

**SV**

**SV**

**SV**



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 17.6.2009  
KOM(2009) 279 slutlig

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN**

**Hållbara framtida transporter – Ett integrerat, teknikstyrkt och användarvänligt transportsystem**

## MEDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN

### Hållbara framtida transporter – Ett integrerat, teknikstyrt och användarvänligt transportsystem

#### 1. INLEDNING

1. Kommissionen offentliggjorde 2001 en vitbok<sup>1</sup> med en agenda för den gemensamma transportpolitiken fram till 2010. Detta program uppdaterades i samband med halvtidsöversynen 2006<sup>2</sup>. Snart är de tio åren till ända och det börjar bli dags att fundera över hur den framtida transportpolitiken ska gestaltas.
2. Transporter utgörs av ett komplext system som är beroende av ett stort antal olika faktorer, däribland bosättnings- och konsumtionsmönster, produktionsplanering och tillgången till infrastruktur. Alla åtgärder inom transportsektorn måste på grund av denna sektors komplexa karaktär baseras på en långtidsvision för hållbar rörlighet för människor och varor. Detta är nödvändigt inte minst beroende på att strategier av strukturell karaktär tar lång tid att genomföra och måste planeras långt i förväg.
3. Planeringen av de kommande tio årens transportpolitik måste därför ledas i tankebanor kring det framtida transportsystemet som sträcker sig årtionden framöver. Kommissionen har gjort sig sådana tankar, vilka utmynnat i en utvärdering av den gemensamma transportpolitiken, en diskussion inom tre temagrupper, en studie – ”Transvision” – där man redogör för möjliga framtida transporter med låga koldioxidutsläpp, och ett samråd med berörda aktörer, bland annat i samband med högnivåkonferensen om framtida transporter som ägde rum den 9–10 mars 2009<sup>3</sup>.
4. Detta meddelande sammanfattar resultaten av detta omfattande tankeutbyte. I avsnitt 2 redogörs för den senaste utvecklingen inom den gemensamma transportpolitiken och för kvarstående frågor. I avsnitt 3 diskuteras framtiden, däribland utvecklingstendenser inom det som utgör transportsektorns drivkraft och de eventuella utmaningar som dessa kan utgöra för samhället. I avsnitt 4 föreslås en del mellanliggande strategimål som kan genomföras för att ta itu med eventuella utmaningar som uppstår inom transportsektorn. I avsnitt 5 redogörs för de tillgängliga instrumenten och eventuella möjliga åtgärder för att förverkliga de uppställda målen.
5. De tankar som läggs fram i detta meddelande är tänkta att leda till ytterligare diskussioner om olika strategier, dock utan att man därför tar ställning till hur förslagen i kommande vitbok 2010 ska utformas.

---

<sup>1</sup> KOM(2001) 370.

<sup>2</sup> KOM(2006) 314.

<sup>3</sup> All viktig dokumentation kan laddas ned via [http://ec.europa.eu/transport/strategies/2009\\_future\\_of\\_transport\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/strategies/2009_future_of_transport_en.htm)

## 2. DEN GEMENSAMMA TRANSPORTPOLITIKEN 2000–2010

6. Innan man börjar fundera över framtiden kan det vara klokt att titta på utvecklingen under de senare åren. Det är visserligen för tidigt för att man fullt ut ska kunna utvärdera flera av de åtgärdsprogram som initierats sedan 2000. Marknadsutvecklingen och marknadsdata kan dock ge vissa indikationer. Dessa kan utvärderas mot bakgrund av de strategimål som fastställdes i samband med halvtidsöversynen av vitboken och de som fastställdes för transportsektorn i *Strategin för hållbar utveckling* från 2006<sup>4</sup>. I nästa punkt konstateras att de mål som fastställts i nämnda strategidokument i stort har uppnåtts genom den gemensamma transportpolitiken, som på ett avgörande sätt bidragit till utvecklingen av den europeiska ekonomin och dess konkurrenskraft. Detta har möjliggjorts genom ökad liberalisering och förbättrad integration samt genom fastställande av höga kvalitetsnormer när det gäller säkerhet, transportskydd och passagerares rättigheter samt genom förbättrade arbetsvillkor.
7. Transporter utgör en viktig faktor i EU:s ekonomi. Transportnäringen svarar i stort för omkring 7 procent av BNP och mer än 5 procent av den totala sysselsättningen i EU<sup>5</sup>. Den gemensamma transportpolitiken har skapat ett system för rörlighet, som i fråga om effektivitet och ändamålsenlighet är väl jämförbart med de ekonomiskt mest utvecklade regionerna i världen. Den gemensamma transportpolitiken har bidragit till social och ekonomisk sammanhållning och främjat den europeiska industrins konkurrenskraft<sup>6</sup>, vilket avsevärt befrämjat Lissabonagendans mål i fråga om tillväxt och sysselsättning<sup>7</sup>. När det gäller EU:s strategi för hållbar utveckling har resultaten dock varit mer blygsamma, vilket framgår av lägesrapporten för 2007<sup>8</sup>, enligt vilken det europeiska transportsystemet ur flera aspekter fortfarande inte uppfyller hållbarhetskraven.
8. Liberaliseringen har överlag lett till ökad effektivitet och lägre kostnader. Detta kan konstateras inom lufttransportsektorn där processen har nått längre<sup>9</sup>. Jämlika konkurrensvillkor håller på att skapas i EU inom den alltmer integrerade transportsektorn. Frågor som skillnader i fråga om skatter och bidrag måste dock lösas. Det bör påpekas att inte enbart stora företag utan även små och medelstora företag har haft fördelar av liberaliseringen och integreringen av olika transportmedel.
9. Strategin för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) har bidragit till väsentligt förbättrad samordning mellan medlemsstaterna när det gäller planering av

---

<sup>4</sup> CS (2006) 10917.

<sup>5</sup> 4,4 procent utgörs av transporttjänster och återstoden av tillverkning av transportutrustning, medan 8,9 miljoner arbetstillfällen utgörs av transporttjänster och 3 miljoner arbetstillfällen hänför sig till transportutrustning.

<sup>6</sup> COMPETE, "Analysis of the contribution of transport policies to the competitiveness of the EU economy and comparison with the United States" (analys av transportpolitikens inverkan på EU-ekonomins konkurrenskraft och jämförelse med USA), oktober 2006, ISI-Fraunhofer med INFRAS, TIS, och EE för EG-GD TREN.

<sup>7</sup> KOM(2007) 803.

<sup>8</sup> KOM(2007) 642.

<sup>9</sup> Rutterna inom EU har ökat med 120 procent mellan 1992 och 2008. Rutter inom EU med fler än två konkurrenter har under samma period ökat med 320 procent. Lågprisflyg utgör idag mer än en tredjedel av den totala reguljära kapaciteten inom EU.

infrastrukturprojekt. Stora framsteg har gjorts i fråga om genomförandet och ungefär en tredjedel av de nödvändiga investeringarna (400 miljarder euro) i TEN-T har gjorts<sup>10</sup>. Utbyggnaden av de transeuropeiska näten till att omfatta de nya medlemsstaterna, med utgångspunkt i de investeringar som gjorts redan före utvidgningen<sup>11</sup>, har gjort att planen för struktur- och sammanhållningsfonderna successivt leder till att infrastrukturbristerna åtgärdas. Mycket återstår att göra men de transeuropeiska transportnäten har redan på ett betydande sätt bidragit till att sammanlänka EU:s marknader och folk.

