

DA

DA

DA



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 28.3.2011
KOM(2011) 144 endelig

HVIDBOG

En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem

SEK(2011) 359 endelig
SEK(2011) 358 endelig
SEK(2011) 391 endelig

INDHOLDSFORTEGNELSE

HVIDBOG En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem	1
1. Det europæiske transportområde forbereder sig på fremtiden.....	3
2. En plan for et konkurrencedygtigt og bæredygtigt transportsystem.....	5
2.1. Et voksende transportmarked og større mobilitet i kombination med et emissionsreduktionsmål på 60 %	5
2.2. Et effektivt centralt netværk for multimodal befordring og transport mellem byer	6
2.3. Et globalt effektivt centralt netværk for multimodal befordring og transport mellem byer	7
2.4. Ren by- og pendlertrafik	8
2.5. Ti mål for et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem: benchmarks for at nå reduktionsmålet for drivhusgasemissioner på 60 %	9
3. Strategien – hvad skal der til	10
3.1. Et fælles europæisk transportområde.....	11
3.2. Innovation for fremtiden – teknologi og adfærd.....	12
3.3. Moderne infrastruktur, intelligent prisfastsættelse og finansiering	14
3.4. Den eksterne dimension.....	16
4. Konklusion.....	17

1. DET EUROPÆISKE TRANSPORTOMRÅDE FORBEREDER SIG PÅ FREMTIDEN

1. Transport er afgørende for vores økonomi og vores samfund. Mobilitet er afgørende for det indre marked og for borgernes livskvalitet og deres frihed til at rejse. Transport fremmer økonomisk vækst og jobskabelse: men den skal være bæredygtig for at imødegå de nye udfordringer, vi står over for. Transport er et globalt anliggende, så effektive handlinger kræver et stærkt, internationalt samarbejde.
2. Vores kontinents fremtidige velstand afhænger af vore regioners evne til at forblive en vigtig og konkurrencedygtig del af verdensøkonomien. En effektiv transportsektor er en afhørende del deraf.
3. Europæisk transport står ved en skillevej. Vi står stadig over for velkendte udfordringer, men der er også kommet nye til.
4. Der mangler stadig meget, før det indre marked for transport er fuldendt, da der stadig er mange flaskehalse og andre hindringer. Vi bliver nødt til at genoverveje, hvordan vi bedre kan opfylde borgernes ønske om at rejse og markedets behov for at transportere varer, mens vi tager højde for ressource- og miljøhindringerne. Transportsystemerne i det østlige og vestlige Europa skal forenes for til fulde at dække kontinentets og vores 500 mio. borgers transportbehov.
5. Der vil blive mindre *olie* i de kommende årtier, og det vil i endnu højere grad komme fra usikre forsyninger. Det Internationale Energiagentur påpegede for nylig, at olieprisen vil stige endnu mere, hvis vi ikke formår at blive mindre afhængige af fossile brændstoffer. I 2010 lød regningen for olieimport på 210 mia. EUR i EU. Hvis vi ikke gør noget ved olieafhængigheden, kan det få meget alvorlige konsekvenser for vores rejsemuligheder, vores økonomiske sikkerhed, inflationen, handelsbalancen, og EU's samlede konkurrenceevne.
6. EU har samtidig gjort opmærksom på og fået opbakning fra det internationale samfund til, at det er nødvendigt at reducere *drivhusgasemissionerne* på verdensplan og begrænse klimaændringerne til under 2 °C. Samlet set skal EU som den gruppe af udviklede lande, den er, reducere emissionerne med 80-95 % i forhold til 1990 inden 2050 for at nå det mål. En analyse foretaget af Kommissionen¹ viser, at selv om der kan reduceres yderligere i de øvrige økonomiske sektorer, skal transportsektoren reducere mindst 60 % af drivhusgasemissionerne i forhold til 1990², da denne sektor bidrager betydeligt og i stigende grad til drivhusgasemissionerne. Målet for transportsektoren er i 2030 at have reduceret emissionerne med 20 % i forhold til niveauet i 2008. På grund af den høje stigning i transportemissionerne i de sidste to årtier ville ovennævnte reduktion stadig gøre, at sektoren ligger 8 % over niveauet i 1990.
7. På trods af tekniske fremskridt, forbedringer af omkostnings- og energieffektiviteten og politiske tiltag har transportsystemet ikke ændret sig

¹ Jf. meddelelse fra Kommissionen "Køreplan for omstilling til en konkurrencedygtig lavemissionsøkonomi i 2050", KOM(2011) 122.

² Det svarer til emissionsreduktioner på ca. 70 % under niveauet for 2008.

nævneværdigt siden den første store oliekrise for 40 år siden. Transport er blevet mere energieffektiv, men transporten i EU er stadig afhængig af olie og olieprodukter til at dække mere end 96 % af energibehovet. Transporten er blevet renere, men den er stadig en stor kilde til støj- og luftforurening, fordi mængden af den er steget.

8. *Nye teknologier* til køretøjer og trafikstyringsredskaber er afgørende for at reducere transportemissionerne i EU og i resten af verden. Hele verden deltager i kapløbet mod bæredygtig mobilitet. Forsinket handling og for forsigtig indførelse af nye teknologier vil kunne sætte transportindustrien i EU i uigenkaldelig tilbagegang. EU's transportsektor står over for stigende konkurrence på de hurtigt voksende transportmarkeder.
9. Mange europæiske virksomheder er ledende inden for infrastruktur, logistik, trafikstyringssystemer og fremstilling af transportudstyr – men eftersom andre dele af verden iværksætter kæmpestore og meget ambitiøse programmer til modernisering af transporten og investering i infrastrukturen, er det meget afgørende, at der fortsat bliver udviklet og investeret i europæisk transport for at opretholde konkurrenceevnen.
10. *Infrastruktur* former mobiliteten. Der er brug for et passende netværk, der udnyttes intelligently, for at kunne omlægge transporten. Investeringer i transportinfrastruktur har samlet set en positiv effekt på den økonomiske vækst, de skaber velstand og arbejdspladser, fremmer handel og mobilitet og letter adgangen til svært tilgængelige områder. De skal planlægges, så de påvirker den økonomiske vækst og miljøet positivt.
11. Trafikoverbelastning er et stort problem, især på vejene og i luften, og det besværliggør adgangen. Derudover er transportinfrastrukturen ikke på det samme udviklingsstadium i de østlige og vestlige dele af EU, og det skal der rettes op på. De er et stigende pres på offentlige midler til finansiering af infrastruktur, og det er nødvendigt at finde en ny tilgang til finansiering og prisfastsættelse.
12. Vi har opnået meget siden hvidbogen om transport i 2001. Inden for luft-, vej- og til dels jernbanetransport er der sket en yderligere markedsåbning. Det fælles europæiske luftrum er med succes blevet iværksat. Sikkerheden er øget inden for alle former for transport. Der er vedtaget nye regler om arbejdsforhold og passagerrettigheder. Det transeuropæiske transportnetværk (finansieret via TEN-T, strukturfondene og Samhørighedsfonden) har bidraget til territorial samhørighed og jernbanelinjer for højhastighedstog. Det har styrket de internationale bånd og det internationale samarbejde. Der er blevet gjort meget for at forbedre transportsektorens præstationer på miljøområdet.
13. Vores transportsystem er dog stadig ikke bæredygtigt. Ser vi 40 år frem i tiden, står det klart, at transporten ikke kan blive ved med at udvikle sig i samme retning. Hvis vi fortsætter i samme spor, risikerer vi, at transportsektorens olieafhængighed kun er lige under 90 %³, og at vedvarende energikilder kun lige når målet for 2020 på 10 %. CO₂-emissionerne fra transportsektoren ville i 2050 være en tredjedel højere

³ Selv i dette scenario ville der stadig ske en vis stigning i anvendelsen af biobrændstoffer og elektricitet sammenlignet med i dag.

end niveauet for 1990. Omkostningerne ved trafikoverbelastning vil være steget med omkring 50 % i 2050. Og der vil være en endnu større kløft mellem adgangen til centralt og perifert beliggende områder. Uheld og støj vil i stigende grad medføre sociale omkostninger⁴.

14. Denne køreplan ser på baggrund af erfaringerne på den globale udvikling i transportsektoren, på de kommende udfordringer og på de politiske initiativer, som vi skal tage stilling til. Kommissionens syn på fremtidens transport præsenteres i del 2. De nøgleforanstaltninger, der skal til for at opnå det, skildres i del 3, opsummeres i bilag I og beskrives i mere indgående detaljer i det medfølgende arbejdsdokument.

2. EN PLAN FOR ET KONKURRENCE- OG BÆREDYGTIGT TRANSPORTSYSTEM

2.1. Et voksende transportmarked og større mobilitet i kombination med et emissionsreduktionsmål på 60 %

15. Det betaler sig at skride til politisk handling. Transportindustrien udgør en vigtig del af økonomien: i EU er 10 mio. direkte beskæftiget inden for transportsektoren, som tegner sig for ca. 5 % af BNP.
16. EU og regeringerne må klarlægge de fremtidige politiske rammer (i så vid udstrækning som muligt på grundlag af markedsmekanismer) for producenter og industrien, således at disse kan planlægge deres investeringer. Samhørighed på EU-plan er altafgørende. Det ville ødelægge den fri bevægelighed i EU, hvis en medlemsstat for eksempel udelukkende satsede på elbiler og en anden udelukkende på biobrændsel.
17. Udfordringen ligger i at gøre en ende på transportsystemets olieafhængighed uden at sætte effektiviteten og mobiliteten på spil. I overensstemmelse med Europa 2020-strategiens⁵ flagskibsinitiativ "Et ressourceeffektivt Europa" og den nye energieffektivitetsplan for 2011⁶ er det altoverskyggende mål for EU-transportpolitikken at etablere et system, der understøtter den økonomiske udvikling, øger konkurrenceevnen og giver mobilitetstjenester af høj kvalitet, samtidig med at ressourcerne udnyttes mere effektivt. I praksis betyder det, at transportsektoren skal bruge mindre og renere energi, gøre bedre brug af den moderne infrastruktur og reducere de negative påvirkninger for miljøet og naturressourcer som vand, land og økosystemer.
18. Vi kan ikke give køb på mobiliteten.
19. Der er brug for nye transportmønstre, så de større mængder fragt og højere antal rejsende kan transporteres samlet til destinationen på den mest effektive (kombinerede) måde. Individuel befordring bør kun benyttes på den sidste del af rejsen og med miljøvenlige køretøjer. Informationsteknologien giver mulighed for

⁴ En beskrivelse af, hvordan transportsektoren ville udvikle sig frem til 2050, hvis der ikke blev indført nye politikker med henblik på at ændre retning (referencescenario), findes i bilag 3. "Referencescenario (2010-2050)" i konsekvensanalysen til hvidbogen om transport).

