

Wizja rozwoju systemu transportu określa m.in. podjęcie zintegrowanych działań politycznych w odniesieniu do każdego z państw członkowskich. Ma to na celu zapobieganie sytuacjom, w których wprowadzane w jednym z państw dyrektywy preferowałyby do korzystania wyłącznie z samochodów o napędzie elektrycznym, zaś w innym państwie wprowadzałyby się tylko biopaliwa. Taka sytuacja znacząco utrudniałaby stworzenie jednolitego systemu, z którego społeczeństwo europejskie miałoby możliwość swobodnego korzystania w podróży po Europie. Głównym celem polityki transportowej w Europie, na podstawie zapisów Strategii Europa 2020 (inicjatywa przewodnia: „Europa efektywnie korzystająca z zasobów”) jest zmniejszenie zużycia przez sektor transportu energii w bardziej ekologiczny sposób, bardziej efektywne wykorzystanie nowoczesnej infrastruktury oraz ograniczanie negatywnego wpływu na środowisko i najważniejsze zasoby naturalne. Preferowanym działaniem jest również nowy wzorzec transportu masowego (pasażerskiego i towarowego) przy wykorzystaniu najwydajniejszych środków transportu i kombinacji tych środków. Przewodnim hasłem jest bowiem, by transport indywidualny stanowił ostatnie ogniwo podróży (ostatni odcinek trasy). Wymaganiem jest, by podróże stawały się bardziej ekologiczne przy jednoczesnym wykorzystaniu technologii informacyjnych, mających wpływ na poprawę usług i bezpieczeństwa podróży. Opracowano kilka założeń, na których podstawie opierać się będzie rozwój sektora transportu:

- poprawa efektywności energetycznej środków transportowych – rozwój i wprowadzanie systemów napędowych zgodnych z zasadą zrównoważonego rozwoju,
- poprawa sprawności działania multimodalnych łańcuchów logistycznych (głównie w transporcie dalekobieżnym),
- poprawa wydajności transportu i jego infrastruktury poprzez zastosowanie nowoczesnych systemów zarządzania ruchem i informacją (np. ITS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet, RIS).

Wizja rozwoju odnosi się do transportu na średnie i dalekie odległości oraz do transportu miejskiego. Zaznacza się, że osiągnięcie wytyczonych celów zależy będzie zarówno od państw członkowskich UE, ich regionów i miast, ale również od przemysłu, partnerów społecznych i samych obywateli.

W przypadku transportu na średnie odległości (do ok. 300 km) zauważa się, że zastosowanie ekologicznych paliw i bardziej zasobooszczędnych pojazdów może nie rozwiązać problemów zatłoczonej sieci transportowej. Zaznacza się, że w poprawie tego stanu musi towarzyszyć konsolidacja znacznych ilości towarów przewożonych na duże odległości. Preferuje się zatem zwiększenie wykorzystania rozwiązań multimodalnych opartych na środkach transportu wodnego i kolejowego na dalekie odległości. W przypadku transportu pasażerskiego pożądanym jest zwiększenie wykorzystania autobusów i autokarów, środków transportu kolejowego i lotniczego. Polepszenie integracji sieci umożliwi większy wybór środków transportu różnych jego systemów. Oczekiwaniem jest zwiększenie powiązań lotnisk, portów, stacji kolejowych, metra i autobusów w tzw. platformy połączeń multimodalnych dla pasażerów (zintegrowane węzły przesiadkowe). Podróże z wykorzystaniem więcej niż jednego systemu transportowego powinny być również wspomagane nowoczesnymi systemami informacji pasażerskiej, w tym głównie internetowej i elektronicznej rezerwacji i płatności. Ze względu na znaczny stopień wykorzystania pojazdów ciężarowych w transporcie towarowym na bliskie i średnie odległości, oprócz stosowania zachęt do wyboru alternatywnych gałęzi