10. När det gäller att minska luftföroreningarna och antalet trafikolyckor har framstegen varit större. Luftkvaliteten har väsentligt förbättrats i Europas städer genom att allt strängare luftkvalitetsstandarder tillämpas inom EU, men mer måste göras. Framför allt måste NO<sub>x</sub>-utsläppen och utsläppen av fina partiklar (PM<sub>10</sub>) reduceras. Särskilt skadliga för människors hälsa är de fina partiklarna. Samtidigt är det viktigt att de verkliga utsläppen kontrolleras på ett lämpligt sätt. Utvecklingen av transportinfrastrukturen har också lett till att livsmiljöer gått förlorade och till att landskapet splittrats upp. Målsättningen att fram till 2010 minska antalet dödsfall i trafiken med hälften, ett mål som uppställs i vitboken från 2001, kommer sannolikt inte kunna uppnås trots att många medlemsstater vidtagit åtgärder som lett till betydande framsteg. Under 2008 omkom dock mer än 39 000 personer på vägarna, vilket fortfarande är en alldeles för hög siffra.
11. Inom sjöfartssektorn har förorening av havet och olyckor till sjöss minskat avsevärt och EU har infört ett av de mest långtgående regelverken om sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (senast genom det tredje sjöfartspaketet). Inom luftfartssektorn har EU antagit omfattande, gemensam, enhetlig och bindande lagstiftning som inkluderar alla viktiga faktorer som rör säkerheten (flygplan, underhåll, flygplatser, flygledningssystem osv.). Man har inrättat olika säkerhetsorgan som Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA), Europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA) och Europeiska järnvägsbyrån (ERA).
12. I vitboken från 2001 nämndes inget om transportskydd. Efter terrorattackerna den 11 september 2001 har man emellertid börjat utveckla en transportskyddspolitik. Idag finns det gemenskapslagstiftning som rör skyddet av de flesta transportslagen och av viktig infrastruktur. EU samarbetar även med det internationella samfundet för att förbättra skyddet: EU har nyligen deltagit i insatser till havs för att bekämpa sjöröveri.
13. Kvaliteten på tjänsterna till transportanvändarna har främjats genom att passagerares rättigheter har stärkts. Lagstiftningen om flygpasagerares rättigheter har antagits och trätt i kraft. När det gäller järnvägstransporter<sup>12</sup> antogs en förordning i december 2007 som ger passagerare långtgående rättigheter. I december 2008 antogs två

---

<sup>10</sup> KOM(2007) 135. Öresundsförbindelsen, flygplatsen Malpensa och järnvägsfraktklinjen Betuwe hör till de projekt som slutförts. PBKAL (snabbtågsförbindelsen mellan Paris, Bryssel, Köln, Amsterdam och London) hör till de projekt som kommer att färdigställas inom en när framtid. Stora delsträckor av projekt har också tagits i bruk, som sträckan Madrid–Barcelona och den första etappen av sträckan TGV Est i Frankrike.

<sup>11</sup> Detta sker framför allt med hjälp av det strukturpolitiska föranslutningsinstrumentet.

<sup>12</sup> Förordning (EG) nr 1371/2007, EUT L 315, 3.12.2007, s. 14–41.

förslag<sup>13</sup> om passagerares rättigheter i samband med buss- och långfärdsbusstrafik samt inom sjöfartssektorn. Samtidigt har man kunnat konstatera att kollektivtrafiken (bussar och tåg) hör till de sektorer där konsumenttillfredsställelsen är lägst<sup>14</sup>.

14. Transportpolitikens sociala aspekter har också stärkts när det gäller transportarbetarnas förhållanden. Man har i samarbete med arbetsmarknadens parter lagstiftat om arbetstid, minimikrav på utbildning, ömsesidigt erkännande av examensbevis och kvalifikationer för att förbättra arbetsvillkoren inom väg-, järnvägs- och sjötransporter.
15. Det är framför allt på miljöområdet som ytterligare förbättringar är nödvändiga. Inom ingen annan sektor har utsläppen av växthusgaser ökat så snabbt, jämfört med 1990, som inom transportsektorn<sup>15</sup>. Utsläppen av växthusgaser kan ses som resultatet av tre samverkande komponenter: omfattningen av den verksamhet som orsakar utsläppen, verksamhetens energiintensitet, och växthusgasintensiteten för den energi som används. Om man tittar närmare på utvecklingen inom transportsektorn under senare tid kan man konstatera att verksamheten ökat avsevärt medan alltför lite gjorts för att minska energiförbrukningen och växthusgasintensiteten.
16. En av målsättningarna i vitboken från 2001 och i EU:s strategi för hållbar utveckling är att bryta kopplingen mellan tillväxt inom transportsektorn och BNP-tillväxt, vilket lyckats när det gäller passagerartransporter. I detta fall har efterfrågan på transporter växt i genomsnitt med 1,7 procent per år under perioden 1995–2007 jämfört med en genomsnittlig BNP-tillväxt på 2,5 procent. Däremot växte efterfrågan på godstransporter inom EU genomsnittligen med 2,7 procent per år. Den kraftigt ökade internationella handeln och det utvidgade Europas ökade integrering har gjort det omöjligt att under de senaste tio åren bryta kopplingen mellan godstransporter och BNP. De ökade godstransporterna beror också på ekonomiska åtgärder – som exempelvis koncentration till färre tillverkningsplatser för att kunna utnyttja stordriftsfördelar, omlokalisering, ”just-in-time”-leveranser, omfattande återvinning av glas, papper och metaller – som lett till minskade kostnader och eventuellt minskade utsläpp inom andra sektorer samtidigt som transportutsläppen ökat.
17. Energieffektiviteten inom transportsektorn ökar, men den ökade effektiviteten har inte uteslutande inriktats på att minska den totala bränslekonsumtionen och inte varit tillräcklig för att väga upp de ökade transportvolymerna. Eftersom förbättringarna dragit ut på tiden antogs i april 2009 lagstiftning om utsläppsnormer för nya personbilar<sup>16</sup>. Försöken att föra över transporter till mer effektiva transportsätt, däribland ökad närsjöfart, har inte varit särskilt framgångsrika även om det har skett en viss utjämning och tillbakagången i järnvägstransporter kunnat stoppas<sup>17</sup>. Flera utredningar visar att i många städer har andelen cyklister ökat väsentligt under senare år<sup>18</sup>.

---

<sup>13</sup> KOM(2008) 817, KOM(2008) 816.

<sup>14</sup> [http://ec.europa.eu/consumers/strategy/docs/2nd\\_edition\\_scoreboard\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/consumers/strategy/docs/2nd_edition_scoreboard_en.pdf)

<sup>15</sup> Såvida inget annat uppges kommer uppgifterna från GD TREN (2009), EU:s energi och transport i siffror. Statistik i pocketutgåva för 2009.

<sup>16</sup> Förordning (EG) nr 443/2009, EUT L 140, 5.6.2009, s. 1–15.

<sup>17</sup> Järnvägstransporterna utgjorde 10,7 procent av de olika transportsätten både 2007 och 2001.

<sup>18</sup> <http://spicycles.velo.info>. Spicycles är ett projekt som understöds av EU:s program IEE – STEER.

18. Övergången till renare energikällor har dock inte märkbart sänkt transportsektorns växthusgasintensitet som fortfarande till 97 procent baseras på fossila bränslen, vilket även har negativa konsekvenser för en tryggad energiförsörjning. Åtgärder för att förbättra bränslekvaliteten<sup>19</sup> och ett mål med tioprocentig användning av förnybar energi inom transportsektorn år 2020 har antagits nyligen som en del av klimat- och energipaketet<sup>20</sup>.