⁵ KOM(2010) 2020.

⁶ KOM(2011) 109.

nemmere og mere pålidelige overførsler mellem de forskellige transportformer. Transportbrugerne betaler fuld pris for transporten til gengæld for mindre trafikoverbelastning, bedre service og mere sikkerhed. Fremtidens udvikling skal sætte på tre områder:

- forbedring af alle former for køretøjers energieffektivitet. Udvikling og anvendelse af bæredygtige brændstoffer og fremdriftssystemer
 - optimering af multimodale logistikkæder, bl.a. ved at gøre større brug af mere ressourceeffektive metoder, hvor andre teknologiske innovationer ikke slår til (f.eks. fjerntransport)
 - en mere effektiv udnyttelse af transport og infrastruktur ved brug af forbedret trafikstyrings- og informationssystemer (f.eks. ITS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet, RIS), avanceret logistik og markedsforanstaltninger som fuld udvikling af et integreret europæisk jernbanemarked, fjernelse af begrænsninger på cabotagekørsel, ophævelse af hindringer for nærskibsfarten, fri prisfastsættelse osv.
20. Vi må straks skride til handling. Det tager mange år at planlægge, opbygge og udstyre infrastrukturen – og tog, fly og skibe eksisterer i årtier – så de valg, vi træffer i dag, er afgørende for transportmulighederne i 2050. Vi er nødt til at skride til handling på EU-plan for at sikre, at omstillingerne på transportområdet fastsættes i samarbejde med vores partnere frem for andre steder i verden.
21. For at sikre, at vi bevæger os i den rigtige retning, og for at finde en løsning på ovenstående problemer er vi nødt til at sætte os nogle meget svære mål for 2050 og nogle mål, der indebærer store udfordringer frem til 2020/30. Hvordan vi kan ændre måden, de forskellige transportformer fungerer på, afhænger af de enkelte former, da de teknologiske muligheder herfor varierer. I det følgende behandler Kommissionen derfor tre hovedaspekter inden for transportområdet: transport over mellemlange distancer, fjerntransport og bytransport. Det kommer til at kræve mange aktører - EU, medlemsstaterne, regionerne, byerne, men også industrien, arbejdsmarkedets parter og borgerne har en rolle at spille.
- 2.2. Et effektivt centralt netværk for multimodal befordring og transport mellem byer**
22. På de mellemlange distancer er de nye teknologier mindre udviklede, og der er færre valgmuligheder end i byerne. Det er dog her, den mest umiddelbare effekt af EU's indsats kan ses (færre hindringer på grund af nærhedsprincippet eller internationale aftaler). Vi opnår ikke de nødvendige emissionsreduktioner alene ved hjælp af mere ressourceeffektive køretøjer og renere brændstoffer, og de løser heller ikke overbelastningsproblemerne. De skal ledsages af en konsolidering af store gods- og passagermængder over store afstande. Det indebærer, at passagererne skal være bedre til at bruge bus, tog og fly, og at der inden for godstransporten skal gøres brug af multimodale løsninger som sø- og jernbanetransport til længere transport.
23. En bedre integrering af de forskellige transportnetværk vil medføre større valgmuligheder: lufthavne, havne, jernbaner, metro- og busstationer bør i stigende grad sammenkobles og omdannes til multimodale forbindelsesplatforme for

passagererne. Onlineinformation og elektroniske reservations- og betalingssystemer, der omfatter alle transportformer, vil lette den multimodale transport. Den øgede brug af kollektiv transport skal ledsages af passende passagerrettigheder.

24. Godsforsendelser over korte og mellemlange distancer (under 300 km)⁷ skal stadig foregå med lastvogne. Ud over at opfordre til alternative transportløsninger (jernbanetransport og transport til vands) er det derfor vigtigt at forbedre lastvognenes effektivitet ved at udvikle og ibrugtage nye motorer og renere brændstoffer, indføre intelligente transportsystemer samt andre foranstaltninger til forbedring af markedsmekanismerne.
25. Over længere afstande er mulighederne for at mindske kulstofemissionerne fra vejtransporten mere begrænsede, og det skal derfor gøres mere økonomisk rentabelt for speditører at bruge forskellige former for godstransport. Der er behov for en effektiv samordning af alle transportformer. EU skal have specialudviklede godstransportkorridorer med optimeret energiforbrug og færre emissioner, således at miljøpåvirkningerne minimeres. Sådanne korridorer er desuden pålidelige, nedsætter trafikoverbelastningen og er billigere i drift og administration.
26. Jernbaner især til godstransport opfattes nogle gange som en mindre attraktiv transportform. Men i nogle medlemsstater har det vist sig at fungere godt. Udfordringen ligger i de strukturelle ændringer, der gør jernbanerne konkurrencedygtige og sætter dem i stand til at tage en betydelig større del af de mellemlange og lange godstransporter (også med passagerer – se nedenfor). Der skal investeres i en udvidelse eller opgradering af jernbanenetværkets ydeevne. Nyt rullende materiel med lydløse bremses og automatiske koblinger skal gradvist indføres.
27. Ved kysterne er der brug for flere og mere effektive indgangssteder til de europæiske markeder, så man undgår unødigt trafik på tværs af Europa. Søhavne er vigtige logistikcentre og kræver effektive forbindelser til baglandet. Udvikling af havnene er vigtig for at kunne håndtere de øgede mængder gods både med nærskibsfart inden for EU og i resten af verden. De indre vandveje, der ikke udnyttes optimalt, skal anvendes i større udtrækning til at transportere gods til baglandet og til at skabe forbindelse mellem de europæiske have.

2.3. Lige konkurrencevilkår på verdensplan for langdistancebefordring og interkontinental fragt

28. Sø- og luftfart er en global affære. Luftfartsindustrien skal være mere effektiv inden for luftfarts- og trafikstyring. Det vil give den en konkurrencefordel og samtidig nedbringe emissionerne. Det er dog vigtigt ikke at pålægge EU's luftfartsektor unødige byrder, hvilket kunne sætte EU's rolle som centrum for international luftfart på spil. Lufthavnenes ydeevne skal optimeres og om nødvendigt udvides for at imødegå det voksende behov for rejser til og fra tredjelands og områder i Europa, hvortil der er dårlig forbindelse. Det kan resultere i mere end en fordobling af luftfartsaktiviteterne i EU inden 2050. I andre tilfælde bør (højhastigheds)jernbaner

⁷ Mere end halvdelen af alt gods (vægt), der transporteres ad vejnettet, transporteres under 50 km og mere end tre fjerdedele under 150 km, viser beregninger foretaget på baggrund af data fra Eurostat.

stå for meget af trafikken på mellemlange distancer. EU's luftfartsindustri skal gå foran i brugen af brændstoffer med lavere kulstofindhold for at nå 2050-målet.

29. Inden for søtransport er der et lige så stort behov for lige konkurrencevilkår på verdensplan⁸. EU bør i samarbejde med IMO og andre internationale organisationer stræbe mod almen anvendelse og håndhævelse af høje standarder for sikkerhed, miljøbeskyttelse og arbejdsbetingelser og mod at komme pirateri til livs. Søtransporten kan og skal forbedre sin miljøindsats både ved hjælp af teknologi, bedre brændstoffer og drift. Samlet set skal CO₂-emissionerne fra søtransport reduceres med 40 % (om muligt 50 %) inden 2050 i forhold til niveauet for 2005.

2.4. Ren by- og pendlertrafik

30. I byerne er det lettere at gå over til renere transport, fordi kravene til køretøjers rækkevidde er lavere, og befolkningstætheden er højere. Der er et større udvalg af offentlig transport, og man kan desuden gå og cykle. Byerne lider mest under trafikpropper, dårlig luftkvalitet og støj. Bytransport står for ca. en fjerdedel af de samlede CO₂-emissioner fra transport, og 69 % af trafikuheld sker i byerne. Den gradvise udfasning i bymiljøet af køretøjer, der bruger konventionelt brændstof⁹, bidrager i høj grad til, at vi bliver mindre afhængige af olie, og at drivhusgasemissioner og luft og støjforureningen nedbringes. Med henblik herpå skal der udvikles passende optanknings /opladningsforhold for nye køretøjer.
31. Hvis den kollektive trafik i højere grad blev benyttet, og der indførtes minimumskrav for udbuddet af tjenester, ville det være muligt at øge mængden af afgang og dermed skabe en positive spiral for den offentlige transport. Trafiktætheden kan mindskes gennem styring af efterspørgslen og fysisk planlægning. Bedre forhold for fodgængere og cyklister bør være en væsentlig del af bytrafikken og indgå i byplanlægningen.
32. Byboerne skal opmuntres til at bruge mindre, lettere og mere specialiserede personbiler. Store vognparker af bybusser, taxier og varebiler er især egnede til at indføre alternative fremdriftssystemer og brændstoffer. Det kunne være med til at reducere bytransportens kulstofintensitet betydeligt. Desuden er de egnede til afprøvning af nye teknologier, og det er muligt at sætte dem hurtigt på markedet. Indførelse af vejbetaling og færre skatteforvridninger kan også opmuntre til at bruge den offentlige transport og gradvis indføre alternative fremdriftssystemer.
33. Grænsefladen mellem godstransporten over lange distancer og levering over de sidste par kilometer skal organiseres mere effektivt. Målet er at begrænse antallet af enkeltleveringer, som udgør den mindst effektive del af transporten, til den kortest mulige rute. Brugen af intelligente transportsystemer styrker trafikstyring i realtid og reducerer leveringstid og trafikoverbelastning på de sidste kilometer. Lette lastvogne til bykørsel, der udsender færre emissioner, kunne være en mulighed. Brugen af el-, brint- og hybridteknologier vil ikke kun reducere luftforureningen, men også støjen og dermed gøre det muligt at sende en større del af godstransporten

⁸ EU har udviklet en integreret havpolitik, der sætter søtransport i et større perspektiv, hvad angår forvaltning, konkurrence og regionale strategier. Jf. KOM(2009) 540.

⁹ Udtrykket, "der bruger konventionelt brændstof" henviser til køretøjer, der benytter ikke-hybride forbrændingsmotorer.

gennem byområderne om natten. Det ville afhjælpe trafikpropper i morgen- og eftermiddagsmyldretiden.

