



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 22.6.2006
KOM(2006) 314 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-
PARLAMENTET**

**Hold Europa i bevægelse -
Bæredygtig mobilitet på vores kontinent**
Midtvejsevaluering af Europa-Kommissionens hvidbog fra 2001 om transportpolitikken

{SEC(2006) 768 }

INDHOLDSFORTEGNELSE

1.	Nye rammer for Europas transportpolitik	3
1.1.	Transportpolitiske målsætninger	3
1.2.	Nye forudsætninger	4
1.3.	Europæisk transportpolitik 2001-2006	6
2.	Situationen i transportsektoren	7
2.1.	Væksten i transporten	7
2.2.	Transportens konsekvenser	8
3.	Bæredygtig mobilitet i det indre marked - forbindelse mellem europæerne	9
3.1.	Landtransport	9
3.2.	Luftfart	11
3.3.	Vandvejstransport	11
4.	Bæredygtig mobilitet for borgerne - pålidelig og sikker transport	12
4.1.	Beskæftigelse og arbejdsforhold	12
4.2.	Passagerernes rettigheder	13
4.3.	Sikkerhed	14
4.4.	Sikring	14
4.5.	Bytransport	15
5.	Transport og energi	15
6.	Optimering af infrastrukturen	17
6.1.	To udfordringer: mindske trafiktheden og øge tilgængeligheden	17
6.2.	Mobilisering af alle finansieringskilder	17
6.3.	Intelligente afgiftssystemer	18
7.	Intelligent mobilitet	19
7.1.	Transportlogistik	19
7.2.	Intelligente transportsystemer	19
8.	Den globale dimension	20
9.	Konklusion: en ny dagsorden	22
	BILAG 1	24
	BILAG 2	27

1. NYE RAMMER FOR EUROPAS TRANSPORTPOLITIK

1.1. Transportpolitiske målsætninger

Målsætningen for en bæredygtig transportpolitik i EU er, at vores transportsystemer opfylder samfundets økonomiske, sociale og miljømæssige behov. Effektive transportsystemer er afgørende for Europas velstand, da de har en betydelig indvirkning på økonomisk vækst, social udvikling og miljøet. Transportsektoren står for omkring 7 % af EU's bruttonationalprodukt og omkring 5 % af beskæftigelsen i EU. Sektoren, som er vigtig i sig selv, yder et stort bidrag til, at den europæiske økonomi som helhed hænger sammen. Effektiv person- og godstransport er en vigtig brik i den europæiske industris og servicesektors konkurrenceevne. Endelig er retten til mobilitet en af borgernes grundlæggende rettigheder.

Efter en langsom start har Den Europæiske Unions transportpolitik udviklet sig hurtigt i løbet af de seneste 15 år. **Målsætningerne** for EU's transportpolitik i hvidbogen fra 1992¹, hvidbogen fra 2001² og denne meddelelse gælder stadig: at bidrage til at give europæerne effektive transportsystemer, som:

- *sikrer høj **mobilitet** for personer og virksomheder i hele Unionen.* Adgangen til billige transportløsninger af høj kvalitet er afgørende for at opnå fri bevægelighed for personer, varer og tjenester, øge den sociale og økonomiske samhørighed og sikre europæisk industris konkurrenceevne
- ***beskytter** miljøet, bidrager til energiforsyningsikkerheden, fremmer minimumsstandarder for arbejde i sektoren og beskytter passagererne og borgerne*
 - Miljøbelastningen er øget væsentligt, og vi vil fortsat have betragtelige sundheds- og miljømæssige problemer i fremtiden, for eksempel hvad angår luftforurening³. Det er derfor nødvendigt at fremme en høj grad af beskyttelse og forbedring af kvaliteten på miljøområdet.
 - Som en af de største energiforbrugere skal transportsektoren desuden bidrage til energiforsyningsikkerheden.
 - På det sociale område fremmer EU's politik forbedringer af kvalitetsniveauet i beskæftigelsen, ligesom den sikrer de europæiske arbejdstagere i transportsektoren bedre kvalifikationer.
 - EU's politik beskytter desuden de europæiske borgere som brugere og udbydere af transporttjenester, både i forhold til dem som forbrugere, og hvad angår deres sikkerhed og, på det seneste, sikringen af dem.
- *sikrer **innovation** til støtte for de første to målsætninger vedrørende mobilitet og beskyttelse ved at øge den voksende transportsektors effektivitet og bæredygtighed.* I EU-politikken udvikles og udbredes morgendagens

¹ KOM (92) 494 af 2. december 1992: "Den fælles transportpolitik's fremtidige udvikling".

² KOM (2001) 370 af 12.9.2001: "Den europæiske transportpolitik frem til 2010: De svære valg".

³ KOM(2005) 446 endelig af 20. september 2005 om en temastrategi for luftforurening.

innovative løsninger, som er energieffektive, gør brug af alternative energikilder eller understøtter store, modne projekter vedrørende intelligent transport, såsom Galileo

- *etablerer internationale forbindelser og herved udbreder Unionens politikker til styrkelse af bæredygtig mobilitet, beskyttelse og innovation gennem deltagelse i de internationale organisationer. EU's rolle som førende på verdensplan inden for bæredygtige transportløsninger, -industri, -udstyr og -tjenester skal anerkendes i endnu højere grad.*

Disse målsætninger placerer Unionens transportpolitik højt på **Lissabon-dagsordenen** vedrørende vækst og arbejdspladser. Som det fremgår af denne meddelelse, er de også af mere langsigtet art, og kravene med hensyn til økonomisk vækst, social velfærd og miljøbeskyttelse skal afvejes i alle politiske beslutninger⁴.

Det indre marked har allerede skabt fordele for vejsektoren og luftfarten, og dette ventes også at ske for jernbane- og vandvejstransporten i fremtiden. De effektivitetsforbedringer, der understøttes af EU's politikker, vil gøre især jernbane- og vandvejstransportsektorerne mere konkurrencedygtige, navnlig på de længere ruter. Mobiliteten skal **frigøres** fra dens negative bivirkninger ved hjælp af en bred vifte af politiske redskaber. Derfor skal den fremtidige politik **optimere** hver enkelt transportforms eget potentiale for at opfylde målsætningerne med hensyn til rene og effektive transportsystemer. Potentialet for teknologi, der kan gøre transporten mere miljøvenlig, skal øges, navnlig hvad angår drivhusgasemissioner. En række store infrastrukturprojekter vil bidrage til at mindske miljøbelastningen i bestemte korridorer. **Omlægninger** til mere miljøvenlige transportformer skal så vidt muligt foretages, navnlig hvad angår transport over længere afstande, i byområder og i overfyldte korridorer. Samtidig skal hver enkelt transportform optimeres. Alle transportformer skal gøres mere miljøvenlige, sikre og energieffektive. Endelig vil **samordnet modalitet**, dvs. effektiv anvendelse af forskellige transportformer separat og i kombinationer, medføre optimal og bæredygtig udnyttelse af ressourcerne. Denne indgangsvinkel er helt på linje med Det Europæiske Råds konklusioner af 16.6.2006 og den nye strategi for bæredygtig udvikling, navnlig afsnittet vedrørende transport. .

1.2. Nye forudsætninger

Målsætningerne for EU's transportpolitik forbliver stort set de samme på længere sigt, men baggrunden har ændret sig:

- **Udvidelsen** har givet EU en kontinental dimension. Udbredelsen af hovedakserne i det transeuropæiske net skaber flere korridorer, som er særligt velegnede til jernbane- og vandvejstransport. Den europæiske halvø er mere end nogensinde en "maritim stormagt": Østersøen er stort set omkranset af EU-medlemsstater, og de store floder, herunder Rhinen/Donau-aksen, åbner forbindelser til andre maritime zoner. Unionen er med sine 25 og snart 27 medlemsstater mere forskelligartet. Mens forurening, arealanvendelse og tæt trafik udgør store problemer i det tæt befolkede og industrialiserede "midtvesten", er tilgængeligheden stadig det største problem for andre medlemsstater. Forskelligartetheden kan på visse politiske

⁴ Se Kommissionens meddelelse KOM (2005) 658 endelig af 13.12.2005, om revision af strategien for bæredygtig udvikling. En handlingsplatform.

områder kræve mere differentierede løsninger, hvorved der skabes plads til lokale, regionale og nationale løsninger, mens der samtidig realiseres et indre europæisk transportmarked.

- **Transportsektoren** har ændret sig. Der foregår konsolidering på europæisk, navnlig inden for luftfart og maritim transport. Det indre marked har bidraget til at skærpe konkurrencen inden for international vejtransport og i stigende grad også jernbanetransport. Endvidere har de seneste fem år vist effekten af globaliseringen, idet der er etableret store logistikvirksomheder, som opererer på verdensplan. I den europæiske transportpolitik skal der fokuseres meget mere på at styrke den internationale konkurrenceevne blandt aktørerne i den multimodale transportindustri og tilbyde integrerede løsninger på tværs af transportformerne, idet der lægges vægt på at fjerne flaskehalse og svage led i logistikkæden. Samtidig skal det indre marked bidrage til at lette forholdene for nystartede virksomheder og SMV.
- Transportindustrien bliver stadig mere højteknologisk, og derfor er forskning og **innovation** afgørende for dens videreudvikling. Inden for de øgede budgetrammer til forskning under det syvende europæiske rammeprogram for forskning og udvikling (2007-2013) bidrager teknologisk innovation inden for transport direkte til den europæiske dagsorden for konkurrenceevne og miljømæssige og sociale anliggender. På baggrund af de strategiske forskningsdagsordener, der er udviklet af de europæiske teknologiplatforme inden for transport, omfatter aktiviteterne bestræbelser på at sikre mere miljøvenlig overflade- og lufttransport, modernisering af lufttrafikstyringen, mindselse af overbelastningen af de europæiske transportkorridorer, mobilitet, intermodalitet og interoperabilitet i byerne, transportsikkerhed og -sikring samt et konkurrencedygtig industrigrundlag. Blandt de mest lovende, prioriterede områder kan nævnes intelligente transportsystemer baseret på kommunikation, navigation og automatisering, motorteknologier, der sikrer øget brændstoffektivitet, samt fremme af anvendelsen af alternative brændstoffer.
- De internationale **miljømæssige forpligtelser**, blandt andet i henhold til Kyoto-protokollen, skal integreres i transportpolitikken. CO₂-emissionerne udgør en stor udfordring, og luftkvaliteten, støjforureningen og arealudnyttelsen kræver konstant opmærksomhed på trods af det seneste årtis betydelige fremskridt, for eksempel med hensyn til nedbringelse af skadelige emissioner.
- Transportpolitikken skal bidrage til at nå målsætningerne for den europæiske energipolitik, som fastlægges i konklusionerne fra Det Europæiske Råds møde i marts 2006, navnlig hvad angår forsyningssikkerhed og bæredygtighed. Transportsektoren står for 30 % af det samlede **energiforbrug** i EU. 98 % afhængighed af olie betyder, at høje oliepriser påvirker transportsektoren og fremmer øget energieffektivitet, diversificerede forsyningsløsninger og politikker, der påvirker efterspørgslen, alt sammen underbygget af nye, innovative teknologier.
- Den **internationale baggrund** har også ændret sig på andre områder. Den fortsatte trussel fra terrorisme har påvirket transportsektoren mere end nogen anden sektor. Den økonomiske globalisering har påvirket samhandelsstrømmene og øget efterspørgslen efter internationale transporttjenester til og fra de nye

vækstlande. EU og medlemsstaterne står i en stærk position til i samarbejde at formgive det overordnede billede, så det i højere grad afspejler vores økonomiske, sociale og miljømæssige interesser. EU's eksterne transportpolitik differentieres efter land, region og transportform. I politikken i forhold til ikke blot kandidatlandene, men også EU's partnere i det europæiske nabolag lægges der nu vægt på en gradvis udvidelse af det indre transportmarked til også at omfatte disse lande.

- Endelig er de europæiske **styreform**er under udvikling. De grundlæggende retlige rammer for det indre marked er stort set på plads. Meget afhænger nu af effektiv gennemførelse i praksis. Der iværksættes overtrædelsesprocedurer for manglende gennemførelse, når dette er nødvendigt. Samtidig hjælper erfaringerne fra iagttagelsen af det indre marked og fra den udbredte høring af interessenterne Kommissionen med at fremme udvekslingen af bedste praksis og med at udforme bedre og så vidt muligt forenklet lovgivning. Lovgivningen skal gå hånd i hånd med innovationen. Der er oprettet europæiske agenturer inden for fire områder af transportpolitikken: dette sekundære europæiske administrationsniveau tilvejebringer specialiseret teknisk input og bidrager til gennemførelsen af Fællesskabets regelværk.

