medlemsstater og senest i 2015 fremlægger et godkendt finansieringskoncept
 - at Kommissionen i koordinering med regionalpolitikken forpligter sig til at øge stabiliteten i finansieringen af TEN-T-projekter
 - at Kommissionen forpligter sig til at støtte alternative finansieringsmodeller og -instrumenter, herunder projektobligationer, og sørge for øget anvendelse af

indtægterne herfra til at finansiere TEN-T-projekter, når den fremsætter forslag til at internalisere eksterne omkostninger

- med henblik på at sikre den langsigtede effektivitet og synlighed af EU's indsats inden for rammerne af TEN-T, at fastlæggelsen af prioriteter ses i tæt sammenhæng med betingelserne for anvendelse af regionale strukturfonde, og at medlemsstaterne forpligtes til at sikre finansiering af disse projekter også efter udløbet af EU's flerårige programmer
 - at prioriteringen af projekter kun bør opretholdes efter 2015, hvis medlemsstaterne allerede har truffet bindende budgetbeslutninger, der sikrer gennemførelsen af projekterne, og at EU's medfinansiering bør være baseret på "use it or lose it"-princippet
 - at EuroVelo, det europæiske langdistancecykelnet, medtages i TEN-T-nettet;
12. understreger, at etableringen af passende transportinfrastrukturer og forbedret adgang vil styrke regionernes økonomi og gøre dem mere attraktive for direkte investeringer, hvilket vil bidrage til at styrke både deres egen og dermed hele EU's konkurrenceevne på længere sigt, hvilket igen vil sikre en solid udvikling af det indre marked og bidrage til målsætningen om territorial samhørighed;
13. påpeger, at transportnetværkene spiller en hovedrolle i den fysiske planlægningspolitik; understreger navnlig den store betydning, som store transportinfrastrukturer, f.eks. højhastighedsjernbanerne, har for fremme af den lokale udvikling; mener, at makroregionerne og strategierne til fremme af deres udvikling vil være i stand til at spille en mere aktiv rolle i gennemførelsen af en samordnet, effektiv og bæredygtig transportpolitik; minder om, at det er vigtigt at udarbejde, planlægge og iværksætte fælles strategier på transportinfrastrukturuområdet og at udbrede bedste praksis på transportområdet; understreger, at EU's borgere og virksomheder vil drage direkte fordel af et fælles europæisk transportområde, hvis målsætning er at reducere den tid og de ressourcer, der anvendes på transport af gods og passagerer, og at udvirke en mere vidtgående integration af markederne;
14. bemærker, at de samme risikorelevante sikkerhedsstandarder, der er harmoniseret på EU-plan, bør gælde for alle former for passager- og godstransport, og opfordrer til et forslag om at finansiere opfyldelse af dette krav; er af den opfattelse, at i tilfælde af sø- og lufttransport bør international koordinering være en forudsætning, og at de eksisterende regler bør kontrolleres og om nødvendigt revideres i 2015 og gradvis integreres i aftaler med tredjelande;
15. understreger betydningen af en sammenhængende strategi for overgangen til alternative og vedvarende energikilder til transport, og fremhæver, at de opstillede mål kan nås gennem et energimiks og ved hjælp af eksisterende energibesparelsesmetoder; påpeger, at denne overgang kræver en særlig infrastruktur og tilsvarende incitamenter, og at reduktionsmålene bør formuleres på en teknologineutral måde;
16. opfordrer til, at der senest i 2015 udarbejdes et forslag om mobilitet i byerne, hvor støtten til projekter under iagttagelse af nærhedsprincippet gøres betinget af, at de lokale

myndigheder forelægger bæredygtige mobilitetsplaner for en effektiv passager- og godslogistikkæde i byområder og bebyggede områder, som bidrager til en begrænsning af trafikken, ulykker, luftforurening og støj, overholder standarderne og målene for den europæiske transportpolitik og passer til omkringliggende byers og regioners behov og ikke skaber nye hindringer på markedet; foreslår en udveksling af bedste praksis inden for innovation og forskning i bæredygtige koncepter for mobilitet i byerne;

17. understreger, at transportbrugernes adfærd er en afgørende faktor, og opfordrer til, at der udarbejdes incitamenter, som skal få borgerne til at vælge bæredygtige, fysisk aktive, sikre og sunde transport- og mobilitetsformer; opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til, i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, senest i 2013 at fremsætte forslag om udvikling af initiativer, der fremmer miljøvenlig offentlig transport og transport til fods og på cykel, især i byområder, med henblik på at fordoble antallet af brugere; anser det derfor for vigtigt at udvikle sikker infrastruktur for fodgængere og cyklister, især i byområder, og at forbedre interoperabiliteten mellem transporttydelser, at fremme indførelsen af en enkelt rejsehjemmel og et integreret e-billet-system til multimodale rejser, der også forbinder langdistance- og lokaltransport; minder om, at tilgængelighed og overkommelige transportpriser er afgørende for den sociale mobilitet, og at der bør ofres større opmærksomhed på at forene bæredygtighedsmålene med sociale behov, når der planlægges transportpolitik i fremtiden;
18. mener, at de grundlæggende regler om passagerers rettigheder bør fastlægges i et charter om passagerers rettigheder inden for alle transportformer, og forventer derfor, at Kommissionen senest i begyndelsen af 2012 fremlægger et forslag, der tager hensyn til de forskellige transportformers særlige kendetegn og de indhøstede erfaringer og indeholder et kapitel om rettigheder for passagerer med handicap; opfordrer samtidig til en ensartet fortolkning og konsekvent anvendelse, gennemførelse og håndhævelse af disse rettigheder på grundlag af klare definitioner og retningslinjer samt gennemskuelse med hensyn til deres forvaltning; understreger endvidere behovet for lovgivning på området for ekstragebyrer på tværs af alle transportformer;
19. understreger, at det er nødvendigt med en integreret transportpolitik ikke kun mellem transportformer, men også for transportens værdikæde og logistik for på passende vis at behandle udfordringerne med transport og mobilitet, navnlig dem, som findes i byområder; opfordrer til øget koordinering mellem de politiske beslutningstagere i EU-institutionerne såvel som en permanent dialog og høring med logistiksektoren, leverandører af transporttydelser og kunder i et europæisk logistik- og mobilitetsforum;
20. opfordrer til, at fremme af grøn logistik og en forbedret mobilitetsforvaltning prioriteres;
21. mener, at bæredygtig multimodalitet for passager- og varelogistik kræver etablering af intermodale forbindelsespunkter og -terminaler, integreret planlægning og logistik såvel som integreret uddannelse og erhvervsuddannelse;
22. understreger, at EU skal forblive på forkant med den teknologiske innovation inden for transport for at fremme effektivitet, bæredygtighed og jobskabelse; opfordrer til finansiering af et forsknings- og udviklingsprogram, der er særlig rettet mod bæredygtig og sikker mobilitet, som indeholder en specifik gennemførelsesstrategi og effektiv finanskontrol, med henblik på:

- at bevare EU's førerrolle som et produktions- og forskningssted for alle transportformer med særlig fokus på reduktion af transportsektorens CO₂-emissioner, forurenings- og støjreduktion samt sikkerhed og tryghed
 - at skabe effektive, intelligente, interoperable og forbundne systemer for at støtte SESAR, Galileo, GMES, ERTMS, flodinformationstjenester (RIS), SafeSeaNet, LRIT og ITS
 - at finde praksisorienterede løsninger med deltagelse af en gruppe af eksperter fra erhvervslivet, naturvidenskab, det politiske liv og civilsamfundet
 - at videreføre e-sikkerheds-initiativet for at styrke trafiksikkerheden og etablere infrastrukturen til indførelse af e-call-nødopkaldssystemet under overholdelse af kravene om databeskyttelse;
23. mener, at det er nødvendigt at fjerne de bureaukratiske hindringer for alle former for transport, og opfordrer derfor til en øget forenkling og harmonisering af transport- og logistikdokumenter, især for godstransport, og til, at der senest i 2013 fremlægges et forslag om standardisering af fragtdokumenter og e-dokumenter, også med henblik på støtte af multimodal godstransport;
24. understreger behovet for forbedring og standardisering af kontrolapparater, såsom hastighedsradarer, køretøjsmonteret udstyr samt kommunikationssystemer og -medier, og opfordrer til, at der senest i 2013 fremlægges et forslag om gensidig anerkendelse af og interoperabilitet mellem sådanne apparater; understreger behovet for øget koordinering og samarbejde mellem de nationale myndigheder inden for grænseoverskridende retsforfølgning og for at sikre en bedre konvergens i anvendelsen af færdselssikkerhedsstandarder;
25. understreger, at mulige ændringer og standardisering af lasteenheder, der tager hensyn til de lasteenheder, der anvendes i den globale transport, og transportkøretøjernes dimensioner, skal medvirke til at optimere multimodal transport og tilbyde påviselige fordele i form af brændstofbesparelser, lavere emissioner og bedre trafiksikkerhed;
26. foreslår, at Kommissionen kun tillader brug af det europæiske modulsystem på visse ruter på anmodning af en medlemsstat, når den eksisterende infrastruktur og sikkerhed tillader det;
27. understreger betydningen af EU's forskellige transportagenturer og opfordrer til nye anstrengelser, som kan styrke disses europæiske dimension;
28. opfordrer medlemsstaterne til at støtte og arbejde for lige vilkår for alle transportformer, hvad angår energiafgifter og merværdiafgifter (moms);
29. opfordrer for så vidt angår vejtransport til:
- senest i 2013 på ny at gennemføre en revision af køre- og hviletidsbestemmelserne for passager- og godstransport og at harmonisere fortolkningen af gennemførelse og håndhævelse under hensyntagen til Europa-Parlamentets holdning om harmonisering

af sanktioner i vejtransportsektoren; mener, at det også er nødvendigt at harmonisere restriktionerne for godstransport i hele Den Europæiske Union