2.5. Ti mål for et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem: benchmarks for at nå reduktionsmålet for drivhusgasemissioner på 60 %

Udvikling og anvendelse af nye og bæredygtige brændstoffer og fremdriftssystemer

- (1) Halvere brugen af køretøjer, der bruger konventionelt brændstof i bytransporten inden 2030. Udfase dem i byerne inden 2050. Opnå stort set CO₂-fri bylogistik i større bycentre inden 2030¹⁰.
- (2) Få andelen af bæredygtige flybrændstoffer med lave CO₂-emissioner op på 40 % inden 2050 og nedbringe EU's CO₂-emissioner fra skibsbunkerfuel med 40 % (om muligt 50 %¹¹).

Optimering af multimodale logistikkæders ydeevne, bl.a. ved at bruge mere energieffektive transportformer

- (3) 30 % af vejgodstransporten på strækninger over 300 km bør overgå til andre transportformer såsom jernbane- eller søtransport inden 2030 og mere end 50 % inden 2050. Effektive og grønne godstransportkorridorer skal bidrage hertil. Hvis vi skal nå det mål, skal der udvikles passende infrastruktur.
- (4) Færdiggøre et europæisk højhastighedsjernbanenetværk inden 2050. Tredoble de eksisterende højhastighedsjernbanenetværk inden 2030 og bibeholde et tæt jernbanenetværk i alle medlemsstaterne. Inden 2050 bør størstedelen af al mellemdistancepassagertransport foregå med tog.
- (5) Etablere et fuldt ud funktionsdygtigt og multimodalt centralt TEN-T-netværk inden 2030 med et netværk af høj kvalitet og høj ydeevne inden 2050 og dertil hørende informationstjenester.
- (6) Forbinde alle centrale lufthavne med (højhastigheds)jernbanenetværk inden 2050 og forbinde alle centrale havne med godsjernbaner og om muligt med de indre vandveje.

Øget transporteffektivitet og brug af infrastruktur ved hjælp af informationssystemer og markedsbaserede incitamenter

- (7) Tage en moderniseret infrastruktur til luftfartsstyring (SESAR¹²) i Europa i brug inden 2020 og færdiggøre det fælles europæiske luftfartsområde. Anvende tilsvarende styringssystemer til land- og søtransport (ERTMS¹³, ITS¹⁴, SSN og

¹⁰ Det ville også bidrage til at reducere andre skadelige emissioner betydeligt.

¹¹ Jf. meddelelse fra Kommissionen "Køreplan for omstilling til en konkurrencedygtig lavemissionsøkonomi i 2050", KOM(2011) 122.

¹² I henhold til den europæiske ATM-masterplan:
http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/deployment_en.htm

¹³ I henhold til en europæisk udbygningsplan for ERTMS: jf. Kommissionens afgørelse K(2009) 561.

¹⁴ I henhold til gennemførelsesplanen for EasyWay 2: jf. Kommissionens afgørelse K(2010) 9675.

LRIT¹⁵, RIS¹⁶). Tage det europæiske globale satellitnavigationssystem (Galileo) i brug.

- (8) Etablere en ramme for et europæisk informations-, forvaltnings- og betalingssystem til multimodal transport inden 2020.
- (9) Nå et mål om tæt ved nul dødsulykker i trafikken inden 2050. EU sigter ligeledes mod at halvere antallet af trafikofre inden 2020. Sikre, at EU er førende inden for transportsikkerhed på alle transportområder.
- (10) Tage et skridt mod fuld udnyttelse af principperne om brugerbetaling og "forureneren betaler" samt styrke den private sektors vilje til at fjerne konkurrenceforvridninger, herunder skadelige støttetildelinger, skabe indtægter og sikre finansiering af kommende transportinvesteringer.

3. STRATEGIEN – HVAD SKAL DER TIL

34. For at gennemføre ovenstående plan kræves, at der etableres en effektiv ramme for transportbrugere og –operatører, at nye teknologier tages tidligt i brug, samt at den rette infrastruktur bliver udviklet:
 - Der er stadig nogle hindringer, der skal overvindes, før vi har en velfungerende og effektiv konkurrence på det indre marked. Målet for det næste årti er at skabe et reelt fælles europæisk transportområde ved at komme alle eksisterende hindringer mellem de forskellige transportformer og nationale systemer til livs og derved lette integrationen og etableringen af multinationale og multimodale operatører. Nøje håndhævelse af konkurrencereglerne inden for alle transportformer skal supplere Kommissionens handlinger på området. For at undgå spændinger og forvridninger skal konvergens samt håndhævelse af reglerne om sociale forhold, sikkerhed, sikring og miljø, minimumsservicestandarder og brugernes rettigheder i højere grad udgøre en væsentlig del af denne strategi.
 - Innovation er en afgørende del af strategien¹⁷. EU skal se på både forskning, innovation og anvendelse i en bredere sammenhæng, fokusere på de mest lovende teknologier og etablere et samarbejde mellem alle involverede aktører¹⁸. Innovation kan også fremme en mere bæredygtig adfærd.
 - For at opnå et mere konkurrencedygtigt og bæredygtigt transportsystem skal det overvejes, hvad netværket skal have karakteristika, og der skal sikres passende

¹⁵ Direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet (EFT L 208 af 5.8.2002), som ændret ved direktiv 2009/17/EF (EUT L 131 af 28.5.2009).

¹⁶ Jf. direktiv 2005/44/EF.

¹⁷ Jf. meddelelse fra Kommissionen "Innovation i EU" (KOM(2010) 546) og meddelelse fra Kommissionen om "En digital dagsorden for Europa" (KOM(2010) 245/2).

¹⁸ Hvad angår rene og effektive køretøjer er meddelelse 2010/186, som fastsætter en teknologineutral tilgang mellem alternative brændstoffer til køretøjer med forbrændingsmotorer, elektriske og brintdrevne brændselsceller, retningsgivende.

investeringer. EU's politik for transportinfrastruktur skal have en fælles vision og tilstrækkelige midler. Transportomkostningerne bør klart afspejles i prisen.

35. En liste over planlagte initiativer findes i bilag I. Kommissionens arbejdsdokument, der ledsager denne meddelelse, indeholder yderligere oplysninger.

3.1. Et fælles europæisk transportområde

36. Et fælles europæisk transportområde skal lette bevægeligheden for borgere og gods, sænke omkostningerne og øge den europæiske transports bæredygtighed. **Det fælles europæiske luftrum** skal gennemføres som planlagt, og allerede i 2011 vil Kommissionen tage lufthavnenes kapacitet og kvalitet op. Det område, hvor der stadig er flest flaskehalse, er det indre marked for jernbanetjenester. Det skal færdiggøres som noget af det første, så vi kan få etableret et **fælles europæisk jernbaneområde**. Dette omfatter afskaffelse af tekniske, administrative og juridiske hindringer, som stadig besværliggør adgangen til de nationale jernbanemarkeder. En yderligere integration af markedet for vejgods vil gøre vejtransporten mere effektiv og konkurrencedygtig. Inden for søtransporten skal et **“Blue Belt”** i havene omkring Europa forenkle formaliteterne for skibe, der sejler mellem EU-havne, og der skal etableres en passende ramme for europæiske opgaver for transport ad indre vandveje. Markedsadgangen til havnene skal yderligere forbedres.
37. Markedsåbningen skal gå hånd i hånd med **kvalitetsjob og -arbejdsforhold**, da menneskelige ressourcer er en afgørende komponent i ethvert transportsystem af høj kvalitet. Det er også almindeligt kendt, at mangel på arbejdskraft og kvalifikationer er et alvorligt problem for fremtidens transport. Det er vigtigt at tilpasse konkurrenceevnen og den sociale dagsorden til den sociale dialog for at forebygge sociale konflikter, som har vist sig at forårsage betydelige økonomiske tab i en række sektorer, herunder især luftfartsindustrien.
38. **Transportsikkerhed** står højt på EU's dagsorden. EU's overordnede strategi for politik, lovgivning og overvågning af sikkerheden inden for luft- og søtransport skal yderligere konsolideres og styrkes gennem samarbejde med vigtige internationale partnere. Af hensyn til passagerernes sikkerhed skal screeningmetoderne forbedres for at sikre et højt sikkerhedsniveau med et minimum af besvær. Man bør overveje en risikobaseret strategi for sikring af fragt med oprindelse uden for EU. Der også behov for en passende europæisk strategi for landtransportsikkerheden i de områder, hvor EU's indsats har en merværdi.
39. Det er afgørende for de europæiske borgere, at der fastsættes nogle rammer for **sikker transport**. Der skal udvikles en europæisk strategi for civil luftfartssikkerhed, som omfatter tilpasning til nye teknologier og naturligvis til internationalt samarbejde med hovedpartnerne. Inden for søtransport skal der tages proaktivt fat på sikkerheden på passagerskibe. Trafikovervågnings- og trafikinformationssystemet for søtransport, SafeSeaNet, bliver udgangspunktet i alle informationsværktøjer, der bruges til sikkerhed inden for søtransporten samt beskyttelse af miljøet fra skibsforurening. Det vil således give et væsentligt bidrag til etableringen af en fælles ramme for informationsudveksling for overvågning af

EU's maritime område¹⁹ og støtte oprettelsen af et fælles maritimt område. På jernbanelområdet er en harmonisering af og tilsyn med sikkerhedscertificering afgørende for at etablere et fælles europæisk jernbanelområde. Inden for disse tre transportsektorer spiller de europæiske agenturer for luftfarts-, søfarts- og jernbanesikkerhed, der er oprettet i løbet af det sidste årti, en uundværlig rolle.

40. Selv om antallet af trafikdræbte i EU blev næsten halveret i det sidste årti, blev 34 500 mennesker dræbt på vejene i EU i 2009. Initiativer inden for teknologi, håndhævelse, uddannelse og særlig fokus på de bløde trafikanter er nøglen til en kraftig nedgang i disse tab af menneskeliv.
41. **Transporttjenesternes kvalitet, tilgængelighed og pålidelighed** vil få stigende betydning i de kommende år, bl.a. på grund af den aldrende befolkning og behovet for at fremme den offentlige transport. Attraktive afgangsfrekvenser, komfort, let adgang, pålidelighed og intermodal integration er de vigtigste kendetegn ved kvalitetsservice. Oplysninger om rejsetid og alternative ruter er ligeledes relevante for at sikre en gnidningsløs dør-til-dør-transport både for passagerer og gods.
42. EU har allerede etableret omfattende passagerrettigheder, som skal yderligere styrkes. Som følge af krisen i forbindelse med skyen af vulkansk aske og oplevelsen af ekstreme vejrforhold i 2010 er det blevet klart, at det kan være nødvendigt at have kontinuitetsplaner for mobilitet for at sikre personers og gods' fortsatte mobilitet i krisesituationer. Disse begivenheder demonstrerede også at det er vigtigt at have et stadig mere modstandsdygtigt transportsystem ved at udvikle scenarier og katastrofeplanlægning.