1.3. Europæisk transportpolitik 2001-2006

I hvidbogen fra 2001 udpeges den manglende balance i udviklingen af de forskellige transportformer, overbelastningen af veje, byer og luftrummet samt indvirkningen på miljøet som de primære udfordringer. Således foreslår man i hvidbogen politikker, der skal regulere balancen mellem transportformerne. Man understreger desuden behovet for at fjerne flaskehalsene i de transeuropæiske net (TEN) og mindske antallet af trafikulykker. Endvidere efterlyser man en effektiv politik vedrørende prissætning af infrastrukturene, ligesom man anfører, at Fællesskabet skal styrke sin position i de internationale organisationer. Det skal nævnes, at man i hvidbogen forventede en kraftig økonomisk vækst, som ikke indfandt sig som sådan.

Siden 2001 har man vedtaget en række vigtige lovforslag, som man er i færd med at gennemføre, blandt andet vedrørende øget konkurrence inden for jernbanegodstransport, forbedrede sociale forhold på vejtransportområdet, udpegelse af 30 prioriterede TEN-projekter, etablering af et fælles europæisk luftrum, styrkelse af flypassagerers rettigheder, et nyt direktiv om vejafgifter, i henhold til hvilket de kilometerbaserede brugerafgifter i visse tilfælde kan kanaliseres over i finansiering af infrastruktur, fremme af intermodal transport gennem Marco Polo-programmet og styrkelse af de retlige rammer vedrørende sikkerhed til søs. Unionen har desuden vist sin evne til at udvikle programmer vedrørende industriel innovation, såsom Galileo, ERTMS og SESAR. De fleste foranstaltninger i hvidbogen har været genstand for forslag, hvoraf mange er blevet vedtaget. En fyldestgørende beskrivelse af disse foranstaltninger og en vurdering af deres forventede effekt findes i bilag 3 "Konsekvensanalyse".

Udbredt **samråd** har fundet sted i løbet af det seneste år. Dette samråd har understreget transportens centrale rolle for den økonomiske vækst og behovet for igen at finjustere de politiske foranstaltninger. Som svar på de mange spørgsmål og bidrag under samrådsprocessen er meddelelsen "Hold Europa i bevægelse - Bæredygtig mobilitet på vores kontinent" baseret på målsætningerne for EU's transportpolitik, siden der blev pustet nyt liv i

denne i 1992, og på de foranstaltninger, som udpeges i hvidbogen fra 2001, hvoraf de fleste er gennemført som planlagt⁵.

Erfaringerne siden 2001 og de undersøgelser og fremskrivninger, der er foretaget, antyder, at de foranstaltninger, som Kommissionen planlagde i 2001, i sig selv ikke vil være tilstrækkelige til fortsat at nå de grundlæggende målsætninger for EU-politikken, navnlig når det drejer sig om at dæmme op for de negative miljømæssige og andre konsekvenser af væksten i transporten og samtidig øge mobiliteten, som er transportpolitikens hovedformål. I det udvidede EU, som befinder sig i en globaliseret verden under hastig forandring, er der behov for en **bredere og mere fleksibel transportpolitik**. Løsningerne spænder lige fra vedtagelse og ensartet anvendelse af EU-regler, økonomiske instrumenter, bløde instrumenter og teknologisk integration til en geografisk differentieret indfaldsvinkel, hvor der anvendes skræddersyet lovgivning eller øget samarbejde. I tråd med Kommissionens politik vedrørende bedre lovgivning vil Kommissionen inden for hvert enkelt område gøre brug af samråd med borgerne og andre interessenter og foretage analyser af den økonomiske, miljømæssige og sociale indvirkning, før den går over til konkrete forslag. I bilag 3 beskrives de forskellige politiske muligheder, der er blevet vurderet, og som ligger til grund for den politiske linje, der foreslås her.

2. SITUATIONEN I TRANSPORTSEKTOREN

2.1. Væksten i transporten

Væksten i mængden af gods, der blev transporteret inden for EU, lå med 2,8 % om året, nogenlunde på højde med den økonomiske vækst, som i gennemsnit udgjorde 2,3 % i **perioden 1995-2004**. Passagertransporten steg kun med 1,9 %⁶. Samlet set steg godstransporten med 28 % og passagertransporten med 18 % i perioden 1995-2004, og vejtransporten steg med henholdsvis 35 % og 17 %. Nærskibsfarten steg i næsten samme takt. Jernbanegodstransporten i de medlemsstater, der har åbnet jernbanemarkedet tidligt, oplevede en større stigning end i de øvrige lande. Samlet set steg jernbanegodstransporten med 6 % i 1995-2004. Jernbanepassagerbefordringen steg betragteligt (om end ikke så hurtigt som andre transportformer), og næsten en fjerdedel af denne stigning kan tilskrives højhastighedstog. Antallet af flyrejser internt i EU steg med mere end 50 % i samme periode på trods af faldet i kølvandet på terrorangrebene den 11. september, takket være effekten af den liberalisering, som allerede var indledt sidst i 1980'erne. Transporten ad indre vandveje udviste kraftig vækst i det sidste årti i visse medlemsstater (50 % i Belgien og 30 % i Frankrig).

Den største **andel af transporten internt i EU** udgøres af vejtransport, som står for 44 % af godstransporten og omkring 85 % af passagertransporten. Efterspørgselsrelaterede faktorer, herunder faldet i transporten af tungt masse gods og den øgede vægt på dør-til-dør- og "just-in-time"-tjenester, har utvivlsomt bidraget til den kraftige og vedvarende vækst inden for vejtransport. Jernbanetransporten står for henholdsvis 10 % og 6 %. En af de vigtigste strukturelle tendenser er, at jernbanegodstransporten har standset det relative fald siden 2001 og er i vækst i en række medlemsstater. En anden fremherskende tendens er den stærke og vedvarende dynamik i luft- og vandvejstransporten. Lufttransporten dominerer markedet for passagertransport over lange afstande. Lavprisoperatørerne står nu for 25 % af al rutelufttrafik

⁵ Disse foranstaltninger og gennemførelsen af dem fremgår af tabellen i bilaget "Konsekvensanalyse".

⁶ Tallene gælder EU 25.

internt i EU og har stimuleret væksten blandt regionale lufthavne. Søtransporten dækker 39 % af den interne godstransport og næsten 90 % af den eksterne handelsmængde. En fjerdedel af alverdens skibe sejler under et europæisk flag, og 40 % ejes af europæere. Da der kun findes større vandveje i visse medlemsstater, står transporten ad indre vandveje kun for 3 % af den samlede godstransport, men denne transportform rummer stadig et betragteligt ikke-udnyttet potentiale.

I hvidbogen fra 2001 regnede man med en gennemsnitlig økonomisk vækstrate på 3 %, men det faktiske tal var 1,8 % i perioden 2000-2005. For perioden 2000-2020 forudser man i prognoserne en gennemsnitlig vækst i bruttonationalproduktet på 2,1 % (52 % for hele perioden). Godstransporten ventes at vokse i nogenlunde samme takt (50 % for hele perioden), mens væksten i passagertransporten kun ventes at ligge på omkring 1,5 % om året i gennemsnit (35 % over hele perioden)⁷. Modelberegninger⁸ bekræfter, at fordelingen på transportformer stort set vil stabilisere sig på længere sigt.

2.2. Transportens konsekvenser

Transporten er en vigtig bidrager til væksten, men den indebærer også omkostninger for samfundet. Dens **miljømæssige omkostninger** anslås til 1,1 % af BNP⁹. Der er begyndt at opstå gnidninger mellem bestræbelserne på dels at tilfredsstille det øgede behov for mobilitet og dels at overholde de skrappe miljøstandarder. For eksempel overholdes luftkvalitetsstandarderne ikke i mange byer, og ved udviklingen af infrastrukturen skal der tages hensyn til naturbeskyttelse og planlægningsrestriktioner. Trafiktætheden er steget og koster EU omkring 1 % af BNP. De skadelige emissioner fra vejtransport er faldet markant, og indførelsen af katalysatorer, partikelfiltre og andet udstyr, der monteres på køretøjerne, har bidraget til at nedbringe udledningen af NO_x og partikler med mellem 30 og 40 % i løbet af de seneste 15 år til trods for stigende trafikmængder. Temastrategien for luftforurening¹⁰ har imidlertid påvist behovet for at gå endnu videre, hvad angår vejkøretøjer, navnlig ved at indføre Euro 5-standarder for lette køretøjer (som senere skal efterfølges af Euro 6-/Euro VI-standarder for tunge køretøjer). Modelberegninger viser, at denne tendens vil fortsætte. Problemerne med CO₂-emissioner og støj vil blive værre. Skibstransporten udleder store mængder af luftforurenende stoffer. Luftfartsselskaberne har ganske vist mindsket brændstofforbruget med 1-2 % pr. passagerkilometer over de seneste ti år, og støjemissionerne fra fly er faldet væsentligt, men den samlede miljøpåvirkning fra civil luftfart er øget på grund af kraftig vækst i trafikken. For eksempel er udledningerne af drivhusgasser fra lufttransport steget med over 4 % om året i det seneste årti. Samlet set står indenrigstransporten for 21 % af drivhusgasudledningerne. Disse udledninger er steget med omkring 23 % siden 1990 og truer fremskridtene mod målene fra Kyoto. Foranstaltningerne i hvidbogen fra 2001 vil dog kun have en mindre indvirkning på disse miljømæssige tendenser,

⁷ Prognoser baseret på ASSESS-undersøgelsen "Assessment of the contribution of the TEN and other transport policy measures to the mid-term implementation of the White Paper on the European Transport Policy for 2010" (2005)

http://ec.europa.eu/transport/white_paper/mid_term_revision/assess_en.htm

⁸ Disse forudsigelser er baseret på et scenario med en uændret politik baseret på hvidbogen fra 2001 (se ASSESS-undersøgelsen). Flere tal fremgår af diagram 3 og 4 i bilag 2.

⁹ Se UNITE-projektets endelige rapport: Environmental costs cover air pollution, noise and global warming costs. UNIFICATION of accounts and marginal costs for Transport Efficiency. 5th Framework – Transport RTD. November 2003. www.its.leeds.ac.uk/UNITE

¹⁰ Se Kommissionens meddelelse om en temastrategi for luftforurening - KOM(2005)446 af 21. september 2005.

navnlig hvad angår CO₂-emissioner¹¹. Endelig skal der også rettes opmærksomhed mod støjforurening fra forskellige transportformer.

Sikkerheden er øget væsentligt. Antallet af dræbte i vejtrafikken er faldet med mere end 17 % siden 2001, om end ikke i alle medlemsstater. Med omkring 41 600 dødsfald og over 1,7 mio. tilskadekomne i 2005 er vejtrafikken imidlertid stadig den mindst sikre transportform¹². Dette er uacceptabelt, og alle aktører må optrappe deres bestræbelser på at øge sikkerheden på vejene. I denne sammenhæng ventes en videreførelse af foranstaltningerne i hvidbogen fra 2001 og eSafety-initiativet¹³ på mellemlangt sigt at medføre væsentlige fremskridt i retning af det overordnede mål om at halvere antallet af trafikdræbte.

Prognoser såsom ovennævnte er afgørende for at udarbejde og evaluere transportpolitikken, navnlig i betragtning af den lange tid, det tager, før disse politikker og tilhørende investeringer påvirker situationen. I disse scenarier skal der tages hensyn til en lang række niveauer med hensyn til drivhusgasser og begrænsninger, hvad angår fossile energikilder.

→ Handling: For at kunne udforme og evaluere morgendagens politikker må der tilskyndes til en bredt favnende debat om transportsценарier med en tidshorisont på 20 til 40 år, så der kan udvikles redskaber til anlæggelse af en overordnet indgangsvinkel til bæredygtig transport.