- at de mål, der allerede er fastlagt, opfyldes, og at der sættes nyt skub i de prioriterede projekter i det transeuropæiske vejnet
- senest i 2020 at øge antallet af sikre parkeringspladser for lastvogne på det transeuropæiske vejnet (TERN) med 40 % i forhold til 2010 og at forbedre deres kvalitet (hygiejnestandard)
- at støtte initiativer i de medlemsstater, som gennem skattefordele forsøger at skabe en sikker og miljøvenlig bilpark
- at Kommissionen inden udgangen af 2013 udarbejder en rapport om status for Fællesskabets marked for vejtransport, der indeholder en analyse af markedssituationen, herunder en evaluering af kontrollens effektivitet og udviklingen i beskæftigelsesforholdene i erhvervet, og en vurdering af, om en harmonisering af reglerne, bl.a. på områderne for håndhævelse og vejbrugerbetaling samt social og sikkerhedsmæssig lovgivning, har udviklet sig i en sådan grad, at en yderligere åbning af de nationale markeder for vejtransport, herunder afskaffelse af restriktionerne for cabotagekørsel, kunne overvejes
- at forbedre uddannelsen og efteruddannelsen af beskæftigede i transportsektoren, herunder dem, der yder transportrelaterede tjenester for passagererne, og forbedre adgangen til de pågældende erhverv med henblik på at forbedre arbejdsforhold og lønninger og for at øge interessen for disse erhverv
- at udarbejde en standardiseret EU-metode til udregning af transport- og logistikerhervets CO₂-fodafttryk for at undgå en hastig vækst i antallet af nationale tiltag og støtte til initiativer fra industriens side for at fremme udregning af CO₂-fodafttrykket med særligt henblik på godstransporten;

30. opfordrer for så vidt angår skibstransport til

- at fremsætte et forslag om det såkaldte "Blue Belt" inden 2013 med henblik på at lette formaliteterne for skibe, der sejler mellem havne i EU, og udvikle potentialet for motorveje til søs ved at etablere et reelt indre marked for søtransport inden for EU i overensstemmelse med eksisterende miljø- og naturbeskyttelseslovgivning
- at iværksætte initiativer, der sikrer, at reduktioner af svovlemissioner fra skibe ikke medfører et omvendt skift i transportform
- at iværksætte en europæisk politik for søtransport på korte og mellemlange distancer med henblik på udnyttelse af den ledige kapacitet på de indre vandveje og opfylde EU's mål om reduktion af drivhusgasemissioner i transportsektoren
- i overensstemmelse med gældende miljø- og naturbeskyttelseslovgivning at fortsætte med at støtte NAIADES-programmet med et opfølgingsprogram for at sikre en fortsættelse af det nuværende NAIADES-program efter 2014

- at stille forslag om senest i 2020 at øge antallet af multimodale forbindelser (platforme) for de indre vandveje, indlandshavne samt jernbanetransporten med 20 % i forhold til 2010 og stille den nødvendige økonomiske støtte til rådighed og videreføre Marco Polo-programmet efter 2013 for effektivt at udnytte potentialet i shipping
- i den næste flerårige finansielle ramme 2014-2020 at afsætte mindst 15 % af TEN-T-midlerne til projekter, der forbedrer bæredygtige og multimodale forbindelser mellem søhavne, indlandshavne og multimodale platforme med særlig vægt på projekter vedrørende vandvejstransport
- i lyset af den internationale karakter af søtransport at harmonisere shippinguddannelsen i overensstemmelse med en international standard inden 2012, og i særdeleshed en hurtig vedtagelse af Kommissionens forslag om ændring af direktiv 2008/106/EF om minimumsuddannelsesniveaut for søfartserhverv med henblik på at indarbejde 2010-ændringerne til konventionen om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold i EU-lovgivningen, indsendelse af et forslag om gensidig anerkendelse af rammebetingelserne for uddannelse af havnearbejdere inden udgangen af 2013 og udarbejdelse af en strategi for at rekruttere yngre medarbejdere til maritime erhverv;

31. opfordrer for så vidt angår luftfart til,

- at Kommissionen og medlemsstaterne fremmer gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum II, som indførelsen af SESAR vil spille en vigtig rolle i, og opfordrer Kommissionen til i 2013 at fremsætte et forslag om gennemførelse af et fælles europæisk luftrum gennem en reduktion i antallet af funktionelle luftrumsblokke
- at Kommissionen styrker samordningen af forordningerne om det fælles luftrum og SESAR- og Galileo-projekterne samt Clean Sky-initiativerne for at gennemføre energibesparelsesforanstaltninger og foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissioner mere effektivt
- at servicekvalitet og koordinering med internationale standarder i forbindelse med supplerende forslag om åbning af markederne fortsat prioriteres
- at Kommissionen og medlemsstaterne træffer alle de nødvendige foranstaltninger for at den europæiske handel med emissionskvoter bliver anerkendt på internationalt plan inden 2012, således at der sikres lige konkurrencevilkår internationalt
- at der arbejdes aktivt på udviklingen af et "Checkpoint of the Future" til sikkerhedstjek af passagerer og gods;

32. opfordrer for så vidt angår jernbanetransport til,

- at Kommissionen i forbindelse med åbningen af markederne tager højde for medlemsstaternes forpligtelser for så vidt angår den lokale offentlige transport og det eksisterende serviceniveau med det formål at forbedre det nuværende serviceniveau, samtidig med at der sikres en mere fair konkurrence, og social dumping modvirkes

- at teknisk harmonisering og interoperabilitet mellem medlemsstaterne fremmes i højere grad, især at reglerne om godkendelse af køretøjer harmoniseres inden 2015, således at godkendelsen af køretøjer ikke tager mere end to måneder under økonomisk gennemsigtige betingelser, og at Det Europæiske Jernbaneagents beføjelser og tildelte midler inden 2012 tilpasses i overensstemmelse hermed
 - at der gives nye impulser, på en ordentligt gennemtænkt måde, til jernbaneinfrastruktur, støjreduktion og ERTMS-handlingsplanen i perioden frem til 2020
 - at Kommissionen senest den 31. december 2012 forelægger et forslag til direktiv med bestemmelser om adskillelse af infrastrukturforvaltning og transportvirksomhed samt et forslag om at åbne det indenlandske marked for personbefordring med jernbane, der ikke forringer jernbanetransporttjenesternes kvalitet og sikrer forpligtelserne til offentlig tjenesteydelse
 - at de nationale tilsynsmyndigheder gøres mere uafhængige, og deres beføjelser styrkes med henblik på at opnå mere effektive jernbaner og tættere samarbejde mellem dem i et europæisk netværk, samt at Kommissionen senest i 2014 fremsætter et forslag med henblik herpå samt om oprettelse af en europæisk tilsynsmyndighed
 - i højere grad at tage hensyn til uddannelse og videreuddannelse baseret på høje standarder og fremme grænseoverskridende anerkendelse af eksamens- og kvalifikationsbeviser;
33. erkender, at EU's jernbaneindustri bliver stadig mere sårbar over for konkurrencen på fællesskabsmarkedet fra leverandører fra tredjelande; udtrykker bekymring over de alvorlige hindringer, der forhindrer EU-leverandørerne i at byde på offentlige kontrakter i lande uden for EU;
34. opfordrer til, at Kommissionen i sin konsekvensvurdering af lovgivningsforslagene udpeger, kvantificerer og evaluerer muligheden for skabelse af "grønne job" og foranstaltninger til fremme heraf;
35. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at forelægge en fælles strategi, som omfatter information, kommunikation og høring af de berørte parter, navnlig med deltagelse af de berørte borgere, om behovene, planlægningen, udviklingen og finansieringen af den nødvendige infrastruktur for vækst, mobilitet, udvikling og beskæftigelse i overensstemmelse med de forpligtelser, der er indgået som led i Europa 2020-strategien;
36. mener, at det under hensyntagen til, at de lokale og regionale myndigheder har betydelige beføjelser inden for transportpolitik, er vigtigt for disse at kunne deltage via en tilgang med forvaltning på flere niveauer;
37. opfordrer Kommissionen til hvert år at vurdere målene i hvidbogen samt eventuelle fremskridt og resultater og til hvert femte år at aflægge rapport til Parlamentet om gennemførelsen af hvidbogen;

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

BEGRUNDELSE

Transporten er yderst vigtig for EU-borgerne, eftersom den definerer mobiliteten. Det europæiske transportområde er til gavn for EU-borgerne, da det gør dem mobile i alle hverdagens situationer og gør det muligt for dem at udøve deres ret til fri bevægelighed i hele Europa i både professionelt og privat øjemed. De private husstande anvender i gennemsnit 13,2 % af deres budget til transport af varer og tjenester. Dertil kommer, at passager- og godstransportsektoren skaber arbejdspladser til mange europæere og tjener til at færdiggøre det europæiske indre marked, idet den tegner sig for omkring 5 % af EU-velstanden (målt i BNP) og beskæftiger mere end ti millioner europæere.