3.2. Innovation for fremtiden – teknologi og adfærd

En strategi for europæisk transportforskning, -innovation og -anvendelse

43. Der skal mere end én teknologisk løsning til at komme ud af olieafhængigheden. Det kræver et nyt transportkoncept støttet af en række nye teknologier og mere bæredygtig adfærd.
44. Teknologisk innovation kan gøre omstillingen til et mere effektivt og bæredygtigt europæisk transportsystem hurtigere og billigere ved hjælp af tre hovedfaktorer: køretøjers effektivitet kan øges med nye motorer, materialer og konstruktioner, energiforbruget kan gøres renere med nye brændstoffer og fremdriftssystemer, og informations- og kommunikationssystemerne kan gøre det muligt at udnytte infrastrukturen bedre og skabe en mere sikker drift. Synergien med andre mål for bæredygtighed såsom at nedbringe olieafhængigheden, øge den europæiske bilindustri konkurrenceevne og sundhedsfordelene og især forbedre luftkvaliteten i byerne er afgørende faktorer, der er med til at få EU til fremskynde udviklingen og hurtigt indføre renere køretøjer.
45. Forsknings- og innovationspolitikken inden for transport bør i stigende grad støtte udviklingen og indførelsen af de nøgleteknologier, der skal til for at gøre EU's transportsystem moderne, effektivt og brugervenligt. For at øge effektiviteten skal den teknologiske forskning bakkes op af en systematisk strategi, der tager hensyn

¹⁹ KOM(2009) 538 og KOM(2010) 584.

til infrastruktur og lovmæssige krav, som kan koordinere mange aktører og byde på større demonstrationsprojekter for at fremme markedsudbredelsen. Kommissionen vil udarbejde en forsknings- og udviklingsstrategi for transportsektoren i tæt samarbejde med den strategiske energiteknologiplan (SET-plan), der identificerer egnede styringsformer og finansieringsinstrumenter med henblik på at sikre en hurtig udbredelse af forskningsresultater.

46. Dette omfatter også, at der etableres intelligente mobilitetssystemer udviklet ved hjælp af EU-finansieret forskning såsom fremtidens lufttrafikstyringssystem (SESAR), det europæiske system til styring af jernbanetrafikken (ERTMS) og jernbaneinformationssystemer, farvandsovervågningssystemer (SafeSeaNet), flodinformationstjenester (RIS), intelligente transportsystemer (ITS) og interoperable sammenkoblede løsninger for den næste generation af systemer til multimodal transportforvaltning og informationssystemer (også til opkrævning af betaling). Det kræver desuden en investeringsplan for nye navigations-, trafikovervågnings- og kommunikationstjenester. Ligeledes vigtig er forskning og innovation inden for køretøjsfremdriftsteknologi og alternative brændstoffer ("grøn bil"-initiativet og Clean Sky).
47. Innovation og ibrugtagning skal bakkes op af lovgivningsmæssige rammebetingelser. Beskyttelse af privatlivets fred og personoplysninger skal udvikles i takt med den mere udbredte anvendelse af it-værktøjer. Standardiserings- og interoperabilitetskrav, også på internationalt plan, skal forhindre teknologisk fragmentering og gøre det muligt for de europæiske virksomheder at drage fuld nytte af hele det europæiske transportmarked og skabe markedsmuligheder i hele verden.

Innovative mobilitetsmønstre

48. Nye mobilitetskoncepter kan ikke påtvinges nogen. For at fremme en mere bæredygtig adfærd skal der aktivt opfordres til bedre transportplanlægning. Information om alle transportformer, både passager- og godstransport, om mulighederne for at kombinere formerne og om deres miljøpåvirkning skal være alment tilgængelig. Det er vigtigt at få indført et intelligent billetteringssystem, der dækker flere transportformer, med en fælles EU-standard, der overholder EU's konkurrenceregler. Dette gælder både for passagertransport og godstransport, hvor der er behov for bedre elektronisk ruteplanlægning på tværs af transportformerne, tilpassede retlige rammer (intermodal fragtdokumentation, forsikring, ansvar) og leveringsoplysninger i realtid også for mindre forsendelser. Visse adgangsbehov kan tilfredsstilles ved hjælp af ikt, uden at det skaber behov for yderligere mobilitet.
49. I byerne er der brug for en blandet strategi, der omfatter fysisk planlægning, prisordninger, effektiv offentlig transport- og infrastruktur-tjenester til ikke-motoriserede transportformer og opladning/tankning af renere køretøjer for at mindske trafikoverbelastning og emissioner. Byer over en vis størrelse bør opfordres til at udvikle bymobilitetsplaner, der tager højde for alle disse elementer. Mobilitetsplaner for byer bør være i fuld overensstemmelse med de integrerede byudviklingsplaner. Der er brug for en EU-ramme for at gøre brugerbetalingssystemerne for trafik i og mellem byerne interoperable.

3.3. Moderne infrastruktur, intelligent prisfastsættelse og finansiering

Et europæisk mobilitetsnetværk

50. Europa har brug for et centralt netværk af korridorer, der kan transportere store og konsoliderede mængder af gods og passagerer effektivt og med lave emissioner. Det skal ske ved hjælp af mere effektive kombinationer af flere transportformer samt en udbredt anvendelse af avanceret teknologi og infrastruktur til forsyning af rene brændstoffer.
51. På trods af udvidelsen af EU er der stadig store uligheder i transportinfrastrukturen mellem øst og vest, og det skal der tages fat på. Det europæiske kontinent skal forenes, også hvad angår infrastrukturen.
52. Inden for dette centrale netværk skal der i vidt omfang anvendes informationsteknologi til forenkling af de administrative procedurer, til opsporing og lokalisering af gods og til optimering af tidsplaner og trafikstrømme (e-fragt). Brugen af disse instrumenter skal fremmes ved at kræve, at de anvendes på TEN-T-infrastruktur og gradvis indføres i transportsystemerne.
53. Det centrale netværk skal sikre effektive multimodale forbindelser mellem EU's hovedstæder og andre store byer, havne, lufthavne og centrale grænseovergange samt andre vigtige økonomiske centre. Der skal fokuseres på at færdiggøre manglende forbindelser - primært grænseoverskridende sektioner og flaskehalse/omfartsveje - på at opgradere eksisterende infrastruktur og på at udvikle multimodale terminaler i sø- og flodhavne og på logistikkonsolideringscentre i byer. Der skal laves bedre jernbane-/lufthavnsforbindelser til langdistancerejser. Motorveje til søs skal udgøre den maritime dimension af det centrale netværk.
54. De projekter, der udvælges til at modtage EU-støtte, skal afspejle denne vision og sætte mere fokus på europæisk merværdi. Samfinansierede projekter skal også afspejle behovet for en infrastruktur, der minimerer miljøpåvirkningerne, og som kan stå imod de mulige konsekvenser af klimaændringerne og samtidig forbedrer brugernes sikkerhed og tryghed.
55. Et velfungerende transportnetværk kræver betydelige ressourcer. Omkostningerne til at udvikle infrastrukturen i EU, så den svarer til efterspørgslen, anslås til over 1,5 billioner EUR for perioden 2010-2030. Færdiggørelsen af TEN-T-netværket kræver ca. 550 mia. EUR indtil 2020, hvoraf omkring 215 mia. EUR skal bruges til at fjerne de største flaskehalse. Dette omfatter ikke investeringer i køretøjer, udstyr og betalingsinfrastruktur, hvilket kræver yderligere en billion for at nå målet for nedbringelse af transportemissionerne.
56. Det kræver forskellige finansieringskilder fra både den offentlige og den private sektor. Der er behov for at koordinere Samhørighedsfonden og strukturfondene bedre med transportpolitikken, og medlemsstaterne skal sikre, at der er tilstrækkelige nationale midler til rådighed i budgetplanlægningen og tilfredsstillende projektplanlægnings- og implementeringskapacitet. Andre finansieringskilder skal tages i betragtning, herunder ordninger til internalisering af

de eksterne omkostninger og infrastrukturbrugerafgifter²⁰, som kunne skabe yderligere indtægsstrømme, der vil gøre infrastrukturinvesteringer mere attraktive for private investorer.

57. Det kræver en bedre lovgivning og nyskabende finansielle instrumenter at frigøre potentialet for private investeringer. Projektvurdering og -godkendelse skal foretages på en effektiv og gennemsigtig måde for at undgå usikkerheder samt spild af tid og omkostninger. Nye finansieringsinstrumenter, som f.eks. initiativet om EU-projektobligationer²¹, kan understøtte større finansieringer fra offentlig-private partnerskaber.

Fastsættelse af de rigtige priser uden at skabe konkurrenceforvridninger

58. Prissignaler spiller en afgørende rolle i mange beslutninger med langtidsvirkninger på transportsystemet. Transportskatter og -afgifter skal omlægges, så der opnås en større anvendelse af principperne om "forureneren betaler" og "brugeren betaler". Prissignaler bør understøtte transportens rolle med at fremme europæisk konkurrenceevne og samhørighed, mens sektorens samlede udgifter bør afspejle de samlede transportomkostninger, herunder infrastruktur og eksterne omkostninger. Mere udbredte socioøkonomiske fordele og positive eksterne påvirkninger kan til en vis grad motivere til offentlig finansiering, men i fremtiden skal transportbrugerne sandsynligvis til selv at betale for en større del af udgifterne end i dag. Det er vigtigt, at brugerne, operatørerne og investorerne får de rette og entydige finansielle incitamenter.
59. Internalisering af eksterne omkostninger, fjernelse af skatteforvridninger og urimelig støttetildeling samt frie og lige konkurrencevilkår er derfor en del af bestræbelserne på at bringe markedsvalgene på linje med bæredygtige behov (og på at afspejle de økonomiske omkostninger ved ikke-bæredygtighed). Prissignalerne er også nødvendige for at etablere lige vilkår mellem de transportformer, der er i direkte konkurrence.
60. Der bruges to markedsbaserede instrumenter, hvad angår drivhusgasemissioner, nemlig energibeskatning og emissionshandelssystemer. Brændstof, der bruges i transport på landjorden, beskattes, mens emissionshandelssystemet anvendes på elektricitetsforbruget og fra 2012 på luftfartsindustrien. Revisionen af energibeskatningsdirektivet vil gøre det muligt at sikre sammenhæng mellem de to instrumenter. EU opfordrer samtidig IMO til at træffe en beslutning om et globalt instrument, der skal anvendes til søtransport, hvor omkostningerne ved klimaændringerne i øjeblikket ikke internaliseres²².
61. Omkostningerne ved lokale eksterne påvirkninger såsom støj, luftforurening og overbelastning kunne internaliseres ved at indføre brugerbetaling. Kommissionens nylige forslag om at ændre "Eurovignette-direktivet" er det første skridt mod en højere grad af internalisering af omkostningerne fra tunge lastvogne, men der er

²⁰ I sin meddelelse om strategien for internalisering af eksterne omkostninger (SEK(2008) 2207, der ledsagede KOM(2008) 435) fastlagde Kommissionen en fælles metode til at indkalkulere alle eksterne omkostninger i hele transportsektoren.