3. BÆREDYGTIG MOBILITET I DET INDRE MARKED - FORBINDELSE MELLEM EUROPÆERNE

EU's indre marked er det primære redskab, der skal anvendes til at få en levende transportindustri, som skaber vækst og arbejdspladser. Som udviklingen i blandt andet luftfarts- og telekommunikationssektoren har vist, fremmer liberaliseringen af det indre marked innovation og investeringer, hvorved vi opnår bedre service til en lavere pris. Den samme succes kan opnås i hele transportsektoren. Målet er ikke kun at indrette et indre marked rent juridisk, men også at samarbejde med brugere og udbydere for at bidrage til at gøre det til en realitet. Dette betyder, at vi må håndhæve de fælles regler vedrørende alle transportformer og om nødvendigt supplere, justere eller forenkle dem på grundlag af observationer og erfaring. Rammerne for det indre marked skal muliggøre integration blandt transportformerne for at optimere transportnetværket.

3.1. Landtransport

Rammerne for det indre marked for **vejtransport** er fastlagt. Den nationale vejtransport er stort set beskyttet, men den internationale vejtransport er liberaliseret. Cabotagetransport - transport af gods inden for ét land, som udføres af en speditør fra et andet land - står for 1,2 % af de nationale vejtransportmarkeder. Senest i 2009 vil der blive åbnet for cabotagetransport i forhold til alle nye medlemsstater. De fælles regler vedrørende faglige kvalifikationer og arbejdsforhold bidrager til høj sikkerhed og høje sociale standarder. Overvægten af små

¹¹ Se ASSESS-undersøgelsen. Yderligere oplysninger fremgår af Det Europæiske Miljøagenturs rapport nr. 3/2006 - TERM 2005 (Transport and Environment Reporting Mechanism).

¹² Se Kommissionens meddelelse KOM (2006) 74 endelig om et europæisk handlingsprogram for trafikikkerheden - Midtvejsstatus.

¹³ KOM(2003) 542 endelig: Informations- og kommunikationsteknologier til sikre og intelligente køretøjer; KOM (2005) 431 endelig: eCall til gavn for borgerne.

virksomheder og påvirkningen af konkurrencen på grund af de betydelige forskelle med hensyn til beskatning blandt medlemsstaterne er vigtige faktorer, som vil påvirke den fremtidige udvikling. Kommissionen vil undersøge, hvordan de alt for store forskelle med hensyn til beskatning af brændstof kan mindskes.

De retlige rammer for **jernbanetransport** af gods lægges endeligt fast inden udgangen af 2007. Den tredje lovpakke om jernbanetransport vil desuden åbne den internationale passagertransport. De nationale tilsynsmyndigheder vil skulle sikre effektiv håndhævelse af regelværket. Dette vil gøre det muligt at udbrede den fornyelse af jernbanesektoren, som man allerede har observeret i de medlemsstater, der har åbnet deres markeder, til hele EU's indre marked. Kommissionen vil bruge det særlige system til overvågning af jernbanemarkedet til at fremlægge en resultattavle vedrørende effektiv åbning af jernbanemarkedet i hele EU. EU skal tackle de tilbageværende strukturelle hindringer for udviklingen af jernbanesektorens konkurrenceevne, navnlig de tekniske hindringer i form af blandt andet den begrænsede interoperabilitet, den manglende gensidige anerkendelse af rullende materiel og produkter, den mangelfulde koordination af infrastrukturen og indbyrdes forbindelse af it-systemerne samt problemet med enkeltvognslast¹⁴. Desuden vil Kommissionen undersøge, hvordan vi kan udvikle bedre og smartere afgifter på brug af infrastruktur, herunder internalisering af eksterne omkostninger på baggrund af den nylige vedtagelse af direktivet om vejafgifter (se punkt 6.3 nedenfor). EU vil desuden bidrage med økonomisk støtte til gennemførelsen af de prioriterede projekter i de transeuropæiske net, hvoraf de fleste er jernbaneprojekter, herunder trafikstyringssystemet ERTMS, og ved at udforme hensigtsmæssige retningslinjer for statsstøtte i sektoren.

I jernbanesektoren har markedsandelen og beskæftigelsen stabiliseret sig i de fleste lande. Omstruktureringer og tilpasninger har nødvendiggjort en række socialt set vanskelige beslutninger og medført en markant lavere beskæftigelse i sektoren. Jernbaneoperatørerne kan nu genoprette deres levedygtighed på længere sigt ved at internationalisere deres aktiviteter og fokusere på økonomiens og samfundets behov. Jernbanen har vist sin styrke inden for passagertransport, navnlig på højhastighedsforbindelser mellem bycentre. Udvidelsen åbner mulighed for flere jernbaneforbindelser over lange afstande (over 500 km), som kombineret med effektive logistikoperationer kan konkurrere med vejtransporten og sikre os miljøvenlige dør til dør-tjenester. Kommissionen vil undersøge mulighederne for et program, som skal fremme et netværk med fokus på jernbanegodstransport, i forbindelse med en ny politik vedrørende godstransportlogistik (se pkt. **Error! Reference source not found.** nedenfor). Hvis vi skal udnytte disse muligheder, skal vi tilpasse godstransporttjenesterne og infrastrukturforvaltningen, hvad angår kvalitet, pålidelighed, fleksibilitet og kundefokus.

→ Handling: se nærmere på erfaringerne med det indre marked for vejtransport og om nødvendigt foreslå forbedringer af reglerne om markedsadgang og om adgang til faget; tage hånd om problemet med store forskelle, hvad angår forbrugsafgifter; gennemføre regelsættet vedrørende jernbanetransport med hjælp fra stærke tilsynsorganer i medlemsstaterne; sætte skub i bestræbelserne på at fjerne de tekniske og praktiske hindringer for internationale jernbaneaktiviteter med hjælp fra jernbanesektoren og Det Europæiske Jernbaneagentur; undersøge mulighederne for et program til fremme af et netværk med fokus på jernbanegodstransport i forbindelse med en mere vidtfavnende politik vedrørende transportlogistik; sikre overvågning af jernbanemarkedet, herunder opstille en resultattavle.

¹⁴ Se Kommissionens meddelelse KOM (2006) 189 endelig af 3.5.2006: "Rapport fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af den første jernbanepakke.

3.2. Luftfart

Det indre marked for lufttransport er blevet en realitet og et vækstlokomotiv. Omstruktureringen og integrationen er vel undervejs, og markedet er blevet udvidet med det stigende antal ruter, der betjenes i Europa, de nye lavprisselskaber og etableringen af regionale lufthavne. Det indre marked har givet kunderne mærkbare fordele. EU er en af hovedaktørerne på verdensplan, hvad angår både udstyr til luftfart og luftfartstjenester.

Der er dog ikke tid til at hvile på laurbærene, hvis vi skal klare de udfordringer, der ligger i øget vækst og global konkurrence. Det indre marked skal udvides, hvis vi skal opnå øget effektivitet i alle segmenter inden for luftfartsindustrien såsom lufthavns- og navigationstjenester. Fordelene ved det indre marked skal desuden udbredes til vores eksterne relationer inden for luftfart. Lufttransporten behøver en stærk infrastruktur, både i luften og på landjorden. Den igangværende etablering af et fælles luftrum skulle helst øge effektiviteten ved EU's lufttransport yderligere; der er behov for lederskab ved indretningen af fremtidens systemer til lufttrafikstyring. Derudover skal de nødvendige investeringer foretages for at øge lufthavnens kapacitet, og der skal fastlægges klarere regler vedrørende lufthavnsafgifter. Der skal træffes foranstaltninger for at mindske miljøpåvirkningen fra den hastigt voksende trafik, mens vi fastholder sektorens konkurrenceevne og tager hensyn til drøftelserne inden for rammerne af Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO). Disse foranstaltninger skal rettes mod en lang række områder, blandt andet mod at forbedre og optimere lufttrafikstyring, udvikle teknologi og innovation i forhold til fly, motorer osv., gøre aktiviteterne mere energieffektive og gøre brug af økonomiske incitamenter og/eller redskaber, for eksempel inddrage luftfartssektorens klimapåvirkninger i EU's ordning med handel med emissioner¹⁵.

→ Handling: fortsætte overvågningen af de statsstøtte- og konkurrencemæssige aspekter ved omstruktureringen og integrationen; gennemgå det indre markeds effektivitet og om nødvendigt foreslå justeringer; færdiggøre de lovgivningsmæssige rammer for det fælles luftrum og gennemføre moderniseringen af lufttrafikstyringen; udforme politiske foranstaltninger rettet mod at begrænse emissionerne fra lufttransport.

3.3. Vandvejstransport

Den europæiske halvø, som for to tredjedele vedkommende grænser op til havet, er en maritim økonomi *par excellence*, navnlig efter udvidelsen. Vandvejstransporten, især nærskibsfarten, er med årene vokset lige så stærkt som vejgodstransporten, og den har klart et endnu større potentiale. Den kan bidrage til at lette overbelastningen og det miljømæssige pres på andre transportformer, forudsat at udledningen af forurenende stoffer fra skibsfarten mindskes.

Takket være Europas lange kystlinje og mange havne er den **maritime** sektor et værdifuldt alternativ til landtransporten som illustreret ved begrebet "havets motorveje"¹⁶. Containershipping har bidraget væsentligt til væksten. Denne fragtf orm rummer et stort potentiale for logistiske operationer, hvor der gøres brug af synergier mellem søtransport og transport ad jernbane og/eller floder.

¹⁵ Meddelelse fra Kommissionen om mindskelse af klimapåvirkningerne fra luftfarten af 27. september 2005.

¹⁶ Se Kommissionens meddelelse KOM (2004) 453 endelig af 2.7.2004 om nærskibsfart.

Ved udviklingen af sø- og kysttransporten står vi over for to væsentlige udfordringer. For det første findes der endnu ikke et fuldstændigt sammenhængende internt marked for skibsfart: sørejser fra en medlemsstat til en anden betragtes som eksterne på grund af internationale bestemmelser. Dette forhindrer EU i at optimere reguleringen af Unionens interne trafik og forenkle den interne handel. Det forhindrer også kysttransporten i at blive integreret optimalt i de interne logistikkæder. Eventuelle åbninger i den internationale lovgivning skal udnyttes fuldt ud for at tage hånd om dette problem.

For det andet vil den forventede vækst i søtransporten skulle absorberes gennem EU's havneinfrastruktur. Der er behov for øgede investeringer i havne og bagland for at forbedre og udbrede tjenesterne, så havnene bliver til vækstpoler i stedet for potentielle flaskehalse ved omladning. Problemet med manglende havnekapacitet kunne desuden løses gennem øget samarbejde og specialisering blandt de europæiske havne. Hvis politikken på havneområdet skal lykkes, skal den endvidere tage hensyn til en kombination af sund konkurrence i og blandt havnene, klare regler for offentlige bidrag til investeringer og gennemskuelig adgang til havnetjenester, miljømæssige begrænsninger og udviklingsbehov, adgang til konkurrencedygtige tjenester samt øget kvalitet i beskæftigelsen.

Kommissionen vil basere indsatsen på den debat, der blev indledt med grønbogen om EU's fremtidige maritime politik¹⁷, for at udforme en integreret søtransportstrategi med afsæt i et "fælles europæisk maritimt rum". Denne politik vil sigte mod at fjerne hindringer for intern handel, at gøre det muligt for EU at indføre høje sociale, miljømæssige og sikkerheds- og sikringsmæssige standarder samt at fremme en konkurrencedygtig infrastruktur og udvikling af industrien under hensyntagen til den globale sammenhæng, som skibsfarten opererer i. Kommissionen vil videreføre bestræbelserne på at sikre strammere standarder for udledning af forurenende stoffer inden for skibsfarten.

Samlet set står **floderne** kun for 3 % af godstransporten, men i visse korridorer udgør deres andel mere end 40 %. Den ledige kapacitet i korridorer såsom Donau kan udnyttes ved at modernisere flodtransporten og integrere den i effektive multimodale logistikkæder. Under NAIADES-programmet har man opstillet en handlingsplan til fremme af flodtransport¹⁸.

→ Handling: tage udgangspunkt i et bredt, offentligt samråd med interessenter for at udforme en helhedsstrategi for et "fælles europæisk maritimt rum"; udforme en omfattende politik vedrørende Europas havne; mindske udledningen af forurenende stoffer fra vandvejstransporten; fortsat fremme nærskibsfarten og havets motorveje med særlig vægt på forbindelser mod land; gennemføre handlingsplanen for flodtransport under NAIADES.