Transporten er en vigtig faktor for byer og regioner, da den ikke blot forbinder byer og regioner med hinanden, men også bidrager til EU's status som værende et sted for forskning og innovation, og sektoren udgør med sin direkte indflydelse på den sociale samhørighed i regionerne derfor en vigtig faktor for udviklingen af såvel EU som dens regioner. Oprettelsen af et fælles europæisk transportområde er som et mål for den fremtidige europæiske transportpolitik således direkte knyttet til regional-, miljø-, social- og beskæftigelsespolitikken. Som følge af denne tilknytning kan transportsektoren yde et væsentligt bidrag til EU 2020-strategien.

Ordføreren er overrasket over, at medlemsstaterne undervurderer transportpolitikken europæiske merværdi og således hæmmer den gennem fejlagtig eller forsinket gennemførelse af direktiverne. Ordføreren er ligeledes forundret over, at der i disse økonomi- og finanskrisetider ikke iværksættes flere investeringsinitiativer med henblik på at fremskynde udvidelsen af TEN-T-projektet, idet der her er tale om en bæredygtig infrastruktur, som fremmer beskæftigelsen og sætter gang i de økonomiske hjul.

1. Sammenhængende og konkrete mål for 2020

Formålet med denne hvidbog fra 2011 burde være at fastlægge sammenhængende og effektive mål, samtidig med, at der tages højde for tidligere begåede fejl. Fortiden har vist, at transportsektoren både har skabt bedre arbejdsvilkår og ført til åbningen af f.eks. vejtransportmarkedet, men mange af de mål, som fastlagdes i hvidbogen fra 2001, er imidlertid ikke blevet opfyldt. Hvorvidt dette skyldes medlemsstaternes manglende lyst til at opstille ambitiøse mål, iværksætte selve gennemførelsen eller udøve kontroller, eller det beror på helt andre faktorer, må forblive uvist. Det vigtige er nu at undgå en tilsvarende situation i fremtiden. I første omgang kan dette ske ved, at der ikke fastsættes nye vilkårlige mål, men at de gamle mål derimod kontrolleres og dernæst enten fastholdes, opgives eller i givet fald defineres på ny. To af de mål, som bl.a. bør fastholdes, er at begrænse dødsfald og hårdt kvæstede i trafikken med 50 % og internalisere de eksterne omkostninger i forbindelse med alle transportformer. Endvidere bør disse mål fremover kontrolleres regelmæssigt og ikke først i forbindelse med midtvejsrevisionen.

Det er ydermere vigtigt at fastlægge tidspunktet for, hvornår målene skal være opfyldt med henblik på at undersøge mulighederne for at opnå en hurtig fremgang. Hovedparten af de mål, som er fastlagt i den nye hvidbog, vedrører dels perioden frem til 2050, dels 2030. Ordføreren går ganske vist ind for disse langfristede mål, men understreger dog, at det ikke er muligt at

forudse, hvor hurtigt den innovative, tekniske og økonomiske situation i medlemsstaterne udvikler sig, og hvilke nye udfordringer den europæiske transportpolitik kommer til at stå over for frem til 2050. Ordføreren stiller på denne baggrund derfor forslag om konkrete mål for perioden frem til 2020, som hænger sammen med målene for andre politikområder, og som vedrører alle transportområder og kræver, at disse mål underkastes en årlig kontrol.

2. EU-standarder for et fælles europæisk indre transportmarked

Der bør fastlægges visse grundlæggende forudsætninger for at færdiggøre det indre transportmarked. På den måde vil det være muligt at tackle de eksisterende udfordringer og samtidig stræbe efter en harmonisering af transportreglerne. Dette vil desuden begrænse grænseeffekterne, som ofte kan afhjælpes relativt enkelt.

a) Sikkerhed

Sikkerhed er en af de vigtigste hjørneste i den europæiske transportpolitik, og overholdelse af sikkerhedsbestemmelserne udgør en betydningsfuld forudsætning for etableringen af et fælles europæisk transportområde.

For så vidt angår vejtransportområdet bør målet om "nulvision" forblive det langfristede mål, og samtidig bør målet om at reducere antallet af døde og hårdt kvæstede i trafikken med 50 % frem til 2020 fastholdes. I den sammenhæng bør Kommissionen tage de foranstaltninger, som er fastlagt i den europæiske rapport om trafiksikkerhed 2011-2020 op, og indarbejde dem i sine forslag.

Det er imidlertid ikke blot vigtigt, at der gælder fælles europæiske sikkerhedsstandarder på vejtransportområdet, men at sådanne også indføres for alle andre transportområder, og at navnlig standarderne på luftfarts- og skibstransportområdet afstemmes efter de globale regler i betragtning af disse områders internationale karakter. Ydermere bør der fastsættes klare bestemmelser om finansieringen af sikkerhedsforpligtelserne.

Det er absolut nødvendigt med sikre passager- og godstransportkæder. I den forbindelse bør indførelsen af konceptet om "one-stop-security" tilstræbes, hvilket også muliggør en enkelt sikkerhedskontrol af passagerer og varer i international trafik. Ordføreren understreger, at det er af absolut største vigtighed, at der foreligger rimelige informationer i denne sammenhæng. Kommissionen er frem for alt nødt til at arbejde tæt sammen med Parlamentet med hensyn til udformningen af de tekniske krav til sikkerhedsforanstaltningerne, således at det sikres, at informationerne er korrekte, at gennemførelsen af foranstaltningerne sker i samråd med medlemsstaterne, og at kravene udformes på en realistisk måde, som kan gennemføres inden for de fastsatte frister.

b) Energi og miljø

De eksisterende udfordringer i den europæiske transportpolitik vedrører bl.a. miljø- og energiproblemer. På disse områder bør der indføres europæiske standarder, som fremmer et fælles europæisk transportområde.

Nedbringelsen af transportsektorens afhængighed af fossile brændstoffer er fortsat et vigtigt politisk mål. I den forbindelse er det nødvendigt at fastlægge klare regler for alle

transportområder og tilskynde til fremme af bæredygtigheden inden for alle transportformer. Vurderingen af transportmidlernes bæredygtighed bør ske på grundlag af objektive kriterier, som ikke blot omfatter anvendelsen, men derimod de enkelte transportmidlers fuldstændige "fodaftryk", lige fra fremstillingstidspunktet og den nødvendige infrastruktur til bortskaffelsestidspunktet.

Internaliseringen af de eksterne omkostninger kan ligeledes yde et vigtigt bidrag til at øge transportformernes bæredygtighed for så vidt angår begrænsningen af CO₂-emissioner og reduktionen af de trafikale flaskehalse, men dette kan kun lade sig gøre, hvis internaliseringen af de eksterne omkostninger gælder for alle transportformer, og indtægterne geninvesteres i bæredygtighed inden for mobilitet, transport og infrastruktur. Reglerne om Eurovignetten, som indebærer en forpligtelse til at øremærke 15 % af indtægterne, og reglerne for emissionshandelsordningen (ETS) inden for lufttransport, var begge skridt i den rigtige retning. Disse tiltag er imidlertid ikke ambitiøse nok, navnlig i betragtning af, at vejafgiftsdirektivet ikke engang er obligatorisk.

På grund af transportområdets afhængighed af olie bør der fokuseres mere på vedvarende energiformer. I den forbindelse skal det imidlertid først bemærkes, at Europa-Parlamentet skal være teknologineutral, og at de enkelte former for vedvarende energi desuden har sine særlige kendetegn og således er forbundet med visse fordele og ulemper. Hvorvidt der er tale om anvendelse eller mulig anvendelse af el- eller brintdrevne køretøjer, biobrændsel eller syntetiske brændstoffer, flydende gas eller biogas, afhænger i høj grad af transportformerne og medlemsstaterne selv. Det er derfor ordføreren opfattelse, at det kun er muligt at opnå realistiske og bæredygtige løsninger ved hjælp af et energimix. Man bør imidlertid med henblik på at øge fokuseringen på bl.a. busser og jernbaner i højere grad tages højde for de energibesparelsesløsninger, som man allerede kender til i forbindelse med alle de forskellige transportformer, såsom f.eks. køreegenskaber suppleret af tilsvarende uddannelse og efteruddannelse, den hurtige oprettelse af funktionelle luftrumsblokke, muligheden for ind- og udflyvning eller mobilitetsplaner. Energibesparelser kan allerede på nuværende tidspunkt føre til væsentlige resultater.