²¹ KOM(2010) 700.

²² Jf. direktiv 2009/29/EF, betragtning 3.

fortsat forskelle i de nationale politikker om vejafgifter. Yderligere tiltag skal vurdere den gradvise indfasning af et obligatorisk harmoniseret system for internalisering af omkostningerne ved erhvervskøretøjer i hele mellembysnetværket, hvilket skulle sætte en stopper for den nuværende situation, hvor internationale transportvirksomheder skal bruge Eurovignetten, 5 nationale vignetter og 8 forskellige mærker og vejafgiftskontrakter for køre uhindret på vejene i EU.

62. Det overvejes i stigende grad at pålægge personbiler en vejafgift for at skabe indtægter fra og påvirke trafik- og rejseadfærden. Kommissionen vil udarbejde nogle retningslinjer for anvendelse af internaliseringsafgifter på alle køretøjer og alle større eksterne omkostninger. Målet på lang sigt er at pålægge alle køretøjer og hele nettet brugerafgifter for som minimum at få dækket vedligeholdelsesudgifterne til infrastruktur, overbelastning samt luft- og støjforurening.
63. Sideløbende og inden 2020 vil Kommissionen udvikle en samlet strategi for internalisering af omkostningerne fra støjforurening og lokal forurening på hele jernbanenetværket.
64. Mange dele af transportsektoren har gunstige skatteforhold sammenlignet med resten af økonomien i form af beskatning af firmabiler, moms- og energiafgiftsfritagelser på international sø- og lufttransport osv. Disse ordninger modarbejder generelt bestræbelserne på at forbedre transportsystemets effektivitet og nedbringe de eksterne omkostninger. Kommissionen vil undersøge forslag til forbedring af sammenhængen mellem de forskellige aspekter af transportbeskatning og opmuntre til, at der hurtigt indføres renere køretøjer.

3.4. Den eksterne dimension

65. I sagens natur er transport et internationalt anliggende. Derfor går de fleste af transportudviklingsforanstaltningerne i denne køreplan ud over EU's grænser. Det prioriteres fortsat højt at åbne tredjelandes markeder for tjenesteydelser, produkter og investeringer i trafik. Transport er derfor på dagsordenen i alle vores handelsforhandlinger (WTO, regionale og bilaterale). Der skal vedtages fleksible strategier for at sikre, at EU fortsat sætter standarden inden for transportsektoren.
66. Med henblik herpå vil Kommissionen fokusere på følgende:
 - Udvide reglerne om det indre marked via arbejde i internationale organisationer (ICAO, IMO, OTIF, OSJD, UNECE, de internationale flodkommissioner osv.) og, hvor det er relevant, sikre fuldt EU-medlemskab. Fremme europæiske standarder for sikkerhed, privatlivets fred og miljøstandarder på verdensplan gennem bilateralt og multilateralt samarbejde. Styrke transportdialogen med de vigtigste partnere.
 - Udvide transport- og infrastrukturpolitikken til at omfatte vores nærmeste naboer, også i udarbejdelsen af kontinuitetsplaner for mobilitet, for at opnå en mere omfattende markedsintegration²³. Der kunne bruges en samarbejdsramme som transporttraktaten for det vestlige Balkan til at udvide EU-reglerne til at omfatte andre nabolande. Færdiggøre det fælles europæiske luftfartsområde, der

²³

Jf. også meddelelse fra Kommissionen "Partnerskab EU-Afrika", KOM(2009) 301.

omfatter 58 lande og 1 mia. indbyggere²⁴. Samarbejde med middelhavspartnerne om gennemførelsen af en maritim strategi for Middelhavsområdet for at øge sikkerheden og overvågningen til søs²⁵. Fremme anvendelsen af SESAR-, ERTMS- og ITS-teknologi på verdensplan og etablere forsknings- og innovationspartnerskaber også på internationalt plan.

- Fremme vores strategi på verdensplan for at åbne transportmarkederne for fri og lige konkurrence og miljømæssigt bæredygtige løsninger. Sigte mod større markedsadgang på transportområdet i alle relevante internationale forhandlinger.

4. KONKLUSIONER:

67. Det er kun muligt at ændre det europæiske transportsystem ved at kombinere en lang række initiativer på alle niveauer. De forskellige indsatsområder og foranstaltninger, der nævnes i denne køreplan, vil blive uddybet nærmere. Kommissionen vil i løbet af de næste årti forberede en række egnede lovforslag, hvoraf centrale initiativer skal fremsættes allerede under det nuværende mandat. De enkelte forslag bliver ledsaget af en grundig konsekvensanalyse, der vurderer merværdien for EU og nærhedsprincippet. Kommissionen ønsker at sikre, at indsatsen styrker transportsektorens konkurrenceevne og samtidig reducerer drivhusgasemissionerne fra transporten med mindst 60 % inden 2050. Der skal tages udgangspunkt i de ti mål, der skal ses som retningslinjer.
68. Kommissionen opfordrer Europa-Parlamentet og Rådet til at tilslutte sig denne *køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem* samt vedlagte liste over foreslåede indsatsområder.

²⁴ Herunder et fælles luftfartsområde for Euro-Middelhavsområdet (jf. meddelelse fra Kommissionen "Et partnerskab for demokrati og fælles velstand med det sydlige middelhavsområde" (KOM(2011) 200), men også andre nabolande.

²⁵ Jf. KOM(2011) 200.

Bilag I: Liste over initiativer

1. ET EFFEKTIVT OG INTEGRERET MOBILITETSSYSTEM

1.1. Et fælles europæisk transportområde

1. Et ægte indre marked for jernbanetjenester

- Åbne de nationale jernbanepassagermarkeder for konkurrence, herunder obligatoriske åbne udbud i forbindelse med tildelingen af public service-kontrakter.
- Opnå en fælles typegodkendelse for køretøjer og en fælles sikkerhedscertificering for jernbanevirksomheder gennem at styrke Det Europæiske Jernbaneagents (ERA) rolle.
- Udvikle en integreret tilgang til forvaltningen af fragtkorridorer, herunder benyttelsesafgifter.
- Sikre en effektiv og ikkediskriminerende adgang til jernbaneinfrastruktur, herunder til jernbanerelaterede tjenester, navnlig gennem en strukturel adskillelse af infrastrukturforvaltning og levering af tjenester²⁶.

2. Fuld gennemførelse af det fælles europæiske luftrum

- Realisere et ægte fælles europæisk luftrum uden grænser og indføre det fremtidige lufttrafikstyringssystem (SESAR) inden for den fastsatte tidsfrist.
- Opstille passende retlige og finansielle rammer til støtte for politikken vedrørende det fælles europæiske luftrum og konsolidere forholdet mellem Den Europæiske Union og Eurocontrol.

3. Lufthavnes kapacitet og kvalitet

- Revidere forordningen om slots med sigte på en mere effektiv udnyttelse af lufthavnskapaciteten.
- Tydeliggøre og forbedre betingelserne for at få adgang til markedet for og levere kvalitetstjenester, herunder groundhandling, sikre, at alle lufthavnens aktører opfylder mindstekrav til kvalitet.
- Lufthavnes kapacitet – udvikle en strategi til håndtering af fremtidige kapacitetsproblemer, herunder via en bedre integration med jernbanenettet.

4. Et "Blue Belt" til søs og markedsadgang til havne

Videreudvikle det europæiske søtransportområde uden barrierer til et "Blue Belt" med fri bevægelighed til søs i og rundt om Europa, hvor søtransporten udnyttes fuldt ud.

²⁶ De foretrukne løsninger for en afkobling bør sikre, at der udvikles konkurrence, fortsatte investeringer og omkostningseffektivitet i forbindelse med tjenesteydelse.

- Integrere brugen af overvågningsværktøjer hos alle relevante myndigheder, sikre fuld interoperabilitet mellem ikt-systemer på søtransportområdet, garantere overvågningen af fartøjer og fragt (Blue Belt) og indrette passende havnefaciliteter ("Blue Lanes").
- Opstille rammer for udstedelsen af lodsfritagelsescertifikater i EU-havne.
- Gennemgå restriktionerne i forbindelse med levering af havnetjenester.
- Øge gennemsigtigheden, når det gælder havnes finansiering, tydeliggøre, hvor offentlige midler til de forskellige havneaktiviteter ender, med henblik på at undgå konkurrencefordrejning.

5. Passende rammer for transport ad indre vandveje

- Opstille passende rammer med sigte på at optimere det indre marked for transport ad indre vandveje og fjerne barrierer, der forhindrer en bedre udnyttelse. Evaluere og fastlægge de nødvendige opgaver og mekanismerne for deres gennemførelse, også set i en bredere europæisk sammenhæng.

6. Vejgodstransport

- Gennemgå markedssituationen for vejgodstransport og konvergensgraden, bl.a. for så vidt angår infrastruktureafgifter, social- og sikkerhedslovgivning, gennemførelse og håndhævelse af lovgivning i medlemsstaterne, med sigte på en yderligere åbning af vejtransportmarkederne. Navnlig bør det tilstræbes at fjerne tilbageværende restriktioner for cabotagekørsel.
- Gennemgå reglerne vedrørende fartskrivere, så de blive mere omkostningseffektive, give politi- og håndhævelsespersonale adgang til EU-registret over vejtransportvirksomheder, når de gennemfører kontroller på vejene, harmonisere sanktionerne for overtrædelse af EU-reglerne om erhvervmæssig transport, harmonisere uddannelsen af håndhævelsespersonale.
- Tilpasse lovgivningen om vægt og dimensioner til nye omstændigheder, teknologier og behov (f.eks. vægten af batterier, bedre aerodynamik) og sikre, at den fremmer intermodal transport og nedbringelse af det samlede energiforbrug og emissioner.

7. Multimodal godstransport: e-fragt:

Skabe passende rammer, som giver mulighed for realtidssporing af gods, sikrer intermodal ansvar og hæftelse og fremmer miljøvenlig godstransport.