4. BÆREDYGTIG MOBILITET FOR BORGERNE - PÅLIDELIG OG SIKKER TRANSPORT

4.1. Beskæftigelse og arbejdsforhold

Transportområdet er vigtigt for beskæftigelsen, idet der findes over 10 mio. jobs i transportrelaterede sektorer (tjenesteydelser, udstyr, infrastruktur), primært i vejtransportsektoren. Den bedste garanti for varig høj beskæftigelse opnås ved at fastholde og

¹⁷ Se Kommissionens grønbog "Mod en fremtidig havpolitik for EU: En europæisk vision for havene" - KOM (2006) 275 endelig af 7.6.2006.

¹⁸ Se Kommissionen meddelelse KOM (2006) 6 endelig af 17.1.2006 om fremme af transport ad indre vandveje "Naiades".

styrke transportoperatøernes konkurrenceevne. Efter en lang periode med omstrukturering er beskæftigelsesniveauet nu ved at stabilisere sig. I nogle sektorer, såsom jernbane- og vejtransportsektoren, har man oplevet mangel på kvalificeret personale. I søtransportsektoren har mangel på jobansøgere fra EU bidraget til at forøge antallet af udenlandske arbejdstagere¹⁹. Der er behov for en yderligere indsats for at forbedre uddannelsen og motivere de unge til at opsøge transporterhvervene i deres egen og andre medlemstater.

Både på internationalt plan og inden for EU er der store forskelle på arbejdskraftomkostningerne i form af lønninger, arbejdsmarkedsafgifter og følger af arbejdsforholdene. Disse forskelle har en betydelig indvirkning på de transportformer, hvor der er international konkurrence, navnlig søtransporten, men også vejtransporten. Inden for vejtransportsektoren har EU-lovgivningen vedrørende kvalifikationer og arbejdsforhold bidraget til at sikre ensartede spilleregler, hvor der tages hensyn til behovene hos SMV. Det har overordentligt stor betydning, at denne lovgivning gennemføres effektivt²⁰. Disse bestemmelser vil blive søgt udbredt på internationalt plan. På andre områder, blandt andet hvad angår lønninger, er det muligt for arbejdsmarkedets parter at indgå i dialog på tværs af grænserne. På søtransportområdet tilskynder Kommissionen arbejdsmarkedets parter til at indgå en aftale baseret på ILO's nye konvention om arbejde til søs.

→ Handling: tilskynde unge til at uddanne sig og tage arbejde inden for transporterhvervene; se nærmere på bestemmelserne vedrørende arbejdsforhold på vejtransportområdet i samråd med interessenterne og om nødvendigt foreslå justeringer; tilskynde til dialog mellem arbejdsmarkedets parter på tværs af grænserne, navnlig for at anvende ILO's konvention på søtransportområdet.

4.2. Passagerernes rettigheder

Passagerernes rettigheder er blevet styrket betydeligt inden for luftfarten, hvilket har gjort europæerne mere trygge ved at nyde friheden til at arbejde og rejse overalt i Unionen. Der er behov for, at de nationale myndigheder intensivere opfølgningen på klager. Kommende lovgivning vil sikre, at passagerer, som benytter sig af international jernbane- og søtransport, nyder godt af lignende rettigheder. På området for busrejser vil man også opleve, at der rettes øget opmærksomhed mod servicekvaliteten. Servicekvaliteten er et vigtigt konkurrenceparameter inden for alle transportformer. Der skal rettes opmærksomhed mod at lette adgangen til transport for passagerer med nedsat mobilitet.

→ Handling: undersøge, hvordan øget servicekvalitet og sikring af passagerernes grundlæggende rettigheder kan fremmes inden for alle transportformer i samarbejde med interessenterne, navnlig hvad angår passagerer med begrænset mobilitet

¹⁹ Læs mere om beskæftigelses- og arbejdsforhold inden for søtransport i underkapitel 2.5 med titlen "Developing Europe's maritime skills and expanding sustainable maritime employment" i grønbogen om en fremtidig havpolitik for EU - KOM (2006) 275 endelig af 7.6.2006.

²⁰ Se Kommissionens beretning om gennemførelsen i 2001-2002 af forordning (EØF) 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport (Kommissionens 22. beretning). Blandt ny lovgivning kan nævnes forordning nr. 561/2006 af 15.3.2006 og direktiv 2006/22/EF af 15.3.2006.

4.3. Sikkerhed

Der er gjort store fremskridt i retning af at øge sikkerheden inden for sø- og luftfart, senest med indførelsen af en sortliste over usikre flyselskaber. En bred vifte af fælles sikkerhedsstandarder håndhæves med hjælp fra de dedikerede europæiske søfarts-, luftfarts- og jernbaneagenturer: EMSA, EASA og ERA. Disse agenturer må finansieres tilstrækkeligt i forhold til de opgaver, som de pålægges. Sikkerhedsforskrifterne vil blive suppleret med bidrag fra den tredje lovpakke om søtransport og forbedringerne af de internationale forskrifter inden for hver enkelt sektor. På længere sigt bør koordination af en række vigtige kystvagtfunktioner på EU-plan overvejes.

Det relativt lave antal omkomne ved ulykker i forbindelse med jernbane-, sø- og lufttransport står i skarp kontrast til det høje antal omkomne i vejtrafikken. Målsætningen om at halvere antallet af dødsfald i perioden 2001 til 2010 står stadig ved magt. Det vil kræve en samordnet indsats at sikre en yderligere forbedring af køretøjernes konstruktion og teknologi (herunder teknologier til forebyggelse af ulykker og samarbejde mellem udbydere af køretøjer og infrastruktur (*e-Safety* - "e-sikkerhed")), vejinfrastrukturen og adfærden blandt bilisterne, som det fremgår af konklusionerne fra CARS 21-gruppen. Målet kan kun nås gennem en fælles indsats med deltagelse af forvaltninger på alle niveauer, bilindustrien, vejbyggeribranchen, infrastrukturforvalterne og trafikanterne selv. En årlig trafiksikkerhedsdag, som understøttes af offentliggørelse af årlige tal vedrørende vejtrafiksikkerhed i hver enkelt medlemsstat, ville øge opmærksomheden og tilskynde til udveksling af bedste praksis.

→ Handling: anlægge en integreret indgangsvinkel til vejtrafiksikkerhed med fokus på køretøjernes konstruktion og teknologi, infrastruktur og adfærd, herunder om nødvendigt regulering; tilrettelægge opmærksomhedsfremmende foranstaltninger, herunder en årlig trafiksikkerhedsdag; fortsat gennemgå og supplere sikkerhedsforskrifterne inden for alle trafikformer; styrke de europæiske sikkerhedsagenturer og gradvist udvide deres sikkerhedsrelaterede opgaver.

4.4. Sikring

Den vedvarende terrortrussel minder os konstant om, at transportmidler både er et mål for og et redskab til brug ved terrorisme. På baggrund af hændelserne den 11. september 2001 reagerede EU hurtigt med lovgivning og kvalitetskontrolordninger for at øge sikringen af luft- og søfarten. Dette regelværk vil blive tilpasset på grundlag af de indhøstede erfaringer. Der skal tilskyndes til brug af ensartede spilleregler på de områder, hvor omkostningerne til sikringsforanstaltninger sandsynligvis vil forvride konkurrencen. Der vil muligvis være behov for at udvide sikringsforskrifternes anvendelsesområde, så de omfatter landtransport, herunder bytransport, togstationer og den intermodale logistikkæde. Derudover skal der foretages en dybtgående analyse vedrørende kritisk transportinfrastruktur inden for rammerne af EU-programmet for beskyttelse af kritisk infrastruktur (EPCIP). I lyset af EPCIP kan det igangværende arbejde vedrørende kritisk transportinfrastruktur medføre, at der foreslås specifikke beskyttelsesforanstaltninger under hensyntagen til alle risici og navnlig terrorisme. Der skal lægges megen vægt på internationalt samarbejde for at forbedre standarderne på verdensplan og undgå unødvendig og bekostelig dobbeltkontrol.

→ Handling: undersøge effektiviteten af de aktuelle sikringsforskrifter inden for luft- og søfart og omkostningerne hertil og om nødvendigt foreslå justeringer baseret på erfaringer og for at undgå konkurrenceforvridding; overveje behovet for at udvide sikringsforskrifternes dækningsområde, så de omfatter landtransport, intermodal transport og kritisk infrastruktur.

4.5. Bytransport

80 % af europæerne bor i bymiljøer. Offentlige transportmidler, personbiler, lastbiler, cyklister og fodgængere deler alle den samme infrastruktur. Bytransporten står for 40 % af CO₂-udledningerne fra vejtransporten og op til 70 % af udledningen af andre forurenende stoffer fra transport. Hvert tredje trafikdrab sker i byerne. Problemerne med tæt trafik er også koncentreret i og omkring byerne. Alle større byer står over for den udfordring, der ligger i at øge mobiliteten og samtidig mindske trafiktætheden, antallet af ulykker og forureningen. Byboerne oplever i særlig grad de negative konsekvenser af deres egen mobilitet og kan være særligt lydhøre over for innovative løsninger til sikring af bæredygtig mobilitet.

Byerne selv står ved roret snarere end EU. London, Stockholm, Athen, Kaunas, Gdynia og andre byer har fastlagt politikker for bæredygtig mobilitet og alternativer til biler. EU kan fremme undersøgelse og udveksling af bedste praksis i hele Unionen med hensyn til blandt andet transportinfrastruktur, fastsættelse af normer, overbelastning og trafikstyring, offentlige transporttjenester, afgifter på brug af infrastruktur, byplanlægning, sikkerhed, sikring og samarbejde med de omkringliggende regioner. De offentlige høringer, som Kommissionen har gennemført, har vist, at der er stor interesse for et eventuelt EU-bidrag. Kommissionen vil tage udgangspunkt i erfaringerne fra CIVITAS-initiativet og i sin temastrategi for bytransport²¹ og fortsat fremme forskningen i mobilitet i byerne. Den kommende lovgivning om offentlige transporttjenester vil indeholde klare og stabile retlige rammer, som åbner mulighed for kvalitetsprægede investeringer i ren og effektiv offentlig transport. Derudover bør EU undersøge, om der er hindringer for en bytransportpolitik på EU-plan, og hvor der under fuld iagttagelse af subsidiaritetsprincippet er enighed om at udforme fælles løsninger.

→ Handling: offentliggøre en grønbog om bytransport for at udpege potentiel europæisk merværdi i forhold til aktioner på lokalt plan.

5. TRANSPORT OG ENERGI

Transportpolitikken hænger nøje sammen med energipolitikken, da de har fælles målsætninger: at nedbringe CO₂-udledningen og mindske EU's afhængighed af importerede fossile brændstoffer²².

Som storforbruger af energi står transportsektoren for omkring 71 % af det samlede olieforbrug i EU. Vejtransporten forbruger 60 % af al olie og luftfarten står for ca. 9 % af det samlede olieforbrug. Jernbanetransporten forbruger omkring 75 % af elektriciteten og 25 % af de fossile brændstoffer.

Den høje pris på fossile brændstoffer og behovet for at mindske vores strategiske afhængighed bør indebære en optimering af hver enkelt transportforms potentiale.

Disse udfordringer underbygger den miljømæssige prioritering, der ligger i at styre energiforbruget. Initiativer som dem, der præsenteres i grønbogen om energieffektivitet²³, bør gennemføres hurtigst muligt. Kommissionen vil i efteråret 2006 fremlægge en handlingsplan

²¹ Se også Kommissionens meddelelse om en temastrategi for bymiljøet - KOM(2005)718 af 11. januar 2006.

²² Det Europæiske Råd, 23.-24. marts 2006.

²³ KOM(2005) 265 af 22. juni 2005 (http://europa.eu.int/comm/energy/efficiency/index_en.htm).

for energieffektivitet. I en europæisk energipolitik, hvor man stiler mod at sikre konkurrenceevnen, forsyningssikkerheden og miljøbeskyttelsen, må der blandt andet sættes yderligere på transportpolitikker, hvor man nedbringer energiforbruget ved at øge brændstofeffektiviteten på køretøjssiden og gradvis erstatter olie med andre brændstoffer, for eksempel biobrændstoffer²⁴, naturgas, brint, elektricitet eller andre.