### **3. TENDENSER OCH UTMANINGAR**

19. I detta avsnitt beskrivs de viktigaste drivande faktorerna inom transportsektorn fram till seklets mitt och de utmaningar som de medför. Det är svårt att förutse vilken faktor som kommer att få störst betydelse för utformningen av de framtida transporterna.

#### **3.1. Åldrande befolkning**

20. Genomsnittsåldern för Europas befolkning förväntas 2060 vara sju år högre än idag och antalet personer som är 65 år eller äldre kommer sannolikt att uppgå till 30 procent av befolkningen jämfört med dagens 17 procent<sup>21</sup>.
21. Även om äldre i allmänhet reser mindre, jämfört med när de var unga, reser dagens åldringar mer än vad deras föräldrar gjorde. Denna utveckling förväntas fortsätta och tillta på grund av bättre hälsa, fler resmöjligheter och bättre språkkunskaper. Den åldrande befolkningen kommer att lägga större vikt vid transporttjänster med hög säkerhet och hög tillförlitlighet och med bra lösningar för resenärer med nedsatt rörlighet.
22. Ett samhälle med en större andel äldre personer kommer att behöva avsätta mer offentliga medel till pensionsbetalningar, sjukvård och äldreomsorg. Den åldrande befolkningen kommer genom dess inverkan på statsfinanserna att kräva tillgång till och underhåll av transportinfrastruktur och sätta gränser för den finansiering som finns tillgänglig för kollektivtrafiken. Brist på arbetskraft och yrkeskunniga kan bli ett faktum som ytterligare bidrar till den brist på yrkeskunnigt folk som vissa delar av transportsektorn redan konfronteras med. Det kan i ett längre perspektiv resultera i högre transportkostnader för samhället.

#### **3.2. Migration och inre rörlighet**

23. Under de kommande femtio åren kan nettomigrationen till EU medföra att EU:s befolkningsmängd ökar med 56 miljoner<sup>22</sup>. Migrationen kan komma att spela en viktig roll för att utjämna åldrandets effekter på arbetsmarknaden. Genom migranterna, som oftast är unga och huvudsakligen bosätter sig i städerna, kommer EU:s band till kringliggande regioner att ytterligare stärkas på grund av att det skapas

---

<sup>19</sup> Direktiv 2009/30/EG, EUT L 140, 5.6.2009, s. 88–113.

<sup>20</sup> Direktiv 2009/28/EG, EUT L 140, 5.6.2009, s. 16–62.

<sup>21</sup> Eurostat (2008), Population and social conditions, Statistics in Focus 72/2008; Europeiska kommissionens demografirapport 2008: "Att uppfylla sociala behov hos en åldrande befolkning", SEK(2008) 2911.

<sup>22</sup> Se fotnot 21.

kulturella och ekonomiska band till migranternas hemländer. Dessa förbindelser kommer att medföra ökad rörlighet av människor och varor.

24. Arbetskraftens rörlighet inom EU förväntas också att öka i takt med att administrativa och rättsliga hinder avlägsnas och genom ytterligare integrering av den inre marknaden.

### **3.3. Miljöutmaningar**

25. Det blir allt nödvändigare att dämpa transportsektorns negativa inverkan på miljön. EU antog nyligen ett klimat- och energipaket som har som mål att minska växthusgasutsläppen i EU med 20 procent jämfört med 1990. Transportsektorn spelar en viktig roll för att kunna uppfylla detta mål och ändring av vissa utvecklingstrender kommer att vara nödvändig.
26. Europeiska miljöbyråns TERM-rapport<sup>23</sup>, som innehåller uppgifter om transporter och miljön i EU, utvisar att många EU-medborgare fortfarande är utsatta för farligt höga halter av luftföroreningar och bullerstörningar. PM<sub>10</sub>-koncentrationerna, vars näst största upphovskälla är transporter, överstiger 2005 års gränsvärden inom många luftkvalitetsområden. Även föroreningar i form av utsläpp av NO<sub>x</sub> och SO<sub>x</sub> från fartyg måste ses över.
27. Transporterna i sig kommer att drabbas av klimatförändringseffekterna och kommer att kräva anpassning. Klimatuppvärmningen kommer att bidra till att havsnivån stiger och öka kustinfrastrukturens sårbarhet, däribland hamnarna<sup>24</sup>. Extrema väderförhållanden kommer att påverka alla transportslags säkerhet. Torka och översvämningar kommer att skapa problem för de inre vattenvägarna<sup>25</sup>.

### **3.4. Mindre tillgång på fossila bränslen**

28. Under kommande årtionden förväntas olja och andra fossila bränslen bli dyrare på grund av ökad efterfrågan och på grund av att billiga källor sinar. De negativa effekterna på miljön kommer att öka i och med att konventionella källor ersätts med mer förorenande energikällor. Samtidigt kommer nödvändigheten att gå över till ett utsläppsnått samhälle och den växande oron för en otrygg energiförsörjning att öka tillgången på förnybar energi, som genom teknisk utveckling och massproduktion kan produceras till ett mycket lägre pris.
29. Förändringar i den relativa prissättningen kommer att bidra till att alternativa energikällor kommer att framstå som mer attraktiva, trots de stora variationerna i dessa priser. Nödvändigheten att upprätta stödinфраstruktur och den långa livslängden hos fordon kommer att fördröja övergångsprocessen.

---

<sup>23</sup> EEA, Transport at a crossroads (Transporter vid ett vägskäl), TERM 2008, nr 3/2009.

<sup>24</sup> SEK(2009) 387, kommissionens arbetsdokument som åtföljer vitboken "Anpassning till klimatförändringarna: en europeisk handlingsram".

<sup>25</sup> IPCC (2007), Fourth Assessment Report (Fjärde utvärderingsrapporten).

30. De direkta konsekvenserna av en sådan övergång kommer att bli ett minskat behov av att transportera fossila bränslen. Sådana transporter utgör idag ungefär halva volymen av de internationella sjötransporterna<sup>26</sup>.

### **3.5. Urbanisering**

31. Urbaniseringen, som klart har ökat under de senaste årtiondena, beräknas fortsätta. Andelen av EU:s befolkning som bor i städer förväntas öka från 72 procent 2007 till 84 procent 2050<sup>27</sup>.
32. Närheten till folk och verksamheter hör till en av de stora fördelarna som medverkar till urbaniseringen. Under de senaste femtio åren har tillväxten i städerna i hela Europa till och med varit större än den fasta befolkningens tillväxt. Städernas utbredning utgör det främsta hotet mot stadstransporterna eftersom den skapar ett ökat behov av enskilda transportsätt, vilket i sin tur leder till trafikträngsel och miljöproblem. Stadstransporterna står för 40 procent av koldioxidutsläppen och 70 procent av utsläppen av andra miljögifter som kommer från vägtrafiken<sup>28</sup>.
33. Trafikträngsel, som företrädesvis uppstår i tätorter och på tillfartsvägarna, ger upphov till höga kostnader i form av förseningar och högre bränsleförbrukning. Eftersom de flesta gods- och passagerartransporterna börjar eller slutar i tätorter inverkar trafikträngsel i dessa områden även negativt på resandet mellan städer. Mer tätbefolkade städer har i regel bättre kollektivtrafik. Markttillgången och allmänhetens godkännande av att det byggs ny infrastruktur för kollektivtrafik eller alternativa transportmedel kommer dock även i framtiden att utgöra ett problem.