- Omsætte koncepterne enstrengt system (single window) og myndighedskontrol samtidig og på det samme sted (one-stop administrative shop) ved at udvikle og indføre et fælles elektronisk eksportdokument og ved at udvikle passende rammer for indførelsen af positionsbestemmelses- og sporingsteknologier, RFID osv.).
- Sikre, at miljøansvarsordninger fremmer jernbane- og søtransport samt intermodal transport.

1.2. Fremme af kvalitetsarbejdspladser og arbejdsforhold

8. Socialkodeks for mobile vejtransportarbejdstagere

- Opmuntre til og støtte dialogen mellem arbejdsmarkedets parter med sigte på at aftale en socialkodeks for mobile vejtransportarbejdstagere, som også løser problemerne i forbindelse med maskeret selvstændig erhvervsvirksomhed.

9. En social dagsorden for søtransporten

- Gennemføre de foranstaltninger, som er udpeget som indsatsområder i den sociale dagsorden for søtransporten, og som følger op på Kommissionens strategiske målsætninger og anbefalinger for EU's søtransportpolitik frem til 2018.
- Forbedre håndhævelsen af Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO)'s konvention om søfarendes arbejdsforhold, for så vidt angår flagstater, havnestater og arbejdstagernes hjemlande.
- Omfatte alle eller nogle af de søfarende arbejdstagere, som i øjeblikket er udelukket, så de dækkes af en række EU-direktiver om arbejdsret eller gives et tilsvarende beskyttelsesniveau med andre midler.
- Ajourføre direktivet om minimumsuddannelsesniveaut for søfartserhverv (2008/106/EF) efter revisionen af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO)'s konvention om uddannelse og certificering af søfarende (STCW-konventionen). Foreslå rammebestemmelser for uddannelse af havnearbejdere med henblik på gensidig anerkendelse inden for havnenes forskellige aktivitetsområder.

10. En socialt ansvarlig luftfartssektor

- Udvikle en mekanisme til analyse af virkningen af lovændringer på arbejdsforholdene i lufttransportsektoren.
- Opstille EU-dækkende mindstekrav til tjeneste- og kvalitetsstandarder for arbejdstagere i hele luftfartsværdikæden (herunder også lufttrafikstyring og ground handling). Opmuntre EU's arbejdsmarkedsparter til at arbejde hen imod at undgå konflikter og forstyrrelse af minimumstjenesteudbud i hele luftfartsværdikæden.

11. En evaluering af EU's tilgang til arbejdspladser og arbejdsforhold på tværs af transportformerne

- Gennemføre en evaluering af de sektorale sociale dialoger, der foregår i transportsektorens forskellige segmenter med henblik på at forbedre den sociale dialog og gøre den mere virkningsfuld.
- Sikre arbejdstagernes deltagelse, navnlig gennem europæiske samarbejdsudvalg, i transnationale virksomheder i sektoren.
- Drøfte arbejds kvalitet inden for alle transportformer, navnlig hvad angår uddannelse, certificering, arbejdsforhold og karrieremuligheder, med henblik på at skabe

kvalitetsarbejdspladser, udvikle de nødvendige kompetencer og styrke EU-transportoperatørernes konkurrenceevne.

1.3. Sikker transport

12. Fragtsikkerhed

- Gennemføre handlingsplanen om forbedret luftfragtsikkerhed, fastlægge nye regler for screening af luftfragt efter behov og bedre sikkerhedsforanstaltninger for fragt i havne.
- Færdiggøre et samlet EU-dækkende sikkerhedssystem for luftfragt.

13. Høj sikkerhedsstandard for passagerer med mindst muligt besvær

Fremme mere avancerede screeningmetoder, som fuldt ud respekterer de grundlæggende rettigheder; sådanne metoder bør underbygge udviklingen af "fremtidens sikkerhedskontrol" i form af f.eks. sikkerhedskorridorer, som giver mulighed for at kontrollere et stort antal passagerer med mindst muligt besvær og indgriben i deres privatsfære. De bør også understøtte sikkerhedsforanstaltninger i andre sårbare områder som f.eks. store transportknudepunkter.

- Fremme udviklingen (også med finansiel støtte) af mere effektive og privatsfærevenlige teknologier (scannere, detektorer til nye former for sprængstoffer, smartchips osv.) og også mere privatsfærevenlige løsninger i forbindelse med nuværende teknologier.
- Fastlægge fælles detektionsstandarder og certificeringsprocedurer for detektionsudstyr.

14. Landtransportsikkerhed

- Samarbejde med medlemsstaterne om landtransportsikkerhed, idet der som første skridt nedsættes en permanent ekspertgruppe vedrørende landtransportsikkerhed, og indføres yderligere foranstaltninger, hvis der er en EU-merværdi herved. Der vil blive lagt særlig vægt på sikkerheden i byområder.

15. "Punkt-til-punkt"-sikkerhed

- Øge sikringsniveauet i forsyningskæden uden at hæmme den frie handel. "Punkt-til-punkt"-sikkerhedscertifikater bør overvejes, under hensyntagen til bestående ordninger.
- Fælles sikkerhedsvurdering, som dækker alle transportformer.
- Integrere potentielle virkninger af terrorangreb eller kriminelle aktiviteter i udarbejdelsen af kontinuitetsplaner for mobilitet (jf. initiativ 23)
- Tilstræbe internationalt samarbejde om bekæmpelse af terrorisme og andre kriminelle aktiviteter som f.eks. pirateri. Den eksterne dimension (jf. initiativ 24) er af afgørende betydning.

1.4. Indsatsen på transportsikkerhedsområdet: tusinder af liv kan reddes

16. En "nul-vision" for trafiksikkerheden

- Harmonisere og indføre vejtrafikikkerhedsteknologi, f.eks. førerstøttesystemer, (intelligente) hastighedsbegrænsere, sikkerhedsselealarmer, eCall, kooperative systemer og køretøj/infrastruktur-grænseflader, og bedre teknisk kontrol af køretøjer, herunder også for alternative fremdriftssystemer.
- Udvikle en omfattende strategi for indsatsen vedrørende tilskadekomne i vejtrafikken og nødtjenester, herunder fastlægge fælles definitioner og standardklassificeringer af tilskadekomne og dræbte, med henblik på at vedtage mål for nedbringelsen af antallet af tilskadekomne.
- Fokus på teoretisk og praktisk uddannelse af alle brugere; fremme brugen af sikkerhedsudstyr (sikkerhedsseler, beskyttelsestøj, sikring mod uautoriserede indgreb).
- Særlig vægt på sårbare brugere som fodgængere, cyklister og motorcyklister, herunder ved hjælp af mere sikker infrastruktur og køretøjsteknologier.

17. En EU-strategi for sikkerheden i den civile luftfart

Sikkerhedsniveauet i den europæiske luftfart er højt, men ikke det højeste i verden. Vores mål bør være at have det højeste sikkerhedsniveau i luftfarten. Vi vil derfor udvikle en omfattende EU-strategi for luftfartssikkerhed, som bygger på arbejdet i det europæiske luftfartssikkerhedsagentur (EASA), og som omfatter følgende aspekter:

- Forbedre indsamling, kvalitet, udveksling og analyse af data ved at gennemgå lovgivning om hændelsesindberetning inden for den civile luftfart.
- Tilpasse sikkerhedslovrammerne, så der tages højde for udviklingen af nye teknologier (SESAR).
- Sikre en konsekvent gennemførelse af EU-strategien for luftfartssikkerhed inden for alle luftfartsområder.
- Fremme gennemsigtighed og udveksling af sikkerhedsoplysninger med ICAO og internationale luftfartspartnere, herunder navnlig inden for rammerne af Global Safety Information Exchange-initiativet; samarbejde med tredjelande, herunder navnlig USA om sikkerhedsspørgsmål, reguleringsmæssig konvergens, gensidig anerkendelse og teknisk bistand.
- Udvikle et sikkerhedsstyringssystem på EU-niveau, som indbefatter sikkerhedspræstationsmål og -målinger, med henblik på at kortlægge risiciene og opnå en kontinuerlig forbedring af sikkerhedsniveauet.

18. Sikker søtransport

- Samarbejde med det europæiske agentur for søfartssikkerhed (EMSA) om at modernisere lovgivningen om passagerskibes sikkerhed.
- Udvikle SafeSeaNet til det centrale system i alle relevante maritime informationsværktøjer til støtte for sikkerheden til søs og beskyttelse af havmiljøet mod forurening fra skibe.

- Vurdere gennemførligheden af at oprette et EU-register og EU-flag for søtransport og transport ad indre vandveje. Tanken er, at EU-tegnet skal være et kvalitetsmærke, som attesterer sikre, beskyttede, miljøvenlige skibe med højt kvalificeret professionelt mandskab.
- Vurdere gennemførligheden af en deling af funktioner mellem kystvagter i EU, herunder navnlig med henblik på at sikre søfartssikkerhed, sikring og miljøbeskyttelse.

19. Jernbanesikkerhed

- Gradvis opnå en sektordækkende tilgang til sikkerhedscertificering i jernbanetransportsektoren, som bygger på nuværende fremgangsmåder for infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, og evaluere muligheden for at anvende en europæisk standard.
- Udbygge det europæiske jernbaneagentur (ERA)'s rolle på området jernbanesikkerhed, navnlig agenturets overvågning af nationale sikkerhedsforanstaltninger, der træffes af de nationale sikkerhedsmyndigheder, og den gradvise harmonisering af disse foranstaltninger.
- Forbedre certificerings- og vedligeholdelsesprocessen for sikkerhedskritiske komponenter, der anvendes til konstruktion af rullende materiel og jernbaneinfrastruktur.

20. Transport af farligt gods

- Strømline reglerne for intermodal transport af farligt gods for at sikre interoperabilitet mellem de forskellige transportformer.

1.5. Tjenestekvalitet og -pålidelighed

21. Passagerers rettigheder

- Nå frem til en ensartet fortolkning af EU-lovgivningen om passagerers rettigheder og en effektiv håndhævelse, så der både sikres ensartede betingelser i sektoren og en europæisk standard for beskyttelse af borgerne.
- Sammenstille de fælles principper, der gælder for passagerers rettigheder inden for alle transportformer (charter over grundlæggende rettigheder), herunder navnlig "retten til at blive informeret", og kortlægge andre bestående rettigheder. Overvej - på et senere tidspunkt - at vedtage fælles EU-rammebestemmelser, som dækker passagerers rettigheder for alle transportformer (en EU-kodeks).
- Forbedre transportkvaliteten for ældre mennesker, passagerer med nedsat mobilitet og handicappede passagerer, herunder bedre adgang til infrastruktur.
- Udbygge de bestående lovrammer for passagerers rettigheder med foranstaltninger, som dækker passagerer på rejser med flere transportformer med integrerede billetter i henhold til en enkelt købsaftale, og hvis transportoperatøren går fallit.