Der er behov for en stor indsats og store investeringer inden for FTU på dette område, herunder en kombination af forskningsprogrammer vedørende henholdsvis energi og transport, forskning i renere og mere intelligente køretøjer og anvendelse af informations- og kommunikationsteknologier (IKT) i forhold til brændstofeffektivitet samt etablering af partnerskaber mellem det offentlige og private. Der er allerede iværksat en række initiativer på området for biobrændstoffer (herunder anden generation af biobrændstoffer) og brint til transportformål, som der skal følges op på. Et projekt vedrørende udvikling af miljøvenlige lastbiler ville bidrage til at bygge videre på disse fremskridt. Der skal gøres lignende bestræbelser på at udvikle miljøvenlige fly og skibe, således som det påpeges i temastrategien for luftforurening²⁵. Kommissionen vil fortsætte sine bestræbelser i Den Internationale Søfartsorganisation for at sikre skrappe standarder for udledning af forurenende stoffer inden for skibsfart. Energieffektivitet og alternative brændstoffer er blandt de mest lovende områder, hvad angår yderligere innovation, og samtidig blandt de områder, hvor det er mest presserende.

På de senere stadier efter forsknings- og demonstrationsstadierne vil EU stimulere miljøvenlig innovation ved at skabe gunstige forhold for at markedsføre modne, nye teknologier gennem fastsættelse af standarder og regulering (f.eks. en række EURO-normer for vejkøretøjer, forbedrede dæk), fremme af rene køretøjer ved offentlige indkøb (f.eks. af busser), skattemæssige redskaber²⁶ (f.eks. blyfri benzin) og statsstøtte, aftalte mål (f.eks. målet om 5,75 % biobrændstoffer i 2010, den frivillige aftale med bilindustrien om at mindske CO₂-udledningerne til 140g/km i 2008 og til 120 g/km i 2012 i tråd med EU's strategi for CO₂-udledninger eller internationale mål for drivhusgasudledning), brugerbevidsthed (f.eks. energimærkning og kampagner vedrørende forbruger- og brugeradfærd) samt koordinerede aktioner inden for andre politiske områder med henblik på at frigøre synergier (f.eks. en politik for biobrændstoffer i den agroindustrielle sektor) og stimulering af investeringer i distributionsinfrastruktur for alternative brændstoffer.

→ Handling: fremme energieffektivitet på EU-plan på basis af den kommende handlingsplan, tilskynde til EU-aktioner, herunder frivillige aftaler; understøtte forskning, demonstration og markedsføring af nye teknologier, bl.a. med hensyn til motoroptimering, energistyringssystemer eller alternative brændstoffer, såsom avancerede biobrændstoffer, brint- og brændselsceller og kombinerede drivmidler; iværksætte aktioner til fremme af brugerbevidstheden om mere intelligente og renere køretøjer og et større fremtidsorienteret program for grønne drivmidler og energieffektivitet på transportområdet.

²⁴ Kommissionens handlingsplan for biomasse - KOM (2005) 628, Kommissionens strategi for biobrændstoffer - KOM (2006) 34.

²⁵ Se Kommissionens meddelelse om en temastrategi for luftforurening - KOM(2005)446 af 21. september 2005.

²⁶ Navnlige Rådets direktiv 2003/96/EF om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet.

6. OPTIMERING AF INFRASTRUKTUREN

6.1. To udfordringer: mindske trafiktheden og øge tilgængeligheden

De transeuropæiske transportnet (TEN) udgør det indre markeds fysiske infrastruktur. Europa har et tætmasket transportnetværk og en infrastruktur af generelt høj kvalitet. Ikke desto mindre er der områder i Europas "midtvesten" og omkring de bjergkæder, der skærer sig gennem kontinentet, og mange byer, der lider under **trafiktheden** og forurening. Inden udgangen af 2020 forventes 60 større lufthavne at blive alvorligt overbelastede. En lignende tendens ses i havnene. Trafiktheden og forureningen er en trussel mod den økonomiske vækst, livskvaliteten og miljøet. Intelligente mobilitetsløsninger (se pkt. 7 nedenfor) og transportefterspørgselsstyring (se pkt. 6.3 nedenfor) vil lette overbelastningen, men der bliver også behov for en ny eller forbedret infrastruktur. Investeringer i bæredygtige alternativer til overbelastede vejkorridorer kan understøtte intelligente løsninger, hvor der blandt andet bruges samordnede intermodale logistikkæder, som optimerer anvendelsen af transportinfrastrukturen i og på tværs af de enkelte transportformer. Dette gælder blandt andet tunneller gennem Alperne, jernbanekorridorer og intermodale knudepunkter for jernbane-, sø- og lufttransport. Den rette balance skal findes mellem økonomisk afgørende infrastrukturudvikling og lige så berettigede planlægningskrav baseret på miljømæssige og andre politiske målsætninger. De såkaldte kooperative systemer baseret på kommunikation indbyrdes mellem køretøjer og mellem køretøj og infrastruktur kan på længere sigt forbedre trafikstyringens effektivitet, sikkerheden og overbelastningsstyringen betydeligt. Vejinfrastrukturen skal gøres intelligent, sende og modtage information til og fra køretøjerne og indsamle oplysninger om vejforhold, såsom vejrmæssige færemomenter og ulykker, for at optimere de kooperative systemers funktion.

I andre dele af Europa er **tilgængeligheden** det største problem for regioner og medlemsstater i periferien. Ved at medfinansiere transportinfrastrukturen vil struktur- og samhørighedsfondene fortsat hjælpe de regioner, der halter efter med hensyn til økonomisk integration eller lider under strukturelle handicap. Mange af de nye medlemsstater vil kunne råde bod på tidligere tiders manglende investeringer i vej- og byinfrastruktur, men øsamfundene og de yderste regioner vil skulle udnytte potentialet for regionale lufthavne og søtransportforbindelser. De yderste regioner lider i høj grad under manglende tilgængelighed, ikke blot i forhold til det kontinentale indre marked, men også i forhold til deres eget bagland. Der kan anvendes transportpolitiske redskaber og statsstøtte til at mindske den indvirkning, som deres fjerne beliggenhed har på deres konkurrencemæssige position, og til at forbedre forbindelserne til resten af EU og de omkringliggende tredjelande.

→ Handling: fremme og om nødvendigt koordinere investeringer i ny eller forbedret intelligent infrastruktur for at fjerne flaskehalse og forberede indførelsen af kooperative systemer for at åbne mulighed for samordnede intermodale transportløsninger og for at forbinde de perifere og yderligt beliggende regioner med fastlandet; sikre en afbalanceret indgangsvinkel til planlægning af arealanvendelse.

6.2. Mobilisering af alle finansieringskilder

De samlede udgifter alene til de 30 prioriterede TEN-projekter, der blev udpeget i 2004, anslås til omkring 250 mia EUR. Medlemsstaternes muligheder for offentlig finansiering er imidlertid fortsat begrænsede. Investeringerne i transportinfrastruktur er faldet i alle medlemsstater og udgør nu under 1 % af BNP. Samtidig rummer EU's nye finansielle

overslag for perioden 2007-2013 kun en begrænset stigning i det budget, der er til rådighed for TEN.

I betragtning af de begrænsede ressourcer, der er til rådighed, vil EU skulle fokusere sin samfinansiering fra TEN-budgettet på de kritiske grænseovergangsafsnit og de øvrige store flaskehalse i de prioriterede projekter. Endvidere bør medlemsstaterne optimere brugen af EU's struktur- og samhørighedsfonde til at understøtte finansieringen af transportinfrastrukturen. EU-fondenes midler vil blive koncentreret på de projekter, der rummer den største merværdi for Europa, og hvor der garanteres aktivt samarbejde med nationale og andre finansieringsinstitutioner. Interoperabilitetsaktioner og større gennemførlighedsundersøgelser skal finansieres over hele EU. Marco Polo-programmet, som har et budget på 450 mio. EUR frem til 2013, vil bidrage direkte til at tilbyde alternativer inden for andre transportformer til operatører på veje med tæt trafik.

Der skal desuden udvikles nye former for finansieringsteknik. Brugerafgifter skal i højere grad bidrage til finansieringen af de kommercielt mest levedygtige dele af transportnetværkene. Et garantiredskab, som skal råde over op til 1 mia. EUR i likviditetsreserver, som finansieres ligeligt af Den Europæiske Investeringsbank og EU-budgettet for 2007-2013, ventes at rejse 20 mia. EUR i banklån til transportinfrastruktur. En mere aktiv anvendelse af partnerskaber mellem det offentlige og private kan fremskynde gennemførelsen af projekter, give mere valuta for pengene og lette trykket på de offentlige finanser. Fælles politiske initiativer som JASPERS (Joint Assistance to Support Projects in European RegionS) vil gøre det lettere at iværksætte projekter.

→ Handling: maksimere investeringerne i transeuropæisk infrastruktur af europæisk interesse ved at mobilisere alle tilgængelige finansieringskilder, herunder TEN-budgettet, struktur- og samhørighedsfondene og lån fra kapitalmarkedet (bl.a. fra Den Europæiske Investeringsbank, Den Europæiske Bank for Genopbygning og Udvikling, partnerskaber mellem det offentlige og private); anvende fælles gennemførelsesinitiativer.

6.3. Intelligente afgiftssystemer

Afgifter på brug af infrastruktur bliver mere og mere udbredt i EU. For eksempel har man i London indført en trafiktæthedsafgift, og i Tyskland har man for nylig fulgt andre medlemsstaters eksempel ved at indføre motorvejsafgiften *Maut* på erhvervskøretøjer. EU har netop vedtaget et nyt direktiv om vejafgifter, som vil danne rammen for indførelsen af gradueret betaling for lastvogne på det transeuropæiske netværk. Inden for jernbanetransport opkræver infrastrukturforvalterne operatørerne for de spor, som de anvender.

Formålet med disse afgiftsordninger er at finansiere infrastrukturen. Derudover kan afgifterne bidrage til at optimere trafikken på steder, hvor det ikke er muligt at øge infrastrukturkapaciteten. Afgifterne kan gradueres for at tage hensyn til miljøpåvirkningen eller risikoen for tæt trafik, navnlig i miljømæssigt følsomme områder og byområder. I disse områder kan der anvendes andre former for kapacitetstildeling, såsom udveksling af transitrettigheder på markedsvilkår.

I henhold til direktivet om vejafgifter vil Kommissionen senest den 10. juni 2008 fremlægge en generelt anvendelig, gennemskuelig og omfattende model til brug ved fastlæggelse af alle eksterne omkostninger, som skal danne grundlag for fremtidige beregninger af infrastrukturafgifter, og en analyse af konsekvenserne af internaliseringen af eksterne omkostninger for alle transportformer. Der er behov for bredt funderede overvejelser, som

også omfatter jernbane-, luft- vandvejs- og bytrafik, da afgifterne påvirker trafikstrømmene mellem transportformerne og på tværs af hele det indre marked. Ved disse overvejelser skal det undersøges, hvordan intelligente afgiftssystemer kan bidrage til at optimere transportmønstrene og derved skabe forhold, som gavner både ejerne af infrastrukturen (gennem bedre forvaltning og ressourcefordeling), brugerne (i kraft af kortere rejsetider) og samfundet som helhed (ved nedbringelsen af de negative konsekvenser i form af bl.a. luftforurening). De intelligente afgiftssystemer bør sikre alle brugere fair og ikke-diskriminerende priser, indtjening til fremtidige investeringer i infrastruktur, metoder til bekæmpelse af trafikthæthed samt rabatter til belønning af miljøvenlige køretøjer og brugere. Endelig skal der ved indretningen af de intelligente afgiftssystemer tages hensyn til den samlede byrde, som pålægges borgerne og virksomhederne. I denne henseende skal man i afgiftsanalyserne integrere transportrelaterede afgiftspolitikker, som ikke fremmer bæredygtig mobilitet.

→ Handling: iværksætte bredt funderede overvejelser og høringer om intelligente infrastrukturafgifter og foreslå en EU-metode til opkrævning af infrastrukturafgifter, som bygger på direktivet om vejafgifter.

7. INTELLIGENT MOBILITET

Ny infrastruktur kan ikke løse alle problemer med overbelastning og tilgængelighed på grund af de høje omkostninger og den langvarige planlægningsproces og i visse områder på grund af miljøbelastning og pladsmangel. I bestræbelserne på at udnytte den eksisterende transportkapacitet optimalt harmonerer industriens ønske om at mindske omkostningerne fint med offentlighedens ønske om at sikre økonomisk og miljømæssig bæredygtighed. Ved at forøge lastfaktoren, muliggøre og fremme omladning til jernbane- og søtransport over længere afstande samt optimere ruteføringen og timingen er det muligt at øge mobiliteten og samtidig mindske miljøpåvirkningen pr. godsenhed, der transporteres.