### **3.6. Allmänna tendenser som påverkar den gemensamma transportpolitiken**

34. En fördjupad inre marknad och ökad integration mellan EU och närliggande regioner (Östeuropa och Norra Afrika) samt EU:s integration med världsekonomin i övrigt är en utveckling som sannolikt kommer att fortsätta. Globaliseringen har varit en kraftfull drivkraft under de gångna årtiondena som möjliggjorts genom avtal om liberalisering och omvälvande utveckling när det gäller transport- och kommunikationsteknik (från containrar till satellitbaserad radionavigering) som har reducerat avstånd och tidsgränser.
35. Den kraftiga ekonomiska tillväxten i många utvecklingsländer, även om den under en tid kommer att hämmas av finanskrisen och geopolitiska oroligheter, kommer att medföra ännu mer omfattande globalisering. Transporterna utanför Europas gränser kommer att öka väsentligt mer än inom Europa, och EU:s utrikeshandel och externa transporter kommer sannolikt att växa snabbt under kommande år.
36. År 2050 väntas världens befolkning att uppgå till mer än 9 miljarder<sup>29</sup>. Denna ökning med cirka en tredjedel från 6,8 miljarder 2009 kommer att få enorma konsekvenser

---

<sup>26</sup> Bland de råvaror som skeppas i världen idag utgör fossila bränslen cirka 51 procent, varav råolja utgör 32 procent, oljeprodukter 8 procent och kol 11 procent (baserat på miljarder ton per mil, 2005-års uppgifter, källa: UNCTAD).

<sup>27</sup> United Nations, Department of Economic and Social Affairs/Population Division (2008), World Urbanization Prospects: The 2007 Revision.

<sup>28</sup> KOM(2007) 551.

<sup>29</sup> FN:s befolkningsavdelning (2009) World Population Prospects: The 2008 Revision.

för världens naturtillgångar. Därför kommer målsättningen att skapa ett mer hållbart transportsystem, som kräver mindre resurser, att få ännu större betydelse.

37. Fler människor och ökat ekonomiskt välstånd innebär ökad rörlighet och fler transporter. Enligt vissa undersökningar kommer antalet bilar i världen att öka från dagens cirka 700 miljoner till mer än 3 miljarder 2050<sup>30</sup>, vilket allvarligt kommer att hota hållbarheten såvida man inte går över till fordon med lägre och inga fordonsutsläpp samt intar ett annat synsätt i fråga om rörlighet.

#### **4. POLITISKA MÅL FÖR HÅLLBARA TRANSPORTER**

38. Målsättningen med den gemensamma transportpolitiken är att inrätta ett hållbart transportsystem som uppfyller samhällets ekonomiska, sociala och miljömässiga behov och främjar "ett samhälle för alla". Den nuvarande utvecklingen och de framtida utmaningarna, som beskrivits ovan, visar att det finns behov av att tillgodose en ökad efterfrågan på "tillgång" i samband med att oron i fråga om hållbarhetsaspekterna växer. De främsta prioriteringarna förefaller att vara bättre integrering av olika transportslag, för att överlag förbättra systemets effektivitet, och en snabbare utveckling och tillämpning av innovativ teknik. Detta måste ske utifrån transportanvändarnas och transportarbetarnas behov och rättigheter då politiken utformas. I nedanstående avsnitt delas ovan nämnda prioriteringar upp i operativa mål och sju förslag om breda politiska mål presenteras.

##### **4.1. Högkvalitativa, säkra och trygga transporter**

39. Transporter ger tillgång till många av våra friheter. Friheten att arbeta och leva i olika delar av världen. Friheten att ha tillgång till olika produkter och tjänster. Friheten att handla och skapa personliga kontakter.
40. Efterfrågan på dessa friheter kommer sannolikt att öka i ett framtida mångkulturellare och mer heterogent samhälle med mer djuprotade band till andra regioner i världen. Tillgången på varor och tjänster måste tillgodose det åldrande samhället, som sannolikt kommer att kräva större säkerhet, trygghet och komfort när det gäller transporter vid en tidpunkt då ökad trafik och trycket från stadsmiljön kan komma att sträva i motsatt riktning.
41. En förbättring överlag av transporternas kvalitet, däribland personlig säkerhet, färre olyckor, minskade hälsorisker, tillvaratagande av passagerares rättigheter och tillträde till avlägsna områden är faktorer som fortsättningsvis måste prioriteras i transportpolitiken. Vägsäkerheten kommer även i framtiden att vara ett problemområde. När åtgärdsprogrammet för vägsäkerhet löper ut 2010 är det därför viktigt att det finns en uppföljningsstrategi som säkerställer att antalet dödsoffer på vägarna minskar. Transportarbetares arbetsvillkor måste också förbättras framför allt i fråga om hälso- och säkerhetsrisker.

---

<sup>30</sup> Se M. Chamon, P. Mauro and Y. Okawa (2008): The implications of mass car ownership in the emerging market giants. Economic Policy, volym 23, utgåva 54, s. 243–296.

42. I samband med att säkerheten och tryggheten förbättras måste man uppmärksamma frågan om skyddet av privatlivet och av personuppgifter, som kan aktualiseras när det gäller de metoder som tillämpas i övervaknings-, registrerings- och kontrollsyfte.
43. Personer med nedsatt rörlighet bör få tillgång till bekväma transporter. Principen om tillgänglighet för alla måste beaktas när infrastruktur byggs, underhålls eller uppgraderas. Säkrare och tryggare stadsmiljö kan gynna ökad användning av kollektivtrafik och cykel samt främja gåendet, vilket inte enbart skulle minska trafikträngseln och utsläppen utan även inverka positivt på människors hälsa och välmående.

#### **4.2. Ett väl underhållet och fullt integrerat nät**

44. Transporter utgör en nätverksindustri som inkluderar flera parametrar: infrastruktur, knutpunkter, transportfordon, utrustning, informations- och kommunikationsteknik för infrastruktur och fordon, nätverkstjänster samt operativa och administrativa förfaranden. Förmågan att flytta människor och varor på ett effektivt och ändamålsenligt sätt är framför allt beroende av att alla dessa parametrar samverkar på ett optimalt sätt.
45. Ett bättre utnyttjande av nätkapaciteten och av varje enskild parameter skulle på ett avgörande sätt kunna bidra till att minska trafikträngseln, utsläppen, föroreningarna och antalet olyckor. Detta kräver dock att nätverket optimeras och drivs som en enhet. Nuvarande transportnätverk är för det mesta separerade och det saknas samordning mellan länderna även när det gäller ett och samma transportmedel.
46. Inom passagerartransporterna utgör integreringen av flyg och höghastighetsjärnväg en mycket viktig utveckling, medan intelligenta och integrerade logistiksystem måste skapas inom godstransportsektorn, där utveckling av hamnar och intermodala terminaler utgör nyckelfaktorer. Den beskrivna urbaniseringstrenden kräver att förändringarna i transportmönstren leder till användning av miljövänligare transportmedel i stadstrafiken.
47. Infrastrukturen måste underhållas väl och förbättringsarbetena måste samordnas. Detta minskar antalet olyckor, driftskostnaderna, trafikträngseln, föroreningarna och bullernivån. Ny infrastruktur bör planeras och prioriteras så att de samhällsekonomiska fördelarna maximeras med beaktande av externa faktorer och effekterna på nätverk i dess helhet.

#### **4.3. Miljövänligare hållbara transporter**

48. Att leva upp till de mål som fastställs i EU:s strategi för hållbar utveckling och minska transporternas inverkan på miljön innebär att man strävar mot ett antal miljömål. Minskad förbrukning av icke förnybara energiresurser är väsentlig för alla aspekter som rör transportsystemen och deras användning. Transportverksamheternas oönskade miljöeffekter kommer att kräva ytterligare åtgärder i synnerhet vad avser buller, luftförorenande utsläpp och utsläpp av växthusgaser. Gemenskapslagstiftningen uppställer krav inom många av dessa områden men det krävs utvärderingar och uppdatering i framtiden.