- Sørge for mere ensartede betingelser internationalt ved at inddrage kvalitetsstandarder for pasning og pleje i bilaterale og multilaterale aftaler om alle transportformer med sigte på også at fremme passagerers rettigheder i en international sammenhæng.

22. Problemfri dør-til-dør-mobilitet

- Fastlægge, hvilke yderligere foranstaltninger der er nødvendige for at integrere de forskellige passagertransportformer yderligere med sigte på at levere problemfri multimodal dør-til-dør-transport.
- Skabe rammebetingelser, der fremmer udviklingen af intelligente systemer til interoperable og multimodale planlægnings-, informations- og onlinereservationssystemer og "smart ticketing" (chipkortbillet). Det kan bl.a. omfatte et lovforslag om, at private tjenesteudbydere får adgang til rejse- og realtidstrafikoplysninger.

23. Kontinuitetsplaner for mobilitet

- Sørge for, at der er fastlagt mobilitetsplaner, som sikrer tjenestekontinuiteten i tilfælde af forstyrrelser. Planerne bør omfatte prioritering af brugen af driftsfaciliteter, samarbejdet mellem infrastrukturforvalterne, operatørerne, de nationale myndigheder og nabolande, og midlertidig vedtagelse eller lempelse af bestemte forskrifter.

2. INNOVATION FOR FREMTIDEN: TECKNOLOGI OG ADFÆRD

2.1. En europæisk strategi for forskning og innovation på transportområdet

24. En teknologikøreplan

Opsplitningen af forsknings- og udviklingsindsatsen i Europa er meget skadelig, og en fælles europæisk indsats vil give den største europæiske merværdi inden for områder som f.eks.:

- Miljøvenlig, sikre og støjfri køretøjer og fartøjer til alle transportformer, fra vejkøretøjer til skibe, pramme, rullende jernbanemateriel og luftfartøjer (herunder nye materialer, nye fremdriftssystemer og it- og forvaltningsværktøjer til at styre og integrere komplekse transportsystemer).
- Teknologier, som forbedrer transportsikkerhed og -sikring.
- Potentielle nye eller utraditionelle transportsystemer og køretøjer eller fartøjer som f.eks. ubemandede luftfartøjer og utraditionelle systemer til fragtdistribution.
- En bæredygtig strategi for alternative brændstoffer, herunder også den tilhørende infrastruktur.
- Integrerede transportstyrings- og informationssystemer, som fremmer "smarte" mobilitetstjenester, trafikstyring med sigte på en bedre udnyttelse af infrastruktur og køretøjer og fartøjer og realtidsinformationssystemer, som kan bruges til positionsbestemmelse og sporing af gods og til at styre fragtstrømme, passager/rejseoplysninger, reservations- og betalingssystemer.

- Intelligent infrastruktur (både land- og rumbaseret) for at sikre bedst mulig overvågning og interoperabilitet af de forskellige transport- og kommunikationsformer mellem infrastruktur og køretøjer/fartøjer.
- Innovation for en bæredygtig mobilitet i byområder som opfølgning til CIVITAS-programmet og initiativer vedrørende infrastrukturafgifter i byområder og adgangsbegrænsningsordninger.

25. En innovations- og gennemførelsesstrategi

Udpege de nødvendige innovationsstrategier, herunder passende forvaltnings- og finansieringsinstrumenter for at sikre en hurtig indførelse af forskningsresultaterne. Som eksempler kan anføres:

- Indførelsen af "smart"-mobilitetssystemer som f.eks. fremtidens lufttrafikstyringssystem (SESAR), det europæiske system til styring af jernbanetrafikken (ERTMS) og jernbaneinformationssystemer, overvågningssystemer til søtransportområdet (SafeSeaNet), flodinformationssystemet (RIS), intelligente trafiksystemer (ITS) og den næste generation af systemer til multimodal trafikstyring og informationssystemer.
- Fastlæggelse og indførelse af en elektronisk platform (åben standard) for enheder placeret i køretøjer til forskellige funktioner, herunder betaling af infrastrukturafgifter.
- Udarbejdelse af en plan for investeringer i nye navigations-, trafikovervågnings- og kommunikationstjenester med sigte på at integrere informationsstrømme, forvaltningssystemer og mobilitetstjenester på grundlag af en europæisk integreret informations- og forvaltningsplan for en række transportformer. Demonstrationsprojekter vedrørende elektromobilitet (og andre alternative brændstoffer), herunder genopladnings- og optankningsinfrastruktur, og intelligente transportsystemer, som især fokuserer på de byområder, hvor kravene til luftkvalitetsniveau ofte ikke er opfyldt.
- "Smart mobilitet"-partnerskaber og demonstrationsprojekter med sigte på bæredygtige transportløsninger i byområder (herunder demonstration af ordninger vedrørende infrastrukturafgifter osv.).
- Foranstaltninger, som skal fremme en hurtigere udskiftning af ineffektive og forurenende køretøjer.

26. En lovramme for innovativ transport

Fastlægge de nødvendige retlige rammebetingelser gennem standardisering eller regulering:

- Passende standarder for CO₂-emissioner fra køretøjer eller fartøjer i alle transportformer, om nødvendigt suppleret med krav til energieffektivitet for alle typer fremdriftssystemer
- Støjemissionsstandarder for køretøjer/fartøjer
- Sikre, at emission af CO₂ og forurenende stoffer nedbringes under faktiske kørselsforhold ved senest i 2013 at foreslå en revideret testcyklus til måling af emissioner
- Offentlige indkøbsstrategier, som sikrer en hurtig udbredelse af nye teknologier

- Regler om genopladningsinfrastrukturens interoperabilitet i forbindelse med miljøvenlige biler
- Retningslinjer og standarder for optankningsinfrastruktur
- Grænsefladestandarder for kommunikation mellem infrastruktur og infrastruktur, mellem køretøj og infrastruktur og mellem køretøj og køretøj
- Vilkkårene for adgang til transportdata til sikkerheds- og sikringsformål
- Specifikationer og vilkår for "intelligente" opkrævnings- og betalingssystemer på transportområdet
- Bedre gennemførelse af de nuværende regler og standarder.

2.2. Fremme af bæredygtig adfærd

27. Rejseoplysninger

- Gøre offentligheden bevidst om, at der findes alternativer til individuel traditionel transport (kør mindre, gå eller tag cyklen, delebil, park & drive, intelligente billetssystemer osv.).

28. Angivelse af CO₂-emissioner og brændstoffektivitet på køretøjer

- Revidere direktivet om mærkning for at gøre det mere effektivt. I denne forbindelse vil det bl.a. andet blive overvejet at udvide anvendelsesområdet til også at omfatte lette kommercielle køretøjer og køretøjer i klasse L og at harmonisere mærkningen og køretøjers brændstoffektivitetsklasser for alle medlemstater.
- Støtte markedsudbredelsen af brændstofbesparende, sikre og mindre støjende dæk, som leverer bedre præstationer end de præstationskrav, der er fastsat i typegodkendelsen²⁷.

29. Model til udregning af CO₂-fodaftrykket

- Opmuntre til branchebaserede drivhusgascertificeringsordninger og udvikle fælles EU-standarder med sigte på at anslå CO₂-fodaftrykket for hver passager- og fragttransport med forskellige versioner, der er tilpasset brugerne, f.eks. virksomheder og enkeltpersoner. Det vil gøre det muligt at træffe bedre valg og gøre det lettere at markedsføre mere miljøvenlige transportløsninger.

30. Miljøvenlig kørsel og hastighedsbegrænsninger

- Medtage krav til miljøvenlig kørsel i de fremtidige revisioner af direktivet om kørekort og tage skridt til at fremskynde indførelsen af ITS-applikationer til støtte for miljøvenlig kørsel. Brændstofbesparende teknikker bør også udvikles og fremmes inden for andre transportformer, f.eks. flad indflyvning for luftfartøjer.

²⁷

Det omfatter vedtagelsen af alle gennemførelsesforanstaltningerne i forordning (EF) nr. 1222/2009 om mærkning af dæk. Det ville medføre en brændstofbesparelse på 5 % for EU's køretøjsflåde som helhed i 2020.

- Undersøge mulighederne for at begrænse tophastigheden for lette kommercielle vej køretøjer for at nedbringe energiforbruget, øge trafikikkerheden og skabe ensartede betingelser.

2.3. Integreret mobilitet i byområder

31. Mobilitetsplaner for byområder

- Indrette procedurer og finansielle støttemekanismer på europæisk plan med sigte på at gennemføre mobilitetsaudit af byområder, udarbejde mobilitetsplaner og opstille en EU-resultattavle for mobilitet i byområder ud fra fælles mål. Undersøge mulighederne for en obligatorisk fremgangsmåde for byer af en vis størrelse, i overensstemmelse med nationale standarder, der bygger på EU-retningslinjer.
- Knytte regionale udviklings- og samhørighedsmidler til byer og regioner, som har forelagt et ajourført og uafhængigt valideret auditcertifikat vedrørende deres præstationer inden for mobilitet i byområder og bæredygtighed.
- Undersøge mulighederne for at opstille EU-rammer til støtte for en gradvis gennemførelse af mobilitetsplaner i europæiske byer.
- Integre mobilitet i byområder i et eventuelt innovationspartnerskab om "intelligente byer".
- Opmuntre store arbejdsgivere til at udarbejde virksomheds/mobilitetsforvaltningsplaner.

32. EU-rammer for infrastrukturefgifter i byer

- Udvikle validerede rammer for byområders infrastrukturefgifter og adgangsbegrænsningsordninger og deres anvendelse, herunder retlige og validerede operationelle og tekniske rammer, som dækker køretøjs- og infrastrukturapplikationer.

33. En strategi for næsten nul-emissioner fra logistik i byområder i 2030

- Udarbejde bedste praksis-retningslinjer med sigte på en overvågning og styring af fragtstrømmen i byområder (f.eks. konsolideringscentre, størrelsen af køretøjer i gamle bycentre, lovgivningsmæssige begrænsninger, faste leveringsperioder, uudnyttet flodtransportpotentiale).
- Fastlægge en strategi for at nærme sig næsten nul-emissioner fra logistik i byområder, som inddrager aspekter som landanvendelse, adgang til jernbane- og flodtransport, forretningspraksis og –oplysninger, afgifter og køretøjsteknologistandarder.
- Fremme fælles offentlige indkøb af lavemissionskøretøjer i kommercielle flåder (varevogne, taxaer, busser...).