7.1. Transportlogistik

Industrien har taget imod den udfordring, der ligger i at udnytte infrastrukturen og køretøjerne mere effektivt ved at udvikle avancerede logistikkæder. Disse kan anvendes takket være avancerede informations- og kommunikationsteknologier, som kan levere de tjenester, der er nødvendige for at gøre intelligent logistik til en realitet. Tendensen i retning af integrerede logistikvirksomheder skal modsvares af offentlige politikker, som muliggør optimal anvendelse og kombination af forskellige transportformer ("samordnet intermodalitet"). Disse politikker kan omfatte foranstaltninger rettet mod at fjerne lovgivningsmæssige hindringer for samordnet intermodalitet, fremme indlæring og udveksling af bedste praksis overalt i EU, tilskynde til standardisering og interoperabilitet på tværs af transportformerne samt investere i omladningspunkter. Tilpasning af målene på containere og køretøjer, så de opfylder behovene ved intelligent logistik, vil indgå i disse overvejelser.

→ Handling: udforme en overordnet strategi for godstransportlogistik i Europa, som skal efterfølges af udbredt høring og føre til en handlingsplan.

7.2. Intelligente transportsystemer

På længere sigt er der ingen grund til, at der kun skal være avanceret kommunikations-, navigations- og automatiseringsudstyr om bord på fly og ikke på skibe og i tog og biler. De

nye teknologier, som markedsføres i nær fremtid, vil gradvist sikre borgerne nye tjenester og muliggøre forbedret tidstro styring af trafikbevægelser og kapacitetsudnyttelse samt sporing af trafikstrømme til gavn for miljøet og sikkerheden. Ud over de åbenlyse fordele for transportoperatørerne og kunderne vil de nye systemer hurtigt give den offentlige administration detaljerede oplysninger om infrastrukturen og eventuelle behov for vedligeholdelse. De vil ikke blot øge kørekomforten, men også bidrage til at øge sikkerheden og sikringen og tackle problemet med ødsle transportmønstre til gavn for den miljømæssige bæredygtighed. Man er i færd med at etablere Galileo-tilsynsmyndigheden. Satellitsystemet Galileo vil være i drift fra og med 2010 og tilvejebringe navigationssignaler, som kan kombineres med jord- eller rumbaseret kommunikation. Udformningen af en åben europæisk arkitektur vil sikre interoperabilitet og fleksibel udvikling af fremtidens applikationer til alle transportformer.

Der er allerede en række initiativer undervejs, såsom initiativet "intelligente biler"²⁷, som skal fremme nye teknologier i køretøjer gennem koordination af interessenteres aktioner (e-sikkerhedsforummet "eSafety Forum") og forskning i intelligente systemer til køretøjer, og som skal øge brugernes kendskab til dem. Endvidere skal nævnes SESAR-programmet, der tager sigte på at indføre de mest moderne teknologier i lufttrafikstyringen i det fælles europæiske luftrum. SESAR-programmet vil mindske luftfartens miljøbelastning og øge sikkerheden, bidrage til beskæftigelse og åbne nye eksportmarkeder for europæisk luftfartsteknologi. ERTMS-systemet vil give jernbanesektoren lignende fordele. Dette vil øge interoperabiliteten blandt de nationale netværk, hvilket er en forudsætning for effektiv jernbanedrift over længere afstande. Systemet med flodinformationstjenester (RIS) er allerede ved at blive etableret i de største europæiske korridorer. EU investerer betydelige offentlige midler i disse systemer og understøtter udbredelsen af dem med de nødvendige lovgivningsmæssige rammer.

Fremover vil man udnytte mulighederne for at etablere partnerskaber mellem det offentlige og private for at understøtte udvikling og demonstration af nye teknologier, herunder grønnere lufttransport (det fælles teknologiinitiativ *Clean Sky*) og grønnere overfladetransport (det fælles teknologiinitiativ vedrørende H₂ og brændselsceller).

→ Handling: videreføre programmerne for intelligent mobilitet inden for vejtransport (initiativerne "intelligente biler" og *eSafety*), luftfart (SESAR), jernbanetransport (ERTMS) og vandvejstransport (RIS og SafeSeaNet); sikre optimal udnyttelse af navigationssignalerne fra Galileo, udvikle flere lignende initiativer på det maritime område ("*e-maritime*") og iværksætte et stort program til udbredelse af intelligent infrastruktur til vejtransport.

8. DEN GLOBALE DIMENSION

Transportsektoren er i sig selv international. På den ene side skal den eksterne dimension integreres solidt i EU's overordnede transportpolitik. På den anden side skal transportpolitikken indgå i en bredere sammenhæng med tredjelande og organisationer.

EU's medlemsstater har en fælles interesse i at udvikle internationale ordninger, som garanterer et højt sikkerheds- og sikringsniveau og høje standarder med hensyn til service, miljøbeskyttelse og social sikring. EU er førende på verdensplan, hvad angår regulering af

²⁷ KOM (2006) 59 endelig meddelelse om initiativet "intelligente biler" - "Øget kendskab til ict's betydning for mere intelligente, sikrere og renere køretøjer".

transportsektoren, og i stand til at udbrede knowhow og eksempler på bedste praksis til udlandet. Blandt nylige vellykkede eksempler kan nævnes aftalen med Den Internationale Søfartsorganisation IMO om at forbyde olietankskibe med enkeltskrog og aftalen inden for rammerne af Den Internationale Arbejdsorganisation ILO om standarder for arbejde i den maritime sektor. Et andet eksempel er muligheden for at anvende emissionsregler på verdensplan, herunder eventuelt handel med emissioner inden for lufttransporten, hvor EU vil indtage en førende rolle ved de kommende drøftelser i Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO).

EU er desuden en førende udbyder af transporttjenester, -udstyr og -teknologi. EU-virksomheder står bag 30 % af lufttransporten og 40 % af søtransportflåden på verdensplan. Transportudstyr står for 16 % af EU's eksport. Mange transportaktiviteter gennemføres i international konkurrence, navnlig hvad angår luftfart og søtransport. Konvergensen mellem EU's normer og de internationale normer åbner eksportmarkederne for EU-teknologi inden for luftfart og togdrift, navigation (herunder Galileo, SESAR og ERTMS), rene drivmidler og mange andre områder. Adgang til markederne for tjenester og offentlige indkøb i udlandet er afgørende for EU's transportindustri.

EU's transportselskaber hæmmes ofte af opretholdelsen af importbarrierer og hindringer for investeringer i tredjelande. Det er ekstremt vigtigt at mindske eller helt fjerne disse hindringer for markedsadgang, hvis vores operatører skal kunne konkurrere effektivt og på lige vilkår i udlandet. De igangværende WTO-forhandlinger under Doha-runden rummer en multilateral lejlighed til at tage hånd om nogle af disse restriktioner, og der er desuden indledt flere bilateral forhandlinger.

Størstedelen af det internationale samarbejde blev indledt, før det indre marked blev skabt, og EU er endnu ikke særlig stærkt repræsenteret i en række internationale organisationer og fora. I mange tilfælde er EU's medlemskab af internationale samarbejdsmechanismer og EU's bilaterale relationer til vores primære samhandelspartnere det mest effektive middel til at repræsentere EU's og medlemsstaternes fælles interesser. Det interne transportmarked kræver en konsekvent tilgang til verden omkring os for at forhindre, at vores fælles politikker bringes i fare. Medlemsstaterne har større pondus, når de står sammen i EU.

Udvidelsen har påvirket transportområdet væsentligt. En række internationale samarbejdsmechanismer, bl.a. inden for vej- og flodtransport, består nu hovedsageligt eller udelukkende af EU-medlemsstater og nabolande, som EU allerede har et særligt forhold til, som rækker ud over traditionelt internationalt samarbejde. Derudover er kysttransporten ved at blive en vigtig drivkraft bag trafikken inden for EU, men er stadig underlagt internationale regler. På disse områder kan der blive behov for en revision af de aktuelle internationale mekanismer, så de i højere grad afspejler realiteterne på det europæiske kontinent, for at bevare og videreudvikle det værdifulde regelværk inden for det regionale og kontinentale samarbejde.

EU's relationer med kandidatlandene, landene i stabiliserings- og associeringsprocessen, vores partnere i den europæiske naboskabspolitik (ENP) og Rusland har særlig strategisk betydning. Transportsamarbejde og lovgivningsmæssig konvergens baseret på bl.a. handlingsplanerne under ENP vil bidrage til at sikre den nødvendige indbyrdes forbindelse af hovedtransportakserne, idet der tages hensyn til de økonomiske, miljømæssige og sociale dimensioner. EU støtter desuden en række regionale initiativer, der rækker ud over ENP-området, navnlig inden for rammerne af TRACECA- og Baku-initiativet. Det praktiske arbejde, som udføres i luftfartssektoren vil blive videreført og udvidet til at omfatte de øvrige

transportformer. Når man ser bort fra EU's umiddelbare naboer, er den eksterne transportpolitik differentieret og fokuseret på EU's vigtige samhandelspartnere. I visse områder, herunder Asien, Afrika og Latinamerika, hjælper EU regionale grupperinger med at samarbejde.

→ Handling: fortsat udvikle et differentieret transportsamarbejde og en differentieret transportpolitik samt en industriel dialog med EU's vigtigste samhandelspartnere og regionale grupperinger, bl.a. ved at indgå aftaler; videreudbygge eksterne relationer inden for luftfart baseret på den kommende aftale om luftfart mellem EU og USA; fremme EU's store transportindustriprojekter; videreudvikle samarbejdet; nyvurdere EU's samspil med de enkelte internationale samarbejds mekanismer, lige fra bedre koordinering af politikker og en udvidet observatørstatus til EU-medlemskab af de relevante internationale organisationer eller endog særlige relationer mellem EU og disse organisationer; udforme strategiske rammer for udbygning af hovedakserne i det indre transportmarked og -netværk, så de også omfatter de nabolande, som måtte ønske det.

9. KONKLUSION: EN NY DAGSORDEN

Det indre marked blev endeligt etableret i 1992. Hvad angår transportområdet, markerede året i høj grad starten. Omkring 15 år senere er det liberaliserede indre transportmarked og mobiliteten på tværs af Europa ved at være en realitet. Endvidere er transportindustrien blevet styrket i denne periode, og Unionen har været i stand til at fastholde og udvikle sin position som førende i verden inden for mange sektorer. Flere på hinanden følgende udvidelser har bidraget til at styrke og konsolidere denne position.

De overordnede målsætninger for transportpolitikken er fortsat de samme: en konkurrencedygtig, sikker, sikret og miljøvenlig mobilitet helt i tråd med den reviderede Lissabon-dagsorden vedrørende jobs og vækst og med den reviderede strategi for bæredygtig udvikling. De transportpolitiske redskaber skal udvikles, så der tages hensyn til de indhøstede erfaringer, og så de afspejler det industrielle, politiske og internationale miljø, som er i konstant udvikling. Øget international konkurrence, men også en økonomisk vækst under det forventede har gjort det endnu mere udfordrende at sikre bæredygtig mobilitet.

I denne midtvejsevaluering anbefales en omfattende, helhedsorienteret indgangsvinkel til transportpolitikken. De fremtidige politikker vil fortsat blive baseret på hvidbøgerne fra 1992 og 2001, men på mange områder vil indgreb på europæisk plan ikke være tilstrækkelige. Der vil være behov for gensidigt supplerende foranstaltninger på nationalt, regionalt og lokalt plan og hos borgerne og industrien selv. Derfor har en permanent dialog afgørende betydning. De fremtidige aktioner, herunder gennemførelsen af de foranstaltninger, der allerede blev annonceret i hvidbogen fra 2001, og som der endnu ikke er fulgt op på, vil blive baseret på en bred dialog med alle berørte parter.

En europæisk politik for bæredygtig mobilitet skal derfor baseres på en bredere vifte af politiske redskaber, som kan sikre omlægning til mere miljøvenlige transportformer, hvor dette er hensigtsmæssigt, navnlig over længere afstande, i byområder og i overbelastede korridorer. Samtidig skal hver enkelt transportform optimeres. Alle former skal gøres mere miljøvenlige, sikre og energieffektive. Endelig vil **samordnet modalitet**, dvs. effektiv anvendelse af forskellige transportformer hver for sig og i kombinationer, medføre optimal og bæredygtig udnyttelse af ressourcerne. Denne indgangsvinkel rummer de bedste garantier for på samme tid at opnå både høj mobilitet og effektiv miljøbeskyttelse.