49. Med hänsyn till den tid som erfordras för att få till stånd ändringar krävs det i vissa fall långtidsstrategier för att man ska kunna ge garantier åt olika aktörer på marknaden. När man lägger fast den framtida transportpolitiken måste samtliga hållbarhetsfaktorer beaktas. Detta gäller både driften av transportmedel (utsläpp och buller) och tillhandahållandet av infrastruktur (markttillgång och biologisk mångfald).

#### **4.4. EU måste gå i bränschen för transporttjänster och transportteknik**

50. Teknisk innovation kommer att vara av avgörande betydelse för en lösning av transportproblemen. Ny teknik kommer att ge passagerarna nya och bekvämare tjänster, öka säkerheten och transportskyddet samt minska miljöeffekterna. ”Mjuk infrastruktur” som intelligenta transportsystem (ITS) för vägtrafik<sup>31</sup>, trafikledningssystem på järnvägsområdet (ERTMS)<sup>32</sup> och det gemensamma europeiska luftrummet (SESAR)<sup>33</sup>, stödd av Galileo, kan optimera nätanvändningen och förbättra skyddet. Innovativ fordonsteknik kan minska utsläppen och oljeberoendet samt öka komforten.
51. Utvecklingen av tekniska lösningar för hållbara transporter är också viktig för att främja tillväxten och sysselsättningen. Den åldrande befolkningen kan utgöra ett hot mot Europas konkurrenskraft inom världsekonomin och dess förmåga att upprätthålla en hög levnadsstandard. För att kunna bemästra dessa problem blir det särskilt viktigt att öka produktiviteten inom EU:s ekonomi genom att upprätthålla ett effektivt transportsystem och i större utsträckning investera i forskning och utveckling.
52. Europa intar en världsledande roll inom många transportområden, däribland infrastruktur, tillverkning av transportutrustning, transporttjänster och logistik. Med hänsyn till den förväntade ökade globala konkurrensen är bevarandet och befästandet av denna ledande ställning en viktig faktor för att vi ska kunna bevara den totala konkurrenskraften inom EU:s ekonomi och även erbjuda vår transportindustri möjligheter att komma in på nya och växande marknader.

#### **4.5. Skydd och utveckling av humankapitalet**

53. Transportsystemet kommer att genomgå omfattande förändringar på grund av ytterligare liberalisering och innovation. Den europeiska ekonomins konkurrenskraft och transportföretagens överlevnadsförmåga är beroende av förmågan att anpassa sig till innovation och nya marknadsbehov. Konkurrens och innovation har haft positiva återverkningar på sysselsättningen inom transportsektorn. Transportarbetare inom vissa sektorer kan dock bli friställda från sina arbeten till följd av anpassningarna till en helt ny ekonomi och andra förutsättningar för energianvändning. Det är viktigt att se till att sådana förändringar förutses i god tid och hanteras på rätt sätt så att ändrade förutsättningar leder till nya sysselsättningstillfällen och till att transportarbetare kan delta i och anpassa sig till denna utveckling. Detta kan möjliggöras genom ett stort antal verktyg, däribland information, samråd med anställda, dialog mellan arbetsmarknadens parter, fastställande på ett tidigt stadium av brist på

---

<sup>31</sup> KOM(2008) 886 och KOM(2008) 886/2.

<sup>32</sup> KOM(2005) 903.

<sup>33</sup> Rådets beslut 2009/820/EG.

yrkeskunniga<sup>34</sup>, utbildning och säkerställande av att all omstrukturering sker på ett socialt ansvarstagande sätt. Socialförsäkringssystemet och offentliga tjänster bör bilda ett skyddsnet som underlättar sådan anpassning. Jämlikhetsaspekten bör även beaktas för att underlätta kvinnors möjlighet till arbete inom transportsektorn.

54. Vidare är det viktigt att slå vakt om arbetsvillkoren eller se till att de förbättras. Skillnader i rättigheter och sociala villkor mellan medlemsstaterna får inte leda till "en tävling om att vara sämst" och utgöra en konkurrensfaktor i samband med transportarbetares ökade gränsöverskridande rörlighet.

#### **4.6. Smarta priser som trafiksignaler**

55. Inom transportsektorn, liksom inom andra sektorer, gäller att ekonomisk effektivitet inte går att uppnå såvida inte prisnivån återspeglar samtliga kostnader – interna och externa – som faktiskt förorsakas av förbrukaren. Priserna ger de ekonomiska aktörerna väsentlig information genom att de återspeglar den relativa bristen på varor och tjänster. Transportsystemet i synnerhet skulle dra fördel av bättre prissignaler. De är ovanligt att det förekommer differentierade priser för användning av vägar under högtrafik och under lågtrafik. Vidare finns det inga ekonomiska incitament att använda tystare fordon, säkrare transportmedel eller miljövänligare transportsätt.
56. Det är inte alltid möjligt för transportörer och allmänheten att fastställa vilket transportalternativ som är bäst för ekonomin och miljön. Genom att externa faktorer prissätts på ett korrekt sätt för alla transportsätt och -medel kommer de att göra rätt val bara genom att välja det billigaste alternativet.
57. Kommande årtionde kommer sannolikt att bli omvälvande för transportsystemet. Nya metoder och ny teknik kommer att dyka upp och långsiktiga investeringar i exempelvis infrastruktur kommer att göras. Europa kommer under en lång tid att få leva med dessa valmöjligheter. Det är därför viktigt att dessa val styrs av korrekta prissignaler.

#### **4.7. Planering av transporter – förbättrad tillgång**

58. Ett korrekt prissystem kommer i samband med lokaliseringsbeslut att bidra till bättre factoring av transportkostnader. Trots detta finns det dock risk för att transportkostnader inte beaktas av planerare och att tillgången på billiga transporter betraktas som självskriven.
59. Många offentliga tjänster har successivt centraliserats för att förbättra effektiviteten. Avstånden mellan medborgarna och tjänsteleverantörerna (skolor, sjukhus, köpcentra) har ökat. Företagen har följt samma utveckling genom att minska antalet tillverknings-, förvarings- och distributionsställen. Utvecklingen mot en koncentration av verksamheter har medfört en hel del "påtvingad" rörlighet på grund av försämrade tillgänglighet.
60. När beslut fattas om markanvändning eller lokalisering bör myndigheter och företag beakta konsekvenserna av de val som görs när det gäller kundernas och de anställdas

---

<sup>34</sup> Jmf. Kommissionens meddelande *Ny kompetens för nya arbetstillfällen - Att förutse och matcha kompetensbehoven på arbetsmarknaden* (KOM(2008) 868).

transportbehov utöver godstransporterna. En klok planering bör underlätta en friktionsfri integrering av olika transportmedel.

61. Transportbehoven kan också minskas genom ökad virtuell tillgänglighet med hjälp av informationsteknik (distansarbete, digital förvaltning, e-hälsovård osv.). Det finns fortfarande inte tillräckligt underlag för att kunna fastställa effekterna av denna verksamhet. Emellertid förefaller det som att konsekvenserna kommer att bli betydande och att det finns ännu utforskade möjligheter att ersätta resandet. Samtidigt kan faktumet att kontakterna har förenklats leda till att människor bor längre bort från sina arbetsplatser och till att företagens verksamheter sprids mer geografiskt. Resultatet skulle kunna bli färre men längre arbetsrelaterade resor. Den stora fördelen med distansarbete är att det ökat flexibiliteten att välja tidpunkt för resandet, vilket på ett betydande sätt minskat trafikträngseln<sup>35</sup>.