3. MODERNE INFRASTRUKTUR OG INTELLIGENT STØTTE

3.1. Transportinfrastruktur: territorial samhørighed og økonomisk vækst

34. Et centralt netværk af strategisk europæisk infrastruktur – Et europæisk mobilitetsnet

- Definere (i nye TEN-retningslinjer) et centralt netværk af strategisk europæisk infrastruktur, som integrerer den østlige og vestlige del af EU og udgør det fælles europæiske transportområde. Planlægge passende forbindelser til nabolande.
- Koncentrere EU's indsats på de dele af TEN-T-nettet, hvor den europæiske merværdi er størst (manglende grænseoverskridende forbindelser, intermodale forbindelsespunkter og vigtige "flaskehalse").
- Indføre intelligente og interoperable teknologier i stor skala (SESAR, ERTMS, RIS, ITS, osv.) med sigte på at optimere infrastrukturkapaciteten og -udnyttelsen.
- Sikre, at EU-støttet transportinfrastruktur tager højde for energieffektivitetskrav og klimaforandringens konsekvenser (infrastrukturens klimarobusthed som helhed, optanknings/genopladningstationer til miljøvenlige køretøjer, valg af konstruktionsmaterialer...).

35. Multimodale fragtkorridorer til bæredygtige transportnet

- Indrette multimodale fragtkorridorstrukturer (i forbindelse med det centrale netværk), så investeringer og infrastrukturarbejder afstemmes og understøtter effektive, innovative og multimodale transporttjenester, herunder også jernbanetjenester over mellemlange og lange afstande.
- Understøtte multimodal transport og enkeltvognsladninger, stimulere integrationen af indre vandveje i transportsystemet og fremme miljøvenlig innovation inden for fragtransporten. Støtte indførelsen af nye køretøjer og fartøjer og ombygning.

36. Kriterier i forbindelse med forudgående projektevaluering

- Indføre kriterier for forudgående projektevaluering, som sikrer, at infrastrukturprojekter behørigt påviser EU-merværdien eller er baseret på "leverede ydelser" og genererer tilstrækkelige indtægter.
- Strømline procedurerne for projekter, som er ekstra vigtige i europæisk sammenhæng for at sikre i) rimelige tidsfrister for færdiggørelsen af hele procedurecyklussen; ii) kommunikationsrammer, der er i overensstemmelse med projektgennemførelsen; og iii) integreret planlægning, som tager højde for miljøaspekter på et tidligt stadium af planlægningsproceduren.
- Indførelse af OPP-screening (offentligt/privat partnerskab) i den forudgående evalueringsproces for at sikre, at mulighederne herfor er blevet analyseret nøje, før der anmodes om EU-støtte.

3.2. Kohærente støtterammer

37. Nye støtterammer for transportinfrastruktur

- Udvikle infrastrukturstøtterammer med tilstrækkelige krav til at understøtte færdiggørelsen af det centrale TEN-T-netværk og andre infrastrukturprogrammer, som både omfatter investeringsstrategierne for TEN-T-programmerne og Samhørighedsfonden og strukturfondene, og som tager højde for indtægter fra transportaktiviteter.
- Give EU-støtte til udvikling og indførelse af teknologier, som giver en bedre udnyttelse af infrastrukturen og understøtter nedbringelsen af kulstofemissioner (nye bompenge- og infrastrukturafgiftssystemer, ITS og kapacitetsudbygningsprogrammer).
- Gøre fremskridt hen imod færdiggørelsen af det centrale TEN-T-netværk og med at samle nationale ressourcer langs korridorerne til en forudsætning for TEN-T-støtte.

38. Inddragelse af den private sektor

- Opstille rammer, som giver gode muligheder for at udvikle offentlige/private partnerskaber (OPP): i) indføre en formel screening af TEN-T-projekter for at udpege projekter med OPP-potentiale, ii) indføre en standardiseret og forudsigelig OPP-indkøbsproces for TEN-T projekter med tiden; og iii) revidere TEN-T-forordningerne i overensstemmelse hermed, så der tages højde for mekanismerne i forbindelse med OPP-indkøbsprocesser og betalinger.
- Inden for de samarbejdsrammer, der er aftalt mellem Kommissionens tjenestegrene og Det Europæiske OPP-Ekspertcenter (EPEC), opmuntre medlemsstaterne til at bruge flere OPP, idet det dog anerkendes, at det ikke er alle projekter, der egner sig til denne mekanisme, og i givet fald bistå medlemsstaterne med relevant ekspertise.
- Deltage i udformningen af nye finansieringsinstrumenter til transportsektoren, herunder navnlig EU-initiativet vedrørende projektobligationer.

3.3. Korrekt prisfastsættelse og undgåelse af konkurrenceforvridninger

39. Intelligent prissætning og beskatning

Fase I (frem til 2016)

Transportafgifter og –beskatning bør omstruktureres. De bør underbygge transportens rolle, som motor for EU's konkurrenceevne, medens sektorens samlede byrde bør afspejle de samlede transportomkostninger i form af infrastrukturuomkostninger og eksterne omkostninger.

- Revidere motorbrændstofbeskatningen, så energidelen og CO₂-delen er klart identificeret.
- Gradvis indføre en obligatorisk infrastrukturafgift for tunge køretøjer. Ordningen ville indføre en fælles takststruktur og omkostningskomponenter, der skal erstatte de nuværende vejbenyttelsesafgifter og dække omkostninger i forbindelse med slitage, vejrlig, støj og lokal forurening.

- Evaluere nuværende infrastrukturafgiftssystemer for biler og deres forenelighed med EU-traktaterne. Udvikle retningslinjer for pigovianske skatter for vej køretøjer, der skal dække de samfundsmæssige omkostninger ved trafikpropper, CO₂ (hvis det ikke indgår i brændstofbeskatningen), lokal forurening, støj og ulykker. Give incitamenter til medlemsstater, som lancerer pilotprojekter vedrørende indførelse af ordninger, der følger retningslinjerne.
- Gå videre med internaliseringen af eksterne omkostninger for alle transportformer, under hensyntagen til fælles principper, men også til hver transportforms egenart.
- Opstille rammer, der gør det muligt at øremærke indtægter fra transport til udviklingen af et integreret og effektivt transportsystem.
- Udstede retningslinjer, som skaber klarhed om offentlig støtte til forskellige transportformer og –infrastrukturer, hvis det er påkrævet.
- Genevaluere transportbeskatning, hvor der er behov for det, navnlig ved at sammenkæde køretøjsbeskatningen med miljøpræstationen, overveje mulige fremgangsmåder for en revision af det nuværende moms-system i forbindelse med passagertransport og revidere firmabilbeskatningen for at fjerne konkurrenceforvridninger og fremme indførelsen af miljøvenlige køretøjer.

Fase II (2016 til 2020)

- Med udgangspunkt i fase I gå videre med en fuldstændig og obligatorisk internalisering af eksterne omkostninger (herunder omkostninger i forbindelse med støj, lokal forurening og trafikpropper, foruden obligatoriske omkostninger for slitage og vejrlig) for vej- og jernbanetransport. Internalisere omkostningerne for lokal forurening og støj i havne og lufthavne og for forurening til søs, og undersøge en obligatorisk anvendelse af pigovianske skatter på alle indre vandveje i EU. Udvikle markedsbaserede foranstaltninger for at nedbringe drivhusgasemissionerne yderligere.

4. DEN EKSTERNE DIMENSION

40. Verdensomspændende transport: Den eksterne dimension

Transport er grundlæggende af international karakter. Det er grunden til, at de fleste initiativer i denne hvidbog handler om udfordringerne i forbindelse med transport ud over EU's grænser. At åbne tredjelandes marked for transporttjenester, -produkter og -investeringer prioriteres fortsat højt. Transport indgår derfor i alle vore handelsforhandlinger (i WTO, regionalt og bilateralt). Der vil blive vedtaget fleksible strategier for at sikre, at EU bibeholder sin rolle som den, der lægger niveauet på transportområdet. Med dette mål for øje vil Kommissionen fokusere på følgende indsatsområder:

- Udbrede det indre markeds regler via arbejdet i internationale organisationer (WTO, ICAO, IMO, Den Mellemlstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer OTIF (Den Mellemlstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer), OSJD (samarbejdsorganisationen for jernbaneselskaber), UNECE, de internationale flodkommissioner osv.) og, hvis det er relevant, opnå fuldt EU-medlemskab. Fremme

EU's standarder for sikkerhed, sikring, beskyttelse af privatsfæren og miljøet i hele verden. Styrke transportdialogen med vigtige partnere.

- Fuldt ud gennemføre det fælles europæiske luftrum med 58 lande og 1 mia. indbyggere. Indgå omfattende luftfartsaftaler med vigtige økonomiske partnere (Brasilien, Kina, Indien, Rusland, Sydkorea osv.) og fjerne begrænsninger for lufttransportinvesteringer i tredjelande. Fremme indførelsen af SESAR-teknologi i hele verden.
- Agere i multilaterale fora og bilaterale forhold med sigte på at fremme strategier rettet mod denne hvidbogs energieffektivitets- og klimamål.
- Løbende drøfte terrorisme på multilateralt (i ICAO, IMO og Verdenstoldorganisationen (WCO)) og bilateralt plan med tanke på at indgå internationale aftaler og udvidede sikkerhedsdialoger med strategiske partnere, begyndende med USA. Samarbejde om fælles trusselsvurderinger, uddannelse af tredjelandes personale, fælles inspektioner, forebyggelse af pirateri osv. Sikre anerkendelse af det EU-dækkende sikkerhedssystem internationalt.
- Opstille samarbejdsrammer for at udvide vores transport- og infrastrukturpolitik til at omfatte de nærmeste naboer, for at skabe bedre infrastrukturforbindelser og en bedre markedsintegration, herunder ved udarbejdelsen af kontinuitetsplaner på mobilitetsområdet.
- Samarbejde med middelhavspartnerne om gennemførelsen af en maritim strategi for Middelhavsområdet med sigte på at fremme sikkerhed, sikring og overvågning til søs.
- Tage passende skridt til at fremme fjernelsen af gruppefritagelsen for linjekonferencer uden for EU.
- Bygge videre på anerkendte forsknings- og innovationspartnerskaber for at finde fælles løsninger på udfordringerne i forbindelse med transportstyringssystemers interoperabilitet, bæredygtige brændstoffer med lave kulstofemissioner, sikkerhed og sikring.