En vejledende tidsplan for de vigtigste aktioner, der skal gennemføres inden for de nærmeste år, fremgår af bilag 1. Ved disse aktioner forsøger man at integrere en overordnet vision med hensyn til investeringsbehov, regulering, differentierede løsninger (herunder frivillige foranstaltninger), teknologisk innovation, infrastrukturudvikling og internationale ordninger med henblik på at opnå en europæisk merværdi og løse mobilitetsproblemerne. Man vil udnytte mulighederne for at etablere partnerskaber mellem det offentlige og private i transportsektorerne for at understøtte udvikling og demonstration af nye teknologier og ny infrastruktur. Nogle problemer kan opstå på grund af flaskehalse i infrastrukturen, perifer beliggenhed, overbelastning, energiforsyning eller sociale eller sikringsmæssige hensyn, mens andre problemer har relation til ønsket om at gøre transporten mere miljøvenlig. Vejen frem kan ligge i forbedrede rammer på EU-plan, hvor man kombinerer regionale politikker og samhørighedspolitikker, tilpassede rammer for bedre og mere intelligent opkrævning af afgifter for brug af infrastrukturen og differentierede løsninger på særlige problemer i bestemte byer eller regioner eller langs bestemte korridorer. I denne forbindelse kan de overordnede EU-rammer bidrage til at åbne mulighed for differentierede og på regionalt plan mere ambitiøse løsninger, mens de nødvendige, bredere EU-rammer for mobilitet på det indre marked bibeholdes, og EU's rolle som aktør på verdensplan befæstes.

De politiske retningslinjer, der skitseres i denne meddelelse, vil blive finjusteret på basis af offentlige høringer og dybtgående vurderinger, før der træffes beslutning om specifikke foranstaltninger. De vil desuden blive justeret med tiden, så der tages hensyn til ændringer i forudsætningerne og de erfaringer, der høstes.

BILAG 1

Arbejdsbog - udvalgte hovedaktioner

2006

- Vejtransport: gennemgang af det indre marked
- Jernbanetransport: aktion rettet mod at fjerne tekniske hindringer for interoperabilitet og sikre gensidig anerkendelse af udstyr; program til fremme af korridorer til jernbanegodstransport inden for transportlogistik
- Luftfart: gennemgang af foranstaltningerne til liberalisering af lufttransporten; undersøgelse af lufthavnsafgifter og -kapacitet
- Logistik: strategi for godstransportlogistik og bred debat om mulige aktioner på EU-plan
- Galileo: udpegelse af mulige fremtidige applikationer
- Sikring: strategi for kritisk infrastruktur
- Rapport om gennemførelsen af direktivet om biobrændstoffer fra 2003
- Energiudnyttelse inden for transport: handlingsplan for energieffektivitet og køreplan for vedvarende energikilder
- Internationale organisationer: overvejelser vedrørende bedre repræsentation af EU's interesser i internationale organisationer såsom Den Internationale Søfartsorganisation og Organisationen for International Civil Luftfart ved anvendelse af en række politiske muligheder

2007

- Bytransport: grøn bog
- Logistik: fastlæggelse af en handlingsplan
- Intelligent opkrævning af afgifter for brug af infrastruktur: indledende undersøgelser og høringer, høring af interessenter
- Rapport om transportscenarier med en tidshorisont på 20 og 40 år
- Vejtransport: gennemgang af lovgivning om arbejdsforhold
- Jernbanetransport: overvågning af jernbanemarkedet, herunder en resultattavle
- Flodtransport: iværksættelse af NAIADES-handlingsplanen
- Søtransport: politik i forhold til Europas havne
- Luftfart: gennemgang og færdiggørelse af rammerne for et fælles europæisk luftrum samt oprettelse af SESAR-foretagende
- Transeuropæiske net: fastlæggelse af det flerårige investeringsprogram frem til 2013
- Passagerrettigheder: undersøgelse af mulighederne for en aktion vedrørende minimumsstandarder for bustransport
- Sikkerhed: første europæiske vejsikkerhedsdag

- Global dimension: strategi for integrering af EU's nabolande i det indre transportmarked
- Sikring: strategi for landtransport og offentlig transport
- Energiudnyttelse inden for transport: strategisk teknologiplan for energi
- Iværksættelse af første indkaldelse under syvende rammeprogram for FTU

2008

- Søtransport: hvidbog om et fælles europæisk maritimt område
- Intelligent opkrævning af afgifter for brug af infrastruktur: EU-metodologi til opkrævning af afgifter for brug af infrastruktur;
- bytransport: opfølgning på grøn bog
- Iværksættelse af et omfattende program vedrørende markedsføring af intelligente vejtransportsystemer og forberedelse af infrastrukturen på kooperative systemer
- Sikring: gennemgang af reglerne inden for luft- og søtransport; undersøgelse af sikringsordningerne for landtransport

2009

- Iværksættelse af et omfattende program vedrørende grønne drivmidler
- Global dimension: opnåelse af medlemskab i relevante internationale organisationer
- Søtransport: indførelse af elektroniske systemer
- Galileo: iværksættelse af koncessionen
- ERTMS: implementering i bestemte korridorer

Løbende foranstaltninger

- Indre marked: sikre anvendelsen af EU-reglerne inden for alle transportformer
- Energiudnyttelse inden for transporten: forøge energieffektiviteten og fremskynde udviklingen og anvendelsen af alternative brændstoffer
- Beskæftigelse og arbejdsforhold: fremme den sociale dialog; fremme transportfagene og uddannelsen
- Sikkerhed: fremme vejsikkerheden gennem nye køretøjskonstruktioner, forskning og teknologi, infrastruktur og adfærd samt videreføre initiativerne "intelligente biler" og "eSafety"
- Infrastruktur: sikre en afbalanceret indgangsvinkel til planlægning af arealudnyttelse; mobilisere alle finansieringskilder
- Teknologi: FTU og støtte til udbredelse, udnyttelse og indtrængen på markeder
- Galileo: etablering af Galileo-tilsynsmyndigheden
- Global dimension: udvikle eksterne relationer gennem bilaterale aftaler og i multilaterale fora; indrette et fælles luftfartsområde i Europa

- Styring: konsolidere de europæiske transportsikkerhedsagenturer og udvikle deres opgaver

BILAG 2

Situationen i transportsektoren - fakta og prognoser

Del 1: Grundlæggende fakta og seneste udvikling fordelt på transportformer - generelle data

<u>Vejtransport</u>	<u>Jernbanetransport</u>																
<p>- direkte beskæftigelse: omkring 1,7 mio. i passagertransport (bus, turistbus, taxi); 2,6 mio. i godstransport</p> <p>- andel af samlet godstransport: 44 % (let stigende)</p> <p>- andel af samlet passagertransport: omkring 84 % (76 % for privatbiler, 8 % for busser og turistbusser)</p> <p>- vækst mellem 1995 og 2004:</p> <ul style="list-style-type: none">• + 35 % i godstransport;• + 19 % for personvogne og + 5 % for busser og turistbusser inden for passagertransport <p>- særlig stærk vækst i EU-10:</p> <p>Vækst i vejgodstransport 2000-2004 (%)</p> <table><thead><tr><th></th><th>national</th><th>international</th><th>I alt</th></tr></thead><tbody><tr><td>EU-15</td><td>8,3</td><td>16,9</td><td>10,5</td></tr><tr><td>EU-10</td><td>16,6</td><td>47,7</td><td>31,8</td></tr><tr><td>EU-25</td><td>9,0</td><td>23,0</td><td>12,9</td></tr></tbody></table> <p>- andel af samlet energiforbrug: 25,2 %</p> <p>- køretøjseffektivitet i toe/Mtkm eller toe/Mpkm: lastbiler 72,4, personbiler 37,8, offentlig vejtransport 14,5</p>		national	international	I alt	EU-15	8,3	16,9	10,5	EU-10	16,6	47,7	31,8	EU-25	9,0	23,0	12,9	<p>- direkte beskæftigelse: omkring 1,2 mio.</p> <p>- andel af samlet godstransport: 10 % (let faldende)</p> <p>- andel af samlet passagertransport: omkring 7 % (6 % for tog mellem byer, 1 % for sporvogne og metro)</p> <p>- vækst mellem 1995 og 2004:</p> <ul style="list-style-type: none">• + 6 % i godstransport (+ 15 % i EU-15, - 9 % i EU-10);• + 9 % i passagertransport (+ 8 % for tog mellem byer, + 14 % for bytog (sporvogne og metro)) <p>- andel af nye selskaber, som er gået ind på godstransportmarkedet, har nået omkring 10 % (målt i tkm)</p> <p>- højhastighedstog stod i 2004 for 21,5 % af det samlede antal pkm i jernbanetransport mellem byer</p> <p>- andel af samlet energiforbrug: 0,8 %</p> <p>- køretøjseffektivitet i toe/Mtkm eller toe/Mpkm: passagerer 16,0 ; gods 5,5</p>
	national	international	I alt														
EU-15	8,3	16,9	10,5														
EU-10	16,6	47,7	31,8														
EU-25	9,0	23,0	12,9														
<u>Vandvejstransport</u>	<u>Lufttransport</u>																
<p>- direkte beskæftigelse: omkring 200 000, heraf ca. 80 % i søtransport og 20 % i transport ad indre vandveje</p> <p>- andel af samlet godstransport: 42 % (søtransport internt i EU 39 %, indre vandveje 3 %; begge mere eller mindre stabile)</p> <p>- andel af samlet passagertransport: under 1 % i passagertransport internt i EU, let faldende</p> <p>- vækst mellem 1995 og 2004: + 29 % i godstransport (+ 31 % i søtransport internt i EU, + 9 % ad indre vandveje)</p> <p>- gennemsnitlig årlig vækst i containertrafik på verdensplan mellem 2001 og 2004: 13,5 %</p> <p>- andel af samlet energiforbrug (for indenlandsk navigation): 0,5 %</p> <p>- køretøjseffektivitet (for indenlandsk navigation) i toe/Mtkm: 17,5</p>	<p>- direkte beskæftigelse: omkring 400 000</p> <p>- andel af samlet godstransport: 0,1 % målt i tkm i trafik internt i EU</p> <p>- andel af samlet passagertransport: 8 % (kun flyvninger internt i EU; stærkt stigende)</p> <p>- vækst mellem 1995 og 2004: + 55 % i passagertransport inden for EU</p> <p>- lavprisoperatørers markedsandel af rutetraffic inden for EU (målt i antal flysæder): 25 % i 2005</p> <p>- vækst i antal ruter inden for EU: +100 % mellem 1992 og 2004</p> <p>- andel af samlet energiforbrug: 4,0 %</p>																

Kilde: EU Energy and Transport in Figures; Eurostat; OAG; ECSA, PRIMES.