## **5. STRATEGIER FÖR HÅLLBAR TRANSPORT**

62. I det föregående avsnittet redogörs för den framtida transportpolitikens breda mål. I detta avsnitt lägger man fram förslag om hur tillgängliga politiska instrument skulle kunna användas för att förverkliga dessa mål och leva upp till hållbarhetskraven.

### **5.1. Infrastruktur – underhåll, utveckling och integrering av olika transportnät**

63. För att transportsystemet ska fungera på ett optimalt sätt krävs att alla enskilda delar i nätet är fullt ut integrerade och driftskompatibla samt att de olika transportnäten är sammankopplade med varandra. Knutpunkterna spelar en avgörande roll i detta fall. De utgör nätets logistiska centra och erbjuder anslutnings- och valmöjligheter både för gods- och passagerartransporter. Intermodala plattformar och omlastningsplattformar bör främjas och utvecklas där det finns potential för att konsolidera och optimera passagerar- och godsflöden. Detta gäller särskilt områden med intensiv passagerar- och godstrafik, till exempel i städer, och där trafikintensiva korridorer korsar varandra.
64. Välplanerad infrastrukturutveckling kommer att bidra till att trafikträngsel och tidsförluster kan undvikas. Det är därför nödvändigt att noggrant planera och prioritera infrastrukturbehoven i syfte att optimera transportkedjorna och transportnätet i dess helhet. Förutom att avlägsna flaskhalsar är det viktigt att utpeka gröna korridorer för att minska trafikträngsel och miljöföroreningar. Bland infrastrukturprojekten ingår de europeiska GNSS-systemen (Galileo och Egnos), som kompletterar de ”traditionella” näten och förbättrar deras utnyttjande.
65. Mot bakgrund av de erfarenheter som gjorts i samband med tillämpningen av EIA-direktivet och SMB-direktivet<sup>36</sup> bör man tillämpa gemensamma metoder och utgå ifrån liknande antaganden vid utvärdering av infrastrukturprojekt som omfattar olika

---

<sup>35</sup> TRANSvision: Report on Transport Scenarios with a 20 and 40 Year Horizon (Rapport om transportscenarier med ett 20-årigt respektive 40-årigt perspektiv). [http://ec.europa.eu/transport/strategies/doc/2009\\_future\\_of\\_transport/20030331\\_transvisions\\_task\\_1\\_final\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/transport/strategies/doc/2009_future_of_transport/20030331_transvisions_task_1_final_report.pdf)

<sup>36</sup> Direktiv 2001/42/EG om bedömning av vissa planers och programs miljöpåverkan och direktiv 85/337/EEG om bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata projekt, ändrat genom direktiven 97/11/EG och 2003/35/EG.

transportmedel och eventuellt flera länder<sup>37</sup>. Gemensamma uppgifter och indikatorer är nödvändiga. Man bör utgå ifrån trafikuppgifter och uppgifter om trafikträngsel. Det blir lättare att välja ut projekt på grundval av en utvärdering av förhållandet mellan kostnad och effektivitet och med beaktande av alla relevanta faktorer: samhällsekonomiska och samhällningsbidragande effekter samt effekter på transportnätet i dess helhet.

66. Ny infrastruktur är dyr och optimalt utnyttjande av befintliga anläggningar kan redan i sig ge märkbara resultat till en lägre kostnad. Det kräver ändamålsenlig förvaltning, underhåll, uppgradering och reparation av det omfattande infrastrukturnät som fram tills nu gett Europa konkurrensfördelar. Uppgradering av befintlig infrastruktur – bland annat genom intelligenta transportsystem – är i många fall det billigaste sättet att förbättra transportsystemets totala prestanda.
67. Infrastrukturen har fram tills nu huvudsakligen varit avsedd att användas gemensamt av fordon för passagerar- och godstrafik. Den ökade trafiken och därmed sammanhängande trafikträngsel, framför allt i och kring städerna, har dock lett till motsättningar mellan passagerar- och godstrafiken. Möjligheten att inrätta särskild infrastruktur för passagerartrafik och godstrafik bör övervägas, då det är berättigat med hänsyn till trafikvolymen, vilket skulle kunna ske antingen genom särskilda godstransportkorridorer eller genom att införa ”smarta” prioriteringsregler. Ett effektivare infrastrukturutnyttjande kan ofta uppnås när användarna har liknande profiler (last, hastighet osv.).
68. Europas långa kustlinje och många hamnar gör att sjöfarten framstår som ett värdefullt alternativ till landtransporter. Fullständigt genomförande av ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder<sup>38</sup> och förverkligandet av de strategiska målen och rekommendationerna för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018<sup>39</sup> kan bidra till att ”motorvägarna till sjöss” blir verklighet och till att de möjligheter som närsjöfarten inom Europa har att erbjuda kan utnyttjas. Logistikverksamhet som skapar samverkan mellan sjö-, järnvägs- och/eller flodtransporter har också en stor utvecklingspotential.
69. Informationssystem är av stor betydelse när det gäller att få en överblick över komplexa transportkedjor som inbegriper flera aktörer och för att informera transportanvändare om tillgängliga och alternativa lösningar och om eventuella störningar. Transporthandlingar och biljetter bör hanteras elektroniskt och på ett för alla transportmedel enhetligt sätt samtidigt som skyddet av personuppgifter tillgodoses. Ansvarsfrågor, tvistlösning och klagomål som inbegriper hela transportkedjan bör klargöras och anpassas. Informations- och kommunikationsteknik bör utvecklas för att kunna förbättra förvaltningen och integrationen av transportflödena.

---

<sup>37</sup> Kommissionen kommer i detta sammanhang att anta miljöriktlinjer för utbyggnad av hamnar i enlighet med blåboken *En integrerad havspolitik för Europeiska unionen* (KOM(2007) 575).

<sup>38</sup> KOM(2009) 10 och KOM(2009) 11.

<sup>39</sup> KOM(2009) 8, ”Strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018”.

## 5.2. Finansiering – finna resurser för hållbara transporter

70. Övergången till ett samhälle med låga koldioxidutsläpp kommer att kräva en långtgående översyn av transportsystemet. Omfattande och samordnad finansiering kommer att behövas, men finansieringskällorna kommer att bli svåra att hitta. Statsfinanserna är hårt pressade på grund av dagens finanskris, som sannolikt kommer att åtföljas av en budgetkonsolideringsfas. Den åldrande befolkningen kommer att kräva en allt större andel av de statliga tillgångarna för pensioner och hälsovård.
71. Transporter genererar avsevärda intäkter till statskassan. Energiskatter utgör 1,9 procent av BNP varav den största andelen utgörs av bränsleskatter för vägtransporter och privatfordon. Ytterligare 0,6 procent av BNP inkasseras i form av fordonsskatter<sup>40</sup>. Utöver skatter tillkommer tullar och avgifter för användning av infrastruktur. Transportanvändarna betalar redan en hel del, men det pris de betalar för sina val står oftast inte i proportion till de faktiska kostnaderna för samhället.
72. Investeringar i transportinfrastruktur finansieras ofta med statliga medel som ofta också täcker 50 procent av driftskostnaderna för kollektivtrafiktjänster. Det är berättigat att använda offentliga medel utöver intäkter från användarna med hänsyn till de mer övergripande samhällsekonomiska fördelarna (t.ex. regional utveckling och kollektiva nyttigheter). Fördelarna bör utvärderas genom projektbedömningsmetoder som successivt harmoniseras på EU-nivå. De totala infrastrukturkostnaderna för vägtransporter – det vill säga fasta kostnader plus underhåll – beräknas uppgå till cirka 1,5 procent av BNP<sup>41</sup>.
73. Enligt tillgängliga beräkningar, som avser vägtrafik, uppgår de vanligaste externa kostnaderna till 2,6 procent av BNP<sup>42</sup>. Dessa kostnader betalas allmänt av alla medborgare och således inte på sätt som hänför sig till externa faktorer. Därmed går stimulans-effekten och fördelarna med prissignaler förlorade. Principen om att förorenaren betalar<sup>43</sup>, som fastställs i fördraget, efterlevs inte alltid.
74. Kommissionen föreslog förra året en stegvis strategi för att internalisera externa kostnader för samtliga transportmedel<sup>44</sup>, som bland annat innebär att luftfarten från och med 2012 inkluderas i EU:s system för handel med utsläppsrätter<sup>45</sup> och att internaliseringsavgifter införs för tunga lastbilar. I förekommande fall bör åtgärder som vidtas av medlemsstater och internationella organisationer komplettera denna strategi och garantera att användarkostnaderna inkluderar alla relevanta externa faktorer för alla transportmedel och fordon. Teknikutveckling, däribland fordonsbaserad utrustning och globala satellitnavigeringssystem för vägtullar, kommer att underlätta det framtida genomförandet av denna strategi.