I forbindelse med overvejelserne vedrørende alternative energikilder bør man heller ikke glemme vigtigheden af at skabe den nødvendige infrastruktur. Det er derfor særlig vigtigt, at der skabes incitament til at opbygge en passende infrastruktur. Selv de mest bæredygtige løsninger vil ikke blive realiseret, hvis de indebærer en uoverkommelig pris for gennemsnitsforbrugeren, eller hvis den nødvendige infrastruktur mangler. På dette punkt er det yderst vigtigt, at der er sammenhæng mellem retningslinjerne for de forskellige politikområder. Med henblik på at gennemføre en harmonisering på dette område, bør retningslinjerne for energi og miljøbeskyttelse således rette sig efter den europæiske transportpolitikens grænseværdier og omvendt.

c) Arbejdsvilkår og sociale vilkår

En harmonisering af arbejdsvilkårene og de sociale vilkår for de personer, som er beskæftiget inden for transportbranchen, er desuden en vigtig forudsætning for, at det europæiske indre transportmarked kan fungere optimalt.

Harmoniseringen af uddannelser og videreuddannelser, adgangen til arbejdsmarkedet og arbejdsvilkårene inden for alle transportområder vil på lang sigt føre til en harmonisering af

lønningerne og dermed også bidrage til at modvirke social dumping og konkurrenceforvridning. I denne forbindelse spiller den gensidige anerkendelse af uddannelser og videreuddannelser også en afgørende rolle. Inden for skibstransporten bør der tages hensyn til den internationale tilpasning.

Hvorvidt der er tale om forslag fra Kommissionen om liberalisering af havnetjenesterne, groundhandlingsydelser eller en hvilken som helst anden form for markedsåbning, bør disse forslag samtidig tilstræbe en hurtig harmonisering af de arbejds- og socialretlige bestemmelser og sætte fokus på kvaliteten af tjenesterne.

Med hensyn til vejtransporten bør bestemmelserne om køre- og hviletider atter revideres, og der bør indføres mulighed for at gennemføre strenge kontroller, dog under hensyntagen til de konkrete omstændigheder. Parkeringspladserne for lastbiler bør gøres mere sikre og antallet af disse øges i hele Europa med henblik på i det hele taget at gøre det muligt for erhvervschauffører at overholde hviletidsreglerne. Gennemførelsen af direktivet i medlemsstaterne, antallet af kontroller og sanktionsmulighederne bør ligeledes gøres til genstand for en øget harmonisering.

Det er nødvendigt inden for alle transportformer at betragte uddannelseskvaliteten som grundlaget for at kunne garantere sikkerheden for såvel arbejdstagerne inden for branchen som for transportbrugerne.

d) Administrative forenklinger

Udfordringerne i forbindelse med de forskellige transportformer opstår hovedsageligt ved medlemsstaternes grænser, men disse lader sig imidlertid ofte relativt enkelt afhjælpe. Man støder navnlig på disse såkaldte grænseeffekter i grænseregionerne. Ofte findes der i disse områder bilaterale aftaler mellem medlemsstaterne, som tilsigter at løse visse specifikke problemer, men også på dette punkt er det nødvendigt at indføre europæiske regler. Der findes for eksempel på EU-plan 6 000 forskellige bestemmelser i forbindelse med godkendelse af jernbanemateriel, og netop sådanne godkendelser kan det tage flere år at opnå. En begrænsning af disse regler, som delvist er indført af protektionistiske årsager, forhindrer europæiske jernbanevirksomheder i at tilbyde deres tjenester i et andet land. Denne situation er uholdbar. Ordføreren foreslår derfor en harmonisering af reglerne om godkendelse af jernbanekøretøjer samt en nedsættelse af godkendelsesprocedurens varighed til to måneder. For reelt at kunne gennemføre disse grænsevirkninger er det ydermere nødvendigt at tildele Det Europæiske Jernbaneagentur de nødvendige beføjelser.

Det er ligeledes nødvendigt at standardisere de forskellige kontrolapparater i hele EU. Det må ikke forekomme, at en politibetjent ved grænsen ikke må benytte nabolandets kontrolapparater, blot fordi apparatet ikke er kalibreret i den pågældende betjents land. Det er derfor også vigtigt at gøre status over dette område efterfulgt af et forslag fra Kommissionen om harmonisering.

En standardisering af fragtdokumenter inden for samtlige transportformer ville ligeledes gøre transporten mere effektiv. Frem for alt ville e-fragt føre til en væsentlig begrænsning af de administrative byrder og fremskynde transporten.

e) Den globale faktor

EU bør som global foregangsmand gennemføre disse regler på sikkerheds-, miljøbeskyttelses-, energi- og teknologiområdet. Dette vil imidlertid kun være muligt, hvis de 27 medlemsstater i første omgang når til en aftale om harmonisering og standardisering, som dernæst gennemføres på vellykket vis. Det er kun muligt at forsvare de europæiske regler, hvis Europa taler med én stemme. At dette på nuværende tidspunkt stadig er problematisk, illustreres i følgende eksempler. For det første har det i forbindelse med emissionshandelsordningen, som skal indføres i 2012, vist sig, hvor stor modstanden er på internationalt plan. For det andet viser den langsomme udvikling af det europæiske system til styring af jernbanetrafikken (ERTMS) medlemsstaternes tøven. Afslutningsvis udgør luftfartsaftalen med USA, som indeholder utilstrækkelige bestemmelser om harmonisering af lovgivning, gensidig anerkendelse og teknisk bistand, et godt eksempel på, hvilke udfordringer EU står over for på internationalt plan.

3. Effektiv samordning som den overordnede retningslinje for fremtidens europæiske transportpolitik

Det europæiske transportområde vil komme til at stå over for alvorlige kapacitetsproblemer inden for passager- og godstransporten. I forhold til 2005 forventes godstransporten at stige med ca. 40 %, og passagertransporten med ca. 34 % frem til 2030. Dette illustrerer, hvor vigtigt det er at få indført europæiske løsninger hurtigst muligt. Disse løsninger kan findes i konceptet om effektiv samordning. Ordføreren mener, at de forskellige transportformer ikke bør konkurrere med hinanden på grund af kapacitetsproblemer, men derimod supplere hinanden inden for rammerne af effektiv samordning. Dette tager i lige så høj grad højde for de økonomiske, miljømæssige, sociale og sikkerhedsmæssige aspekter og vurderer effektiviteten under hensyntagen til de forskellige transportformers udgangssituation, de geografiske omstændigheder samt udviklingen inden for transport og mobilitet. Dette bør gøres til den overordnede retningslinje for fremtidens transportpolitik i stedet for den af Kommissionen foreslåede 300-kilometers grænseværdi for det samlede europæiske transportområde. Kommissionen anfører, at 30 % af vejgodstransporten på strækninger over 300 km. bør overgå til andre transportformer, såsom jernbane- eller skibstransport, inden 2030. Ganske vist bør dette ikke fastholdes, men en vis kilometergrænseværdi kunne anvendes som retningslinje i det omfang, medlemsstaterne og regionerne fastsætter denne i overensstemmelse med deres nuværende og fremtidige muligheder.

Samordningen ville også blive forbedret, hvis lasteenhederne standardiseres, og der ikke går nogen volumen tabt i forbindelse med omlastning fra én transportform til en anden. Dette kræver, at lasteenhederne harmoniseres, og at der foretages en tilsvarende tilpasning af dimensioneringen af køretøjerne.

4. TEN-T og finansiering

TEN-T er af meget stor betydning for den europæiske transportpolitik, og effektiviteten og gennemførligheden heraf bør derfor øges. Dette sker ved at begrænse antallet af projekter og forhøje finansieringen. Et overskueligt og finansielt sikret centralt net, som skal vurderes ud fra kriterierne om bæredygtig udvikling på europæisk og regionalt plan, vil frem for alt fremskynde de etaper, som halter bagefter (hovedsageligt i grænseregioner). Efter at have fastlagt prioriteringsrækkefølgen af projekterne opfordrer ordføreren til, at disse prioriteter

kun opretholdes, hvis medlemsstaterne træffer bindende afgørelser, som klart fremskynder færdiggørelsen af projekterne. Kun således er det muligt at sikre, at det centrale net hurtigst muligt udbygges fuldt ud og ikke strandede som følge af projekter, som kun har ringe udsigt til at blive færdiggjort.

Oftentimes sker der ikke nogen fremskridt med projekterne, fordi den nødvendige finansiering ikke er til stede. Ordføreren foreslår derfor, at medlemsstaterne inden 2015 fremlægger et finansieringskoncept, som skal tilsigte at fjerne de 25 identificerede flaskehalse.

Fastlæggelsen af prioriteter skal desuden ses i tæt sammenhæng med betingelserne for anvendelse af de regionale strukturfonde, og medlemsstaterne bør være forpligtet til at sikre finansiering af disse projekter også efter udløbet af EU's flerårige programmer.