Del 2: Prognoser for transportvolumen og transportformers andel
(baseret på ASSESS-undersøgelse)

Tabel 2-1: Forventede grundlæggende hovedtendenser

Mest sandsynlige vækst i transportaktiviteter i EU-25, 2000-2020	
- BNP	52 %
- Samlet godstransport	50 %
- Samlet passagertransport	35 %
- Vejgodstransport	55 %
- Jernbanegodstransport	13 %
- Nærskibsfart	59 %
- Indenlandsk skibsfart	28 %
- Privatbiler	36 %
- Jernbanepassagertransport	19 %
- Lufttransport	108 %

Diagram 2-1: Forventet vækst i godstransportaktiviteter fordelt på transportformer (2000=100)

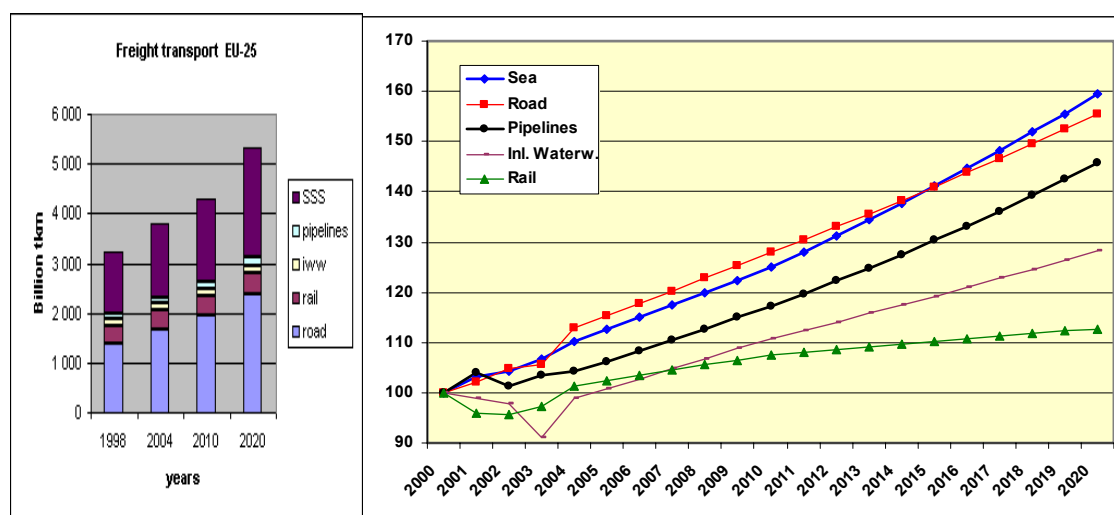


Diagram 2-2: Forventet vækst i passagertransport fordelt på transportformer (2000=100)

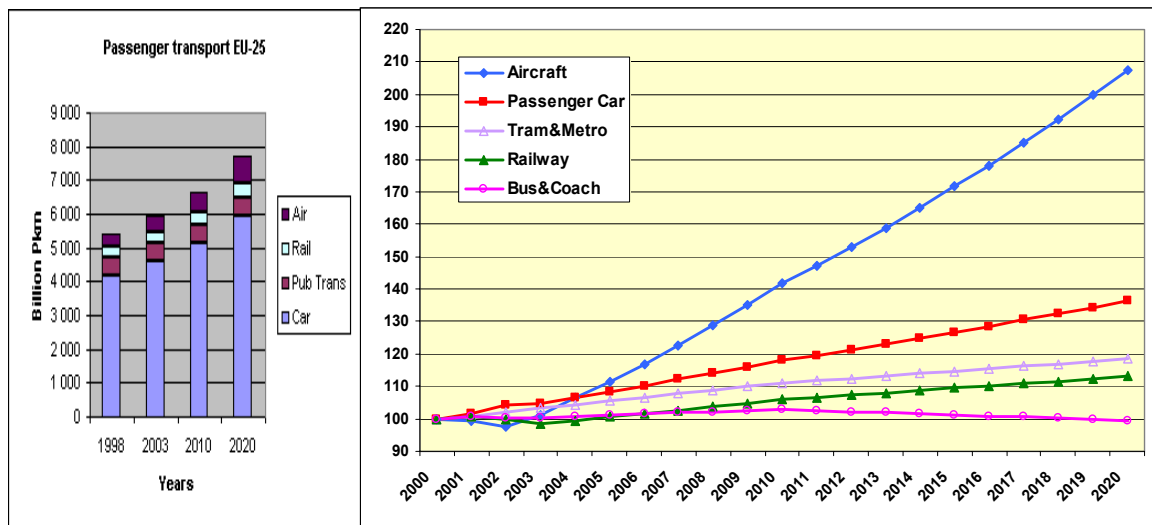


Diagram 2-3: Udvikling i fordeling på transportformer inden for godstransport 2000-2020:

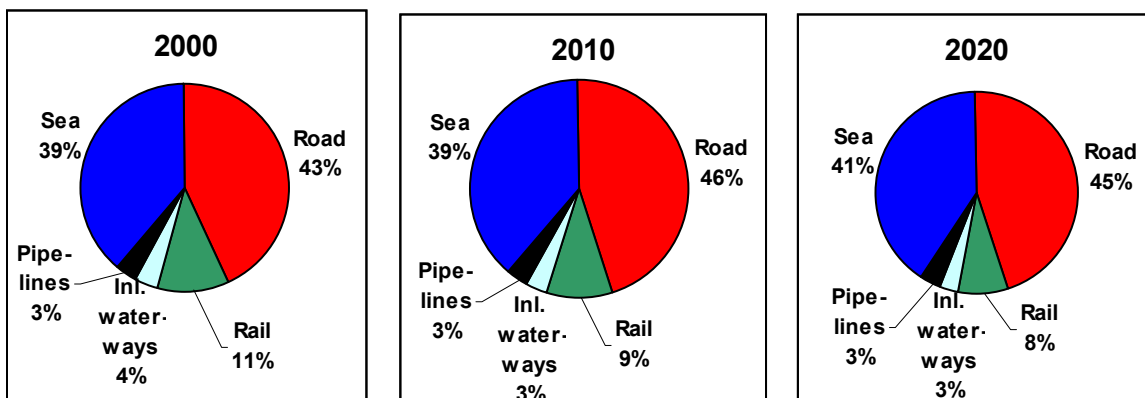
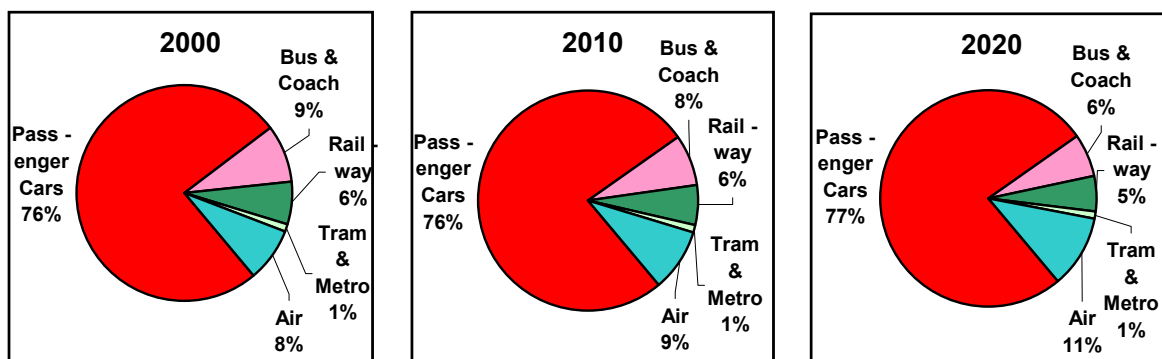
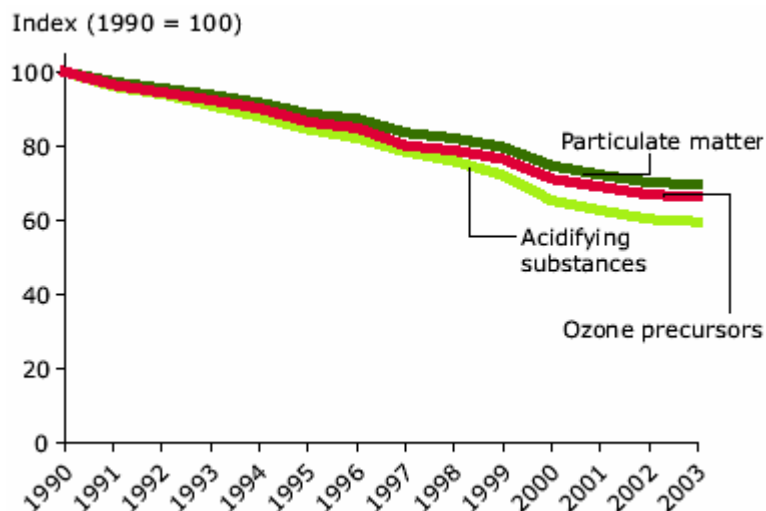


Diagram 2-4: Udvikling i fordeling på transportformer inden for passagertransport 2000-2020:



Del 3: Transport og miljø

Diagram 3-1: Udvikling i udledning af luftforurenende stoffer fra transport, 1990-2003



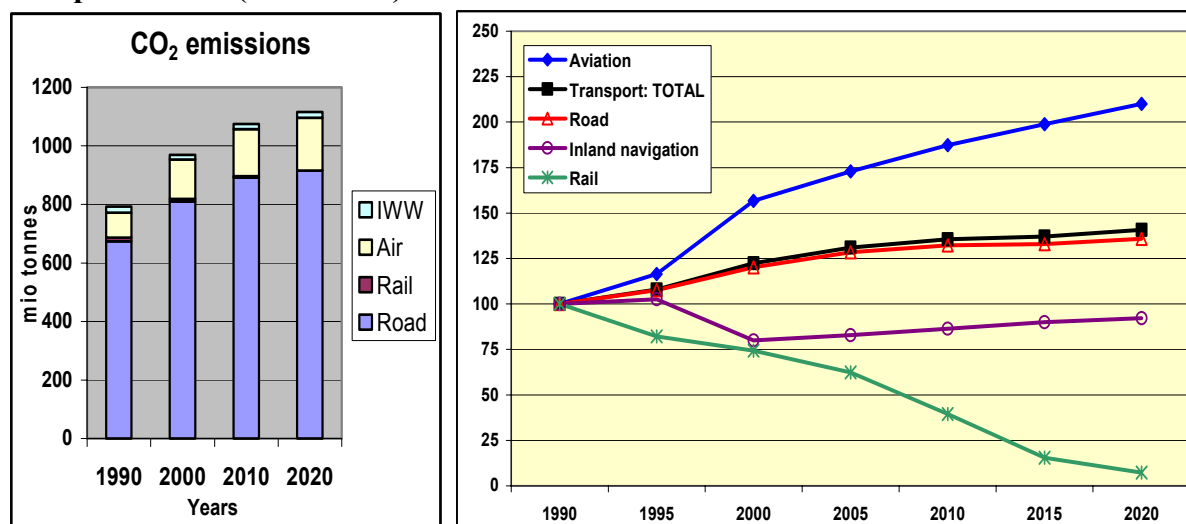
Note: Partikler: PM₁₀;

Syredannende stoffer: NO_x NMVOCs;

Ozonforløbere: SO_x, NO_x, NH₃.

Kilde: Det Europæiske Miljøagentur: TERM 2005 Report

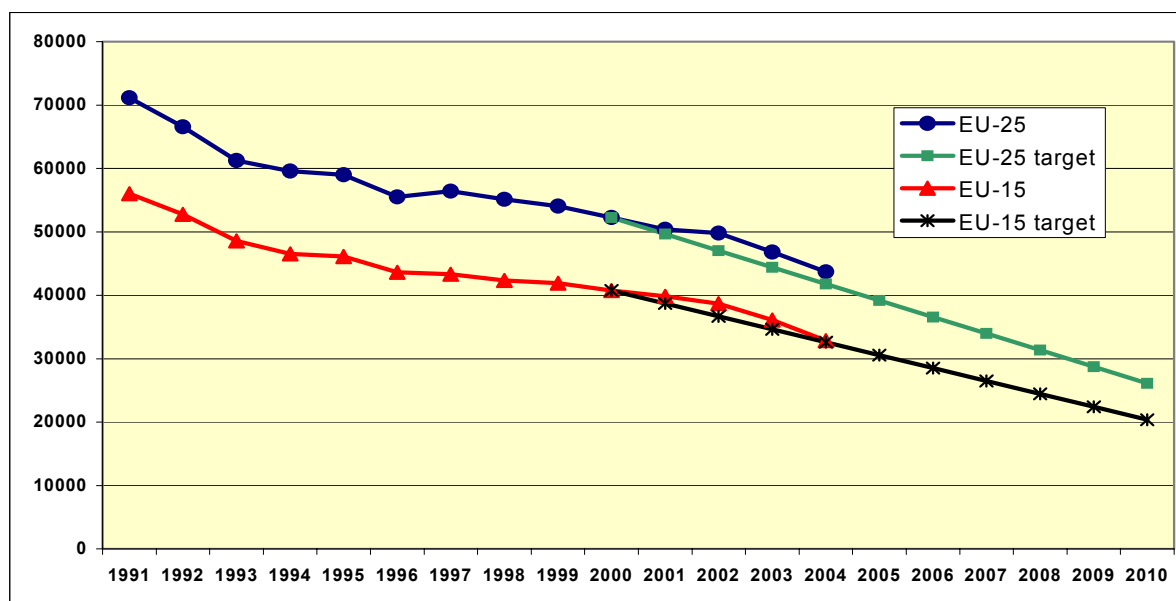
Diagram 3-2: Forventet udvikling i CO₂-udledninger fra transport fordelt på transportformer (1990 = 100)



Kilde: PRIMES-model.

Del 4: Vejtrafikikkerhed

Diagram 4-1: Antal dræbte i vejtrafikken i EU: faldende, men stadig for højt



Kilde: CARE-database; mål fra hvidbogen om transport fra 2001.

Bilag 3: Konsekvensanalyse