---

<sup>40</sup> Eurostat (2008), Taxation trends in the European Union, 2008-års utgåva.

<sup>41</sup> European Commission, Excise Duty Tables, Tax Receipts – Energy products and Electricity, July 2008.

<sup>42</sup> Se Project UNITE for EC 5th FP (projektet UNITE för EU:s femte ramprogram) av C. Nash et al., ITS University of Leeds.

<sup>43</sup> Se fotnot 41. Beräkningarna inbegriper kostnaderna för trafikstockningar, olyckor, luftföroreningar och klimatuppvärmning.

<sup>44</sup> Artikel 174.2 i EG-fördraget.

<sup>45</sup> KOM(2008) 435.

<sup>45</sup> Kommissionen lade 2006 fram ett förslag om luftfartsverksamheten som utmynnade i ett direktiv som antogs i november 2008.

Internaliseringsavgifter, som utökar intäkterna från energibeskattningen, kommer under alla omständigheter sannolikt att bli nödvändiga eftersom punktskatterna på oljeprodukter troligtvis kommer att minska i takt med att allt fler fordon drivs med alternativa bränslen.

75. Transportsektorn kommer sannolikt att successivt bli mer självfinansierande även när det gäller infrastruktur. Trängselskatter, som avspeglar kostnaden för otillräcklig infrastruktur, kan utgöra en god indikator på behoven av extra kapacitet och kan utgöra finansiering för infrastrukturutbyggnad eller alternativa transportmöjligheter.

### **5.3. Teknik – hur kan man påskynda övergången till ett samhälle med låga koldioxidutsläpp och leda utvecklingen i världen?**

76. Inom forskningssektorn och industrin arbetar man redan mycket aktivt på att finna lösningar på transportsäkerheten, bränsleberoendet, fordonsutsläppen och överbelastningen av näten. Man hänsyn till befolkningsutvecklingen i världen och det ökade bilägandet finns det tvingande behov av att finna tekniska lösningar som innebär lägre eller inga fordonsutsläpp och utveckling av alternativa lösningar för hållbara transporter. Europa måste bana vägen för hållbar rörlighet och i möjligaste mån finna lösningar som är internationellt gångbara och som kan exporteras till andra delar av världen.

77. När det gäller teknik som verkar lovande är det nödvändigt att beslutsfattarna skapar erforderliga ramvillkor för att möjliggöra saluföring utan att man därför på ett otillbörligt sätt främjar viss teknik. Detta innebär bland annat att fastställa normer, säkerställa driftskompatibilitet, öka utgifterna för forskning och utveckling av teknik som ännu inte är tillräckligt utvecklad för att kunna saluföras, fastställa ett klart regelverk, t.ex. när det gäller ansvarsfrågor och frågor om skydd av privatlivet, och ta fram exempel på bästa praxis.

78. Det viktigaste politiska instrumentet kommer sannolikt att vara fastställandet av standarder. Övergången till nya och integrerade transportsystem kommer endast att gå snabbt och lyckas om man inför öppna standarder och normer för ny infrastruktur, för nya fordon och för andra nödvändiga produkter eller utrustning. Målet med standarderna bör vara att använda driftskompatibel, säker och användarvänlig utrustning. Detta är viktigt inte enbart för den inre marknaden utan även för att främja EU-normer på internationell nivå. Utveckling av intelligenta transportsystem eller av alternativa framdrivningssystem för fordon skulle kunna bidra till framgångar som kan jämföras med GSM-tekniken. Beslutsfattarna måste dock se till att fastställandet av standarder inte leder till hinder för marknadstillträde och för utveckling av alternativ teknik.

79. Ett annat politiskt instrument är att styra utgifterna för FoU mot hållbar rörlighet, exempelvis genom initiativet för europeiska miljövänliga bilar<sup>46</sup> och de gemensamma teknikinitiativen<sup>47</sup>. Nya transportsystem och ny fordonsteknik måste först genomföras i form av demonstrationsprojekt för att man ska kunna utvärdera

---

<sup>46</sup> KOM(2008) 800.

<sup>47</sup> Det föreslagna nya gemensamma företaget *clean sky* förväntas medföra banbrytande teknik som väsentligt kommer att minska lufttransporternas miljöpåverkan. Det kommer att sammanföra EU-finansierade projekt och de viktigaste aktörerna inom näringen.

deras genomförbarhet och ekonomiska bärkraft. Det kommer också att krävas offentlig intervention i olika faser av utvecklingen av infrastruktur som understödjer nya fordon, exempelvis intelligenta nät för eltransporter eller distributionsnät för vätgasdrift. Mycket återstår att göra för att snabba upp integrationen av redan tillgänglig teknik i vårt transportsystem. Bestämmelser om statligt stöd kommer också att utgöra ett viktigt politiskt instrument för att främja utvecklingen av ny teknik och av alternativa transportmedel.

#### **5.4. Rättslig ram – ytterligare liberaliserings- och konkurrensfrämjande**

80. EU har inlett en liberalisering av marknaden som har visat sig vara framgångsrik när den är mer långtgående. Detta har lett till att ett allt större antal företag är aktiva på flera nationella marknader och inom olika transportslag, vilket gagnar hela ekonomin och sysselsättningen i Europa. Delvis liberaliserade marknader kan dock råka ut för att operatörer som agerar i skyddade miljöer subventionerar sin verksamhet på liberaliserade marknader.
81. Det är därför viktigt att den inre marknaden förverkligas med starkt stöd av konkurrensreglerna. Vidare är förenklad administration väsentlig för att minska onödigt merarbete för transportföretagen. Nya bestämmelser för liberalisering av marknaderna samt effektiv tillämpning av gällande lagstiftning, utgående ifrån de resultat som uppnåtts på luftfarts- och vägtransportområdena, kommer att bli av särskild betydelse på järnvägsområdet.
82. Vidare måste lagstiftningen styras mot en harmonisering av miljökraven, effektiv övervakning, enhetligt skydd av arbetstagarnas villkor och användarnas rättigheter. Lagstiftningen måste vara utformad på ett sådant sätt att den garanterar att konkurrensen inte bara sker på lika villkor utan även att inga avkall görs i fråga om säkerheten och tryggheten, arbetsvillkoren och kundens rättigheter samt att särskild hänsyn tas till dem som har nedsatt rörlighet eller speciella behov. Samtidigt är det viktigt att miljökraven samordnas så att kraven höjs snarare än att man söker en minsta gemensam nämnare.
83. Stora logistikföretag, som använder sig av olika transportmedel, har kunskapen och resurserna för att göra investeringar som innebär användning av avancerad teknik och kan delta i offentlig-privata partnerskapsprojekt (PPP). Myndigheterna måste dock se till att tredje parters tillgång till infrastruktur inte omöjliggörs. Ett eventuellt inrättande av gränsöverskridande infrastrukturförvaltare vore en välkommen utveckling som skulle kunna undanröja de problem som finns idag.