Ordføreren mener endvidere, at Kommissionen på den ene side bør støtte disse projekter med en direkte finansiering på mindst 30 % af den samlede investering og på den anden side støtte alternative finansieringsmodeller og/eller finansieringsinstrumenter eller projektobligationer.

Dette kan gennemføres gennem et tæt samarbejde med de europæiske penge- og finansieringsinstitutter. Margueritefonden er et godt eksempel herpå. Der kunne oprettes et alternativt finansieringsinstrument i forbindelse med internaliseringen af de eksterne omkostninger, hvis indtægterne herfra i stigende grad blev anvendt til at finansiere TEN-T-projekter. Dette ville samtidig fungere som et incitament for offentlig/private partnerskaber. En sikker pengestrøm ville medføre planlægningsikkerhed og dermed gøre det betydeligt mere attraktivt for private virksomheder at investere i TEN-T-projekter.

5. Mobilitet i byerne

Der er et akut behov for at gribe til handling i byerne, eftersom befolkningstallet i byområderne ikke blot er stigende, men også medfører øget trafik, støj og luftforurening.

For at løse disse problemer bør byerne etablere bæredygtige mobilitetsplaner, og den finansielle støtte bør gøres afhængig af, at der forelægges sådanne planer. I overensstemmelse med nærhedsprincippet skal byerne naturligvis selv afgøre, hvilke projekter de ønsker at iværksætte, men projekterne skal rette sig efter standarderne i den europæiske transportpolitik, hvilket betyder, at de skal omfatte effektive multimodale passager- og godstransportlogistikæder, som ikke blot reducerer trafikken i byerne, men også modvirker de miljøskadelige virkninger. Disse mobilitetsplaner skal derfor bl.a. omfatte en styrket infrastruktur for fodgængere og cyklister og føre til en fordobling af brugen af offentlige transportmidler. Navnlig bus- og jernbaneforbindelser kan bidrage væsentligt til effektiv samordning i byerne, forstæderne og i den regionale trafik forudsat, at infrastrukturen er tilpasset disse forhold eller stilles til rådighed.

Endvidere er det nødvendigt at tage behørigt højde for, at der er sammenhæng mellem de enkelte byers og regioners mobilitetsplaner, således at det sikres, at disse især er koordineret med omkringliggende byer og regioner, herunder også byer og regioner i andre medlemsstater.

I og omkring byer er det nødvendigt med et sikkert, attraktivt og pålideligt transportsystem, hvor de forskellige transportformer er afstemt efter hinanden og således muliggør

multimodale transporter. Billetpriser og muligheden for at købe e-billetter online samt passagerrettigheder spiller ligeledes en væsentlig rolle i denne sammenhæng, idet de har indflydelse på valget af transportform.

6. Forskning og innovation

Forskning og innovation er et særdeles vigtigt aspekt inden for transportsektoren, eftersom de transportsystemer, som udvikles inden for rammerne heraf, ikke blot mindsker de miljøskadelige virkninger, men samtidig øger sikkerheden og sikrer en kontinuerlig trafikstrøm. Desuden fremmer de EU's status som et produktions- og forskningssted.

Ordføreren opfordrer derfor til at oprette og yde finansiel støtte til et forsknings- og udviklingsprogram, som specifikt er rettet mod mobilitet, med henblik på at skabe intelligente, interoperable og forbundne systemer til transportforvaltning af alle former for transport, såsom f.eks. SESAR, Galileo, ERTMS, RIS, SafeSeaNet og ITS.

15.11.2011

UDTALELSE FRA UDVALGET OM MILJØ, FOLKESUNDHED OG FØDEVARESikkerhed

til Transport- og Turismeudvalget

om en køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og
ressourceeffektivt transportsystem
(2011/2096(INI))

Ordfører for udtalelse: Bogusław Sonik

FORSLAG

Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevaresikkerhed opfordrer Transport- og
Turismeudvalget, som er korresponderende udvalg, til at optage følgende forslag i det
beslutningsforslag, det vedtager:

1. glæder sig over Kommissionens køreplan for omstilling til en konkurrencedygtig
lavemissionsøkonomi i 2050, herunder reduktionsmålet for drivhusgasser på 60 % for
sektoren i 2050;
2. påpeger, at et bæredygtigt og miljøvenligt transportnet er europæisk økonomis
nervesystemet, som skal levere de nødvendige initiativer og modtage passende
lovgivningsmæssig og/eller finansielle incitamenter, så der kan skabes mulighed for en
overgang til anvendelse af ikke-fossile brændstoffer;
3. opfordrer til indførelse af bindende reduktionsmål for drivhusgasser for
transportsektoren, der skal nås inden 2050
4. opfordrer Kommissionen til at forelægge rapporter om omkostningseffektive
foranstaltninger til nedbringelse af sodemissioner fra transporten og fremsætte forslag,
der kan bidrage til hurtig imødegåelse af klimaændringerne, og som har yderligere
sundhedsmæssige sidegevinster;
5. er bevidst om, at CO₂-emissioner samt CO-, NO_x-, VOC- og SO₄-emissioner og partikler
fra bremsestøv og dækslid først og fremmest i byområder har stor indflydelse på
luftkvaliteten og dermed på menneskers sundhed i form af lungesygdomme og forskellige
former for kræft;

6. er af den opfattelse, at alternative og vedvarende energiformer på grund af transportsektorens afhængighed af olie får stadig større betydning, men at der skal investeres meget mere i den relevante infrastruktur; understreger imidlertid, at biobrændstoffer kun kan spille en rolle i bæredygtig transport, hvis sektoren bliver meget mere effektiv og reducerer det samlede behov for brændstof, og hvis bæredygtighedskriterierne suppleres med drivhusgasregnskaber for indirekte ændringer i arealanvendelse som følge af forskydning; bemærker imidlertid, at vi allerede i dag kan spare energi og brændstof gennem miljøvenlig kørsel, og at brændstofbesparende teknikker også bør udvikles og fremmes inden for andre transportformer – flad indflyvning for luftfartøjer for eksempel;
7. noterer sig, at forbedringer af emissionerne fra transportmidler, der anvender fossile brændstoffer, i de senere år altid er blevet opvejet af højere efterspørgsel, hvilket resulterer i overbelastning af transportnettet og luftforurening, som stadig overskrider de tilladte grænser; insisterer derfor på behovet for et skifte til en anden teknologi eller den bedst mulige teknologi for fossile brændstoffer og støtter i overensstemmelse hermed forskning med eller uden finansiel støtte fra EU, som sigter mod at fremskynde indførelsen af miljøinnovationer og nye teknologier i transportsektoren;
8. understreger det faktum, at støtte til grønnere bytransport vil være til fordel for beskæftigelsen, hvis den investeres i offentlig transport;
9. insisterer på, at Kommissionen og medlemsstaterne bør have modet til at træde til og sikre, at princippet om, at forureneren betaler, gennemføres, hvis disse incitamenter ikke fungerer på markedsvilkår;
10. noterer sig, at flere regioner i EU med udækkede transportbehov stadig er nødt til at indhente resten og stadig vil udvise stor vækst på transportområdet, når infrastrukturen er blevet færdiggjort, og økonomien bliver bedre; mener derfor, at det også er vigtigt, at fremtidige aktioner rettes mod afskaffelse af infrastrukturudviklingsforskelle mellem visse europæiske regioner/lande for at kunne behandle dette spørgsmål inden for rammerne af sociale konsekvensanalyser, og at EU's regionalpolitik anvendes til dette formål; opfordrer Kommissionen til at mobilisere EU's finansieringsinstrumenter i en omfattende finansieringsstrategi, som omfatter både EU-midler og offentlige og private nationale midler;
11. understreger betydningen af et forbedret samarbejde mellem de forskellige transportoperatører med henblik på at sikre en højere grad af interoperabilitet og dermed bedre forhold og forbindelser for de rejsende, især mellem landdistrikter og byområder;
12. minder om, at især i medlemsstater, der dækker et stort geografisk område, kan afstandene være meget lange og befolkningstætheden lav; opfordrer Kommissionen til, at den i det europæiske transportsystem også tager hensyn til transportbehovene i randområder og tyndt befolkede områder;
13. anbefaler, at der overvejes passende foranstaltninger med henblik på at levere bæredygtig transport i overensstemmelse med strategien for internalisering af eksterne omkostninger;
14. støtter forslaget om at træffe foranstaltninger til fuld gennemførelse af

brugerbetalingsprincippet og princippet om, at forureneren betaler, og tilsagnet om at fjerne konkurrenceforvridninger, herunder skadelige støttetildeling, skabe indtægter og sikre finansiering, herunder til kommende transportinvesteringer, og opfordrer til, at der træffes og gennemføres foranstaltninger med henblik på at nå disse mål inden 2020;