#### **5.5. Åtgärd – utbildning, information och engagemang**

84. Utbildning, information och kampanjer för att höja medvetenheten kommer att spela en viktig roll när det gäller att påverka framtida konsumentbeteende och underlätta val för hållbar rörlighet. Transportpolitik har en direkt inverkan på folks liv och är ofta ytterst kontroversiell. Allmänheten bör ges bättre information om resonemanget bakom de politiska besluten och om möjliga alternativ. En förutsättning för att allmänheten ska acceptera de framlagda förslagen är bättre förståelse för de framtida utmaningarna.

85. Ökat allmänt engagemang i transportplaneringen kan åstadkommas genom ökat deltagande i processen, däribland öppna samråd, undersökningar och deltagande av berörda parter i beslutsförfarandet.
86. Transportarbetare och arbetsmarknadsparterna inom denna sektor bör informeras och höras i fråga om utveckling, tillämpning och uppföljning av transportpolitiken och därmed sammanhängande åtgärder både på sektors- och företagsnivå.

## 5.6. Styrning – effektiva och samordnade åtgärder

87. Transportsystemet kräver komplext samspel mellan politiska, ekonomiska, sociala och tekniska faktorer. Sektorn kan endast utvecklas om beslutsfattarna är i stånd att tillhandahålla en rimlig planering, nödvändig finansiering och ett anpassat regelverk för marknadsaktörerna.
88. Detta innebär en stor utmaning eftersom det kräver politisk samordning mellan olika organ och på olika nivåer. Den gemensamma transportpolitiken är ett bra exempel på detta. Huruvida transportpolitiken lyckas beror i stor utsträckning på hur den genomförs och kompletteras genom åtgärder som beslutas på annan myndighetsnivå. Det finns åtminstone två områden där fördelarna med effektiva samordningsåtgärder, utöver vad som är vanligt på EU-nivå, är värda att nämna, nämligen:
- **Standarder och driftskompatibilitet.** Mycket ny teknik och nya regleringsmetoder kommer att tas fram under de närmaste åren för att ta itu med transportproblemen. Samordning kommer att bli nödvändig för att säkerställa att utrustning är driftskompatibel och för att undvika att ett antal olika system växer fram på nationell nivå, däribland regler och normer för vägtrullar, för ITS och för tillträde till områden med hög trafikbelastning,
  - **Problemen i städerna.** När det gäller reglering av stadstrafiken är EU:s roll begränsad av subsidiaritetskäl. Samtidigt börjar och slutar de flesta transporterna i städer, och samtrafik och standardisering upphör således inte vid stadsgränserna. Samarabete på EU-nivå kan hjälpa stadsförvaltningarna att skapa mer hållbara transportsystem. Det finns ett stort antal verksamheter och områden där EU kan utgöra en förebild och fortsätta att främja och understödja demonstrationsprojekt och utbytet av bästa praxis, framför allt genom det sjunde ramprogrammet och program inom sammanhållningspolitiken. EU kan dessutom tillhandahålla en ram som gör det lättare för lokala myndigheter att vidta åtgärder.

## 5.7. Den externa dimensionen – nödvändigheten av att EU agerar samstämmigt

89. Transportsektorn blir allt mer internationell. Den gemensamma transportpolitiken måste därför vara internationellt inriktad för att kunna fortsätta integreringsprocessen med grannländerna och lyfta fram Europas ekonomiska intressen och miljöintressen globalt.
90. Närmare ekonomisk integrering och migrationsströmmar från grannländer och Afrika kommer att utgöra de främsta utmaningarna som Europa har att tackla i framtiden. Internationellt transportsamarbete som syftar till att skapa nödvändig sammankoppling mellan de viktigaste transportlederna i dessa regioner bör främjas ytterligare, vilket bidrar till att skapa hållbar utveckling i grannländerna och Afrika.

91. Utvecklingen av det regionala huvudtransportnätet i sydöstra Europa, som en föregångare till TEN-T, är av stor betydelse för stabiliteten och det ekonomiska välbefindandet i sydöstra Europa och kommer även att stärka förbindelserna till kandidatländer och potentiella kandidatländer i regionen. Handlingsplanerna för den europeiska grannskapspolitiken och bilaterala partnerskaps- och samarbetsavtal innehåller dessutom stora avsnitt om samarbete inom transportpolitiken och däribland om EU:s transportlagstiftning antas i varierande grad i länder som omfattas av grannskapspolitiken. EU:s transportförbindelser med de östliga grannskapsländerna, inkluderat Vitryssland, omfattar även ambitiösa planer på utvidgning av TEN-T-nätet.
92. Globalt sett utgör EU redan idag en viktig normgivare. För att bara nämna några exempel antas EU:s utsläppsnormer för vägfordon och det Europeiska systemet för trafikledning på järnvägsområdet (ERTMS) i allt större utsträckning även utanför Europa. Dessa utvecklingstendenser måste stödjas i internationella fora. EU:s roll globalt sett är särskilt viktig när det gäller sjö- och luftfartstransporter, som definitionsmässigt är globala näringar. För att kunna bevara sin framträdande roll på dessa områden under de kommande fyrtio åren måste EU agera samstämmt i de sammanhang då regeringar, företagsledare och lagstiftare samlas på det internationella planet.

## 6. VAD HÄNDER NU?

93. Kommissionen uppmanar alla berörda parter att medverka i det samråd som inleds i och med detta meddelande<sup>48</sup>. Synpunkter om de framtida transportererna och eventuella alternativa lösningar bör skickas senast den 30 september 2009 till följande e-postadress: [tren-future-of-transport@ec.europa.eu](mailto:tren-future-of-transport@ec.europa.eu)<sup>49</sup>.
94. Resultatet av dessa samråd kommer att läggas fram under hösten 2009 vid en konferens för berörda parter. Kommissionen kommer under 2010 att lägga fram en vitbok med de strategiåtgärder som ska antas under de kommande tio åren (2010–2020), vilken kommer att utarbetas på grundval av den feedback som inkommit från de olika aktörerna, Europaparlamentet och rådet.

---

<sup>48</sup> Vägledning om hur man medverkar i samrådet kommer att finnas på GD TREN:s webbplats: [http://ec.europa.eu/transport/strategies/2009\\_future\\_of\\_transport\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/strategies/2009_future_of_transport_en.htm)

<sup>49</sup> Bidragen kommer att läggas ut på Internet. Viktig information om hur personuppgifter och bidragen kommer att hanteras bifogas detta samråd under "Särskilt skydd av personuppgifter". Branschorganisationer uppmanas att registrera sig i Europeiska kommissionens register över intresseorganisationer, (<http://ec.europa.eu/transparency/regin>). Registret inrättades inom ramen för det "Europeiska initiativet för att främja öppenhet" i syfte att ge kommissionen och allmänheten information om intresseorganisationers mål, finansiering och strukturer.