15. anerkender, at fuldstændig internalisering af de eksterne omkostninger for alle transportformer, som afspejler princippet om, at forureneren betaler, er en vigtig politisk foranstaltning, der kan bidrage til at skubbe udviklingen i retning af transport med lavere kulstofforbrug;
16. bemærker, at det er nødvendigt at internalisere omkostningerne for at fremme konkurrencen inden for transportsektoren, som ikke må hæmmes af miljømæssigt skadelige subsidier;
17. understreger, at alle transportformer skal internalisere deres eksterne tilpasningsomkostninger;
18. understreger behovet for en integreret transportpolitik, som sikrer, at transportens og logistikens samlede værdikæde på passende vis søger at håndtere udfordringerne vedrørende transport og mobilitet, navnlig dem, som findes i byområder; opfordrer til øget koordinering mellem de politiske beslutningstagere i EU-institutionerne såvel som en permanent dialog og høring med logistiksektoren, leverandører af transportydelser og kunder i et europæisk logistik- og mobilitetsforum;
19. opfordrer Kommissionen til at hjælpe medlemsstaterne, så de kan foretage yderligere og detaljerede beregninger af de økonomiske, miljømæssige og sundhedsmæssige omkostninger, der er forbundet med denne strategi, således at internaliseringen af de eksterne omkostninger fremmes på den bedst mulige måde;
20. understreger, at transportbrugernes adfærd er en afgørende faktor, og opfordrer til, at der udarbejdes incitament, som skal få borgerne til at vælge bæredygtige transportmidler, og at der med henblik herpå senest i 2013 udarbejdes forslag til udvikling af initiativer til fremme af adfærdændringer, navnlig blandt unge, og udvikling af infrastrukturen for fodgængere og cyklister i byerne for at fordoble antallet af brugere af offentlige transportmidler, som primært drives med vedvarende energi, samt til indførelse af e-billetter til multimodale rejser, og mener, at prissætningspolitik skal anvendes som incitament i denne forbindelse; opfordrer Kommissionen til at forelægge en strategi til fremme af brugen af cykler og sikre fodgængerruter i byområder;
21. henstiller, at Kommissionen fortsat støtter og i givet fald i samarbejde med medlemsstaterne indleder kampagner for at skabe opmærksomhed om miljøvenlige transportalternativer, bedre kendt som aktiv transport, dvs. transport til fods og på cykel, især i følsomme byområder, hvor luftkvaliteten og støjen er en trussel mod menneskers sundhed; anbefaler derfor, at Kommissionen udarbejder en masterplan for færdsel til fods og på cykel; foreslår, at arbejdsgiverne i samarbejde med de lokale myndigheder kan motivere medarbejderne til at bruge mere ressourceeffektive transportmidler, når de pendler; opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at udarbejde mobilitetsplaner for byområder for alle byer i EU, som skal indeholde specifikke foranstaltninger til at fremme intermodalitet og lette og fremme brugen af cykler og andre miljøvenlige

transportmidler;

22. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at forelægge en fælles strategi, som omfatter information, kommunikation og høring af de berørte parter, navnlig med deltagelse af de berørte borgere, om behovene, planlægningen, udviklingen og finansieringen af den nødvendige infrastruktur for vækst, mobilitet, udvikling og beskæftigelse i overensstemmelse med de forpligtelser, der er indgået i forbindelse med Europa 2020-strategien;
23. opfordrer Kommissionen til at behandle spørgsmålet om lokale transportmonopoler, som har udviklet sig i medlemsstaterne, og som skaber forstyrrelser og konkurrenceforvridning; konstaterer følgelig behovet for en politik til monopolbekæmpelse, der er særligt rettet mod transportsektoren;
24. påpeger, at jernbanetransport i sammenligning med vejtransport skaber langt mindre forurening, er langt mindre energikrævende, har en væsentligt lavere miljøbelastning, er sikrere for brugerne og økonomisk konkurrencedygtig; opfordrer Kommissionen til at støtte, fremme og yde finansiel støtte til de europæiske transportnet særligt med henblik på støtte til udvikling af jernbaneinfrastruktur i medlemsstater, hvor jernbanetransporten overskygges af vejtransporten;
25. påpeger behovet for, at EU yder den nødvendige økonomiske støtte til udviklingen af de transeuropæiske jernbanenet for gods- og passagertransport;
26. opfordrer til, at fremme af grøn logistik og en forbedret mobilitetsforvaltning prioriteres;
27. understreger de vidtrækkende potentielle fordele ved at bruge ikt til at styre transportnettene, f.eks. ved at nedbringe antallet af ture, der er nødvendige for at levere varer, gennem mere effektiv udnyttelse af distributionsnettene og forbedring af trafikafviklingen, hvilket kan reducere luftforureningen, brændstofforbruget og rejsetiden;
28. bemærker, at det fælles europæiske luftrum og SESAR – ud over lanceringen af nye, brændstoføkonomiske og relativt støjsvage fly – viser, hvordan brændstofforbruget kan reduceres med +/- 10 %;
29. påpeger, at jernbaner og navnlig højhastighedslinjer kan yde et stort bidrag til et konkurrencedygtigt, ressourceeffektivt transportsystem med hurtige forbindelser mellem de europæiske regioner;
30. er klar over, at et massivt skifte til ny teknologi i transportsektoren tager nogen tid, og at aktioner i forbindelse med denne proces bør tage hensyn til de forskelligartede situationer i de enkelte medlemsstater, men opfordrer i mellemtiden til miljøinnovation og til brug af mere vedvarende brændstoffer, der reducerer CO₂-udledningen, til investeringer i samordning af transportformer og til, at internaliseringen af eksterne omkostninger udvides til at omfatte alle transportformer; påpeger, at rationel udnyttelse af fossile brændstoffer i dag stadig er den nemmeste måde at begrænse emissionerne fra transportsektoren på;

31. bemærker, at det afhænger af den teknologiske udvikling, hvorvidt vi når de mål, vi sætter for reduktion af CO₂-emissionerne, og at vi derfor er nødt til at investere i forskning og udvikling for at udjævne kløften mellem omkostningseffektive mål og investeringer i nye teknologier, som gør det muligt at nå disse mål;
32. er af den opfattelse, at EU skal støtte forskningen og fremme Europas teknologiske førerposition hvad angår den teknologi, som er nødvendig for udviklingen af miljøvenlige bæredygtige transportmidler, såsom køretøjer drevet af elektricitet fra vedvarende energikilder og brintdrevne køretøjer;
33. opfordrer Kommissionen til at sætte yderligere kræfter ind på at koordinere de hidtil fragmenterede tiltag og initiativer, der iværksættes af lokale myndigheder inden for mobilitet i byerne, og til at fremme udvekslingen af politikker mellem byerne;
34. understreger, at EU bør bevare sin førerposition ved at konsolidere sin rolle som et produktions- og forskningssted for alle transportformer, hvis vigtigste opgave er lavere emissioner i sektoren, en bedre logistikkæde, sikkerhed og bedre trafikstyring;
35. insisterer på korrekt gennemførelse og håndhævelse af lovgivningen, inklusive arbejdstidsbestemmelserne, inden for alle transportformer til gavn for sikkerheden og sundheden for arbejdstagerne i transportsektoren.

RESULTAT AF DEN ENDELIGE AFSTEMNING I UDVALGET

Dato for vedtagelse	26.10.2011
Resultat af den endelige afstemning	+: 59 -: 0 0: 0
Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer	János Áder, Elena Oana Antonescu, Kriton Arsenis, Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sergio Berlato, Martin Callanan, Nessa Childers, Chris Davies, Bairbre de Brún, Esther de Lange, Anne Delvaux, Bas Eickhout, Edite Estrela, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Dan Jørgensen, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Holger Krahmer, Jo Leinen, Peter Liese, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Miroslav Ouzký, Gilles Pargneaux, Antonia Parvanova, Andres Perello Rodriguez, Mario Pirillo, Pavel Poc, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Daciana Octavia Sârbu, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Theodoros Skylakakis, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Salvatore Tatarella, Anja Weisgerber, Åsa Westlund, Glenis Willmott, Sabine Wils, Marina Yannakoudakis, Andrea Zannoni
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere	Inés Ayala Sender, Matthias Groote, Romana Jordan Cizelj, Philippe Juvin, Riikka Manner, Jiří Maštálka, Michail Tremopoulos
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere, jf. art. 187, stk. 2	Peter Šťastný

7.10.2011

UDTALELSE FRA UDVALGET OM INDUSTRI, FORSKNING OG ENERGI

til Transport- og Turismeudvalget

om en køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem
(2011/2096(INI))

Ordfører for udtalelse: Krišjānis Kariņš

FORSLAG

Udvalget om Industri, Forskning og Energi opfordrer Transport- og Turismeudvalget, som er korresponderende udvalg, til at optage følgende forslag i det beslutningsforslag, det vedtager:

1. erkender, at EU skal bevæge sig hen imod en mere bæredygtig, effektiv og konkurrencedygtig transportsektor, som bidrager til opfyldelsen af dens emissionsreduktionsmål, til at gøre Unionen mindre energiafhængig og mindre afhængig af energiimport, herunder import fra ustabile og udemokratiske regimer, samt til fuldt ud at integrere EU's regioner, med henblik på at blive konkurrencedygtig på verdensmarkedet;
2. påpeger, at transportsektoren tegner sig for mere end en fjerdedel af EU's CO₂-emissioner; henleder opmærksomheden på de mange initiativer, som EU har taget for at reducere emissioner fra transport og fremme den europæiske transportsektors konkurrenceevne og effektivitet, herunder Eurovignetten, anvendelsen af intelligente transportsystemer, brændstoffektivitet for køretøjer og mærkning af dæk; understreger, at transportsektorens emissioner stadig stiger, og at sektoren i højere grad må forpligte sig til at imødegå denne udvikling, f.eks. ved at afhjælpe infrastrukturens manglende evne til at fremme energieffektivitet og ved at anvende grønne teknologier;
3. erkender transportsektorens væsentlige bidrag til EU's industripolitik, konkurrenceevne og handelsbalance; anfører, at i 2009 udgjorde eksporten af maskiner og udstyr inden for transportsektoren i alt 454,7 mia. EUR, hvilket er 41,5 % af den samlede eksport til landene uden for EU-27; anfører endvidere, at i 2009 havde EU det største overskud i handelen med maskiner og udstyr inden for transportsektoren (112,6 mia. EUR) og transporttjenester (21,5 mia. EUR);

4. understreger, at energibesparelser, bl.a. ved hjælp af normer for brændstoffektivitet, og emissionsbegrænsende foranstaltninger inden for transportsektoren kan fremme EU's konkurrenceevne og innovation samt resultere i væsentlige besparelser uden at hæmme mobiliteten; anfører, at der bør herske bred enighed blandt alle involverede parter om nye målsætninger, og at målene bør opfyldes ved gennemførelse af allerede opnåede tekniske fremskridt; anfører, at man kun kan opnå en ressourceeffektiv transportsektor via afbalancerede og integrerede politiske tiltag, der fremstår som rette incitament for de økonomiske aktører;
5. henleder opmærksomheden på, at der ligger et stort potentiale i energibesparelser og vedvarende energi inden for transportsektoren; understreger, at energi- og klimamålene for transportsektoren kan opfyldes ved at anvende en blanding af forskellige energikilder og ved at udnytte de eksisterende muligheder for energibesparelse;
6. anfører, at mange teknologiske nyskabelser for brændstoffektivitet allerede er blevet markedsført;
7. understreger betydningen af at fremme elektromobilitet, samt anvendelse af mere vedvarende energi inden for elektricitetssektoren, for at opfylde EU2020-målene, herunder især grønne job, vækst og mindre luftforurening; anfører, at man ved elektrificering af transporten først og fremmest vil fokusere på persontransport; understreger nødvendigheden af at iværksætte og gennemføre de nødvendige forskriftsmæssige foranstaltninger og henstiller indtrængende til Kommissionen og medlemsstaterne hurtigt at vedtage fælles driftskompatible normer og at indføre opladningsinfrastrukturer i hele EU; mener, at debatten om "el-dreven transport" bør sættes på dagsordenen i en velafbalanceret kontekst med henblik på at inddrage potentialet for markedet for el-cykler og erfaringerne med el-drevne sporvogne og tog inden for kollektiv trafik;
8. fremhæver informations- og kommunikationsteknologiens samt intelligente transportsystemers og -tjenesters enorme potentiel med hensyn til at begrænse transportemissioner inden for person- og godstransport, især i forbindelse med et fremtidigt energisystem, hvor elektrificeret transport spiller en afgørende rolle; er af den opfattelse, at det er nødvendigt at øge transportsektorens forpligtelser med hensyn til teknologi, samt at fremme en mere effektiv tilrettelæggelse af transporttjenester; understreger nødvendigheden af at fremme innovative løsninger, såsom optimal planlægning af ruter, kombineret transport eller informationsudveksling mellem køretøjer og infrastruktur; minder om, at brugen af informations- og kommunikationsteknologi, og især af videokonferencer, kan bidrage til at begrænse rejsebehov, såvel for enkeltpersoner som for virksomheder;
9. understreger nødvendigheden af løsninger, som indebærer intermodal transport, og at ingen af transportformerne alene kan opfylde alle krav, da der er et klart behov for en smartere kombination af luft-, vej-, jernbane- og skibstransport;
10. mener, at brugen af ICT inden for vejtransportsektoren og dens grænseflader med andre transportformer i væsentlig grad vil bidrage til at forbedre præstationer på miljøområdet, effektivitet, vejtransportsikkerhed, den offentlige sikkerhed og mobiliteten for varer og passagerer, samtidig med at det sikres, at det indre marked fungerer behørigt, og at

konkurrenceevnen og beskæftigelsen øges; understreger, at det er bydende nødvendigt med en tilpasning af ICT-standardiseringspolitikken, hvilket ikke blot vil bidrage til udviklingen af ITS, men også fremskynde arbejdet med tekniske standarder for elbiler, samt intelligente net og målere; sådanne standarder bør indføres i forbindelse med følgende prioriterede område: tilrådgivningsstilling af information på EU-plan om multimodale transportmuligheder;

11. gentager, at der er behov for flere modulvogntog, da disse er en bæredygtig løsning, som bidrager til et højere energieffektivitetsniveau i vejtransportsektoren; anerkender endvidere, at landenes divergerende bestemmelser om modulvogntog er en hindring for øget anvendelse af denne vejtransportform ved grænseoverskridende transport; opfordrer Kommissionen til at undersøge, hvilke divergerende bestemmelser der let kan harmoniseres, og hvordan det kan sikres, at modulvogntog udgør en større del af den grænseoverskridende transport;
12. påpeger, at europæisk forskning kan skabe nye løsninger til nedbringelse af CO₂-emissioner og fremme af transporteffektivitet, og støtter Kommissionens strategiske tiltag med henblik herpå; påpeger, at der er behov for et delprogram for mobilitet, som skal øge transporteffektivitet, f.eks. ved at fremme intelligente og driftskompatible rutesystemer for alle transportformer, som anvender systemer som f.eks. Galileo, SESAR, ERTMS, etc.; anfører, at avancerede teknologier, som f.eks. radiofrekvensidentifikation (RFID) eller Egnos/Galileo, vil kunne anvendes til gennemførelse af ITS-applikationer; opfordrer til certificering af EGNOS, eftersom dette er overordentligt vigtigt; mener endvidere, at der er behov for mere effektive måder til markedsføring af forskningsresultater samt yderligere forskning i integration af stadig større mængder af vedvarende energi i samspil med et mere intelligent energisystem, hvor elektrificeret transport er en central del af løsningen;
13. opfordrer Kommissionen til for alle transportformer og på en omkostningseffektiv måde at fremme udvikling og anvendelse af innovative løsninger, der forbedrer køretøjers energieffektivitet (f.eks. spoilere til lastbiler og andre former for forbedret aerodynamik eller drift);
14. gentager, at brændstofdiversificering og forbedring af energisikkerheden er to vigtige udfordringer for EU's transportsektor, og at elektricitet produceret i hjemmet på basis af forskellige energikilder kan bidrage væsentligt hertil;
15. understreger, at Den Europæiske Union bør opretholde sin stærke stilling på verdensmarkedet for bæredygtig transport og mobilitetsprodukter, som f.eks. jernbanesignal- og infrastruktursystemer, samt software for mobilitetskontrol; kræver derfor, at EU øger sin indsats på området for forskning i og udvikling af bæredygtig overfladetransport;
16. slår til lyd for, at reelt bæredygtige biobrændstoffer, især andengenerationsbiobrændstof, tillægges større betydning i EU's energimix, samtidig med at der tages højde for indirekte ændringer i arealanvendelsen; understreger de økonomiske fordele for EU's industri ved at gå over til produktion på basis af andengenerationsbiobrændstof; anfører imidlertid, at indførelse af en højere procentdel af biobrændstoffer skal forberedes, kommunikeres og gennemføres omhyggeligt, samt harmoniseres på tilfredsstillende måde på EU-niveau, at

alle relevante interessenter skal være parate til levere den ønskede brændselssammensætning på tidspunktet for indførelse af den pågældende ændring, og at de offentlige myndigheder skal forklare følgerne af eventuelle ændringer af brændselssammensætningen;

17. mener, at en diversificering af energikilder er nødvendig for forsyningssikkerheden, og er i denne henseende af den opfattelse, at alle nye incitamentter på skatteområdet skal garantere en bæredygtig og konkurrencedygtig energimix inden for transportsektoren;
18. understreger, at det er af afgørende betydning at mindske administrative byrder for at kunne opnå fuldstændig driftskompatibilitet på de europæiske jernbaner, og at især godkendelsesprocedurerne for rullende jernbanemateriel skal gøres mere effektive og standardiserede i hele EU;
19. understreger, at el-biler har et kæmpe potentiale som transportform, især i byerne; anmoder Kommissionen og medlemsstaterne om at intensivere arbejdet med at udvikle fælles europæiske standarder for opladning og understreger, at udviklingen af intelligente net er helt afgørende for el-bilers succes;
20. erkender, at EU's jernbaneindustri bliver stadig mere sårbar over for konkurrencen på fællesskabsmarkedet fra leverandører fra tredjelande; udtrykker bekymring over de alvorlige hindringer, der forhindrer EU-leverandørerne i at byde på offentlige kontrakter i lande uden for EU;
21. henleder opmærksomheden på el-drevne køretøjers rolle i udviklingen af energieffektiv transport, og henstiller, at medlemsstaterne gennemfører direktiv 2009/33/EF om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport, inden for kollektiv transport;
22. pointerer nødvendigheden af, at der på europæisk niveau skabes et endnu bedre betingelser og incitamentter for en "de-carbonisering" af transportsektoren;

RESULTAT AF DEN ENDELIGE AFSTEMNING I UDVALGET

Dato for vedtagelse	6.10.2011
Resultat af den endelige afstemning	+: 42 -: 0 0: 4
Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer	Jean-Pierre Audy, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Ioan Enciu, Vicky Ford, Gaston Franco, Adam Gierak, Norbert Glante, Fiona Hall, Jacky Hénin, Edit Herczog, Romana Jordan Cizelj, Krišjānis Kariņš, Lena Kolarska-Bobińska, Béla Kovács, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Marisa Matias, Judith A. Merkies, Jaroslav Paška, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Jens Rohde, Paul Rübig, Amalia Sartori, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Michael Theurer, Evžen Tošenovský, Ioannis A. Tsoukalas, Claude Turmes, Niki Tzavela, Marita Ulvskog, Vladimir Urutchev, Alejo Vidal-Quadras, Henri Weber
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere	Antonio Cancian, Jolanta Emilia Hibner, Yannick Jadot, Werner Langen, Marian-Jean Marinescu, Vladko Todorov Panayotov, Catherine Trautmann
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere, jf. art. 187, stk. 2	Werner Schulz

20.10.2011

UDTALELSE FRA REGIONALUDVIKLINGSUDVALGET

til Transport- og Turismeudvalget

om en køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem
(2011/2096(INI))

Ordfører for udtalelse: Wojciech Michał Olejniczak

FORSLAG

Regionaludviklingsudvalget opfordrer Transport- og Turismeudvalget, som er korresponderende udvalg, til at optage følgende forslag i det beslutningsforslag, det vedtager:

1. konstaterer, at der er store forskelle med hensyn til transportinfrastruktur og geografisk tilgængelighed mellem den østlige og vestlige del af EU, mellem de nordlige og sydlige regioner og mellem centrale områder, randområder og de yderste fjernområder; mener, at EU's transportsystem i overensstemmelse med princippet om sammenhæng af hele territoriet bør bidrage til afbalanceret regional udvikling og territorial samhørighed og respektere målsætningen om en bæredygtig udvikling, hvilket vil føre til skabelse af et fælles europæisk transportområde; understreger de særlige behov, som øer, bjergområder og de yderste fjernområder har med hensyn til tilgængelighed og effektive forbindelser til fastlandet, med hensyn til at forbedre deres konkurrencestilling, og med hensyn til udvikling af de regionale lufthavnes og både interne og eksterne skibsruters potentiale; understreger anvendelsen af princippet om ligeværdig transport og bjergområdernes og de fjerntliggende regioners særpræg;
2. minder om den afgørende rolle, som samhørighedspolitikken spiller i forbindelse med de nødvendige tilpasninger for at tilvejebringe en afbalanceret udvikling af transporten i EU; opfordrer EU og medlemsstaterne til at sikre tilstrækkelige midler ved planlægningen af deres budgetter og tilstrækkelig kapacitet til planlægning og gennemførelse af projekter, men ikke på bekostning af målsætningen for og bevillingerne til samhørighedspolitikken; fremhæver, at en forhøjelse af EU's medfinansiering af projekter til fremme af transportinfrastrukturene i konvergensregionerne kan bidrage til at forbedre absorberingskapaciteten for den europæiske støtte; minder om Kommissionens henstillinger om at anvende midler fra samhørighedspolitikken mere ressourceeffektivt og prioritere transportprojekter, som fremmer bæredygtighed og indgår i igangværende

integrerede transportstrategier; opfordrer medlemsstaterne til at acceptere, at et effektivt transportnetværk i Europa kræver en omfattende finansiel indsats, og at der forefindes en lang række forskellige finansieringskilder, både offentlige og private, i den forbindelse;

3. påpeger, at bytransporttjenester hører under nærhedsprincippet; understreger imidlertid, at europæisk samarbejde, koordinering og finansiering ville sætte de lokale myndigheder i stand til at løfte de udfordringer, de står over for i deres bestræbelser på at opnå inklusiv vækst og en bedre social samhørighed; konstaterer, at byområderne lider mest under tæt trafik og luft- og støjforurening; mener i den forbindelse, at de lokale myndigheder kan yde et vigtigt bidrag til bekæmpelse af klimaændringerne med intelligente lokale offentlige transportsystemer og bæredygtig byplanlægning, herunder anlæg af cykelstier; opfordrer til, at der som løsning på disse udfordringer gennemføres en integreret forvaltning af transporttjenesterne i byerne, forstæderne og landdistrikterne;
4. påpeger, at transportnetværkene spiller en hovedrolle i den fysiske planlægningspolitik; understreger navnlig den store betydning, som store transportinfrastrukturer, som f.eks. højhastighedsjernbanerne, har for fremme af den lokale udvikling; mener, at makroregionerne og strategierne til fremme af deres udvikling vil være i stand til at spille en mere aktiv rolle i gennemførelsen af en samordnet, effektiv og bæredygtig transportpolitik; minder om, at det er vigtigt at udarbejde, planlægge og iværksætte fælles strategier på transportinfrastrukturuområdet og at udbrede bedste praksis på transportområdet; understreger, at EU's borgere og virksomheder vil drage direkte fordel af et fælles europæisk transportområde, hvis målsætning er at reducere den tid og de ressourcer, der anvendes på transport af gods og passagerer, og at udvirke en mere vidtgående integration af markederne;
5. minder om, at det er vigtigt at udarbejde, planlægge og iværksætte fælles grænseoverskridende strategier på transportinfrastrukturuområdet; understreger i den forbindelse, at det er vigtigt med et europæisk territorielt samarbejde for at opnå disse samordnede strategier, og at det haster med visse grænseoverskridende investeringer;
6. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at inddrage lokale og regionale myndigheder i gennemførelsen af hvidbogen;
7. understreger, at etableringen af passende transportinfrastrukturer og forbedret adgang vil styrke regionernes økonomi og gøre dem mere attraktive for direkte investeringer, hvilket på længere sigt vil bidrage til at styrke både deres egen og dermed hele EU's konkurrenceevne, hvilket igen vil sikre en solid udvikling af det indre marked og bidrage til målsætningen om territorial samhørighed;
8. understreger den afgørende rolle, som coasterskibsfarten og de indre vandveje spiller med at forbinder de forskellige europæiske regioner og farvande, men hvis potentiale endnu ikke er fuldt udnyttet; mener, at der er tale om områder, hvor det indre marked kan udbygges yderligere, og hvor man kan tilstræbe virkeliggørelsen af samhørighedsmålsætningen; mener, at det er vigtigt at etablere planer for alternativ interregional transport af passagerer og gods i tilfælde af naturkatastrofe.

RESULTAT AF DEN ENDELIGE AFSTEMNING I UDVALGET

Dato for vedtagelse	6.10.2011
Resultat af den endelige afstemning	+: 40 -: 2 0: 1
Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer	François Alfonsi, Luís Paulo Alves, Charalampos Angourakis, Catherine Bearder, Jean-Paul Basset, Victor Boştinaru, Philip Bradbourn, Zuzana Brzobohatá, John Bufton, Alain Cadec, Salvatore Caronna, Tamás Deutsch, Rosa Estaràs Ferragut, Brice Hortefeux, Danuta Maria Hübner, Filiz Hakaeva Hyusmenova, Juozas Imbrasas, María Irigoyen Pérez, Seán Kelly, Mojca Kleva, Ramona Nicole Mănescu, Riikka Manner, Iosif Matula, Erminia Mazzoni, Jan Olbrycht, Monika Smolková, Georgios Stavrakakis, Nuno Teixeira, Michail Tremopoulos, Viktor Uspaskich, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Joachim Zeller, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere	Jens Geier, Lena Kolarska-Bobińska, Maurice Ponga, Elisabeth Schroedter, Patrice Tirolien, Giommaria Uggias, Derek Vaughan, Sabine Verheyen

RESULTAT AF DEN ENDELIGE AFSTEMNING I UDVALGET

Dato for vedtagelse	22.11.2011
Resultat af den endelige afstemning	+: 34 -: 5 0: 2
Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Philippe De Backer, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zile
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere	Philip Bradbourn, Michel Dantin, Dominique Riquet, Alfreds Rubiks, Laurence J.A.J. Stassen, Sabine Wils
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere, jf. art. 187, stk. 2	Jan Mulder