



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 8.7.2008
KOM(2008) 433 endelig

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

Grønnere transport

{SEK(2008) 2206}

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

Grønnere transport

(EØS-relevant tekst)

1. INDLEDNING

Trafikal mobilitet spiller en central rolle for vores livskvalitet og er af vital betydning for EU's konkurrenceevne. Den er rygraden i vores økonomi, fordi den er forbindelsesled mellem de forskellige stadier i produktionskæderne og gør det muligt for servicesektoren at nå kunderne. Desuden er den i sig selv en vigtig arbejdsgiver. Mobilitet spiller derfor en stor rolle for opfyldelsen af målene med EU's 'Lissabon'-strategi for vækst og beskæftigelse. Dette er så meget mere tilfældet, som der er tale om en sektor i hurtig vækst: mellem 1995 og 2005 voksede gods- og personbefordringen i EU med henholdsvis 31,3 % og 17,7 %, og denne stigning ventes at fortsætte.

Men mobilitet har også negative virkninger og medfører dermed **omkostninger for samfundet**. Transportemissionerne truer vores helbred, forringer miljøkvaliteten på lokalt plan og bidrager i betydelig - og voksende grad - til klimaændringerne. CO₂-emissionerne fra vejsektoren er 30 % højere end i 1990, og transportsektoren er den eneste erhvervssektor, hvor emissionerne ventes at stige i fremtiden. Støj og trafikchaos er en daglig gene for mange borgere, og transportulykker dræber hvert år mange mennesker.

“Bæredygtig mobilitet”, hvor mobilitet ikke længere har disse skadelige virkninger, har været i centrum for EU's transportpolitik i flere år. I sin 2006-midtvejsevaluering¹ af hvidbogen fra 2001 pegede Kommissionen på, at det for at realisere bæredygtig mobilitet ville være nødvendigt at bruge en bred vifte af politisk virkemidler - fra økonomiske instrumenter og regulerende foranstaltninger til infrastrukturinvesteringer og ny teknologi.

Korrekt prissætning, hvor den reelle pris anvendes, er af afgørende betydning. Transportbrugerne betaler allerede et betydeligt beløb, men alligevel er den pris, de betaler, ofte helt ude af proportion med de faktiske omkostninger, deres valg af transportmiddel indebærer for samfundet. De er derfor ikke motiveret til at ændre deres adfærd i mindre bekostelig retning. Ved at gøre betalingerne mere intelligente² kan økonomiske instrumenter (skatter, afgifter eller emissionshandelsordninger) anspore transportbrugerne til at skifte til renere køretøjer eller transportformer (bl.a. gang og cykling), benytte mindre trafikbelastede infrastrukturer eller rejse på andre tidspunkter. Økonomiske instrumenter er derfor et effektivt middel til at gøre mobilitet bæredygtig.

¹ KOM(2006) 314.

² F.eks. med trængselsafgifter, som varierer alt efter sted og tidspunkt på dagen.

Prissignalerne vil blive endnu mere effektive, hvis markedet tilbyder realistiske alternativer, renere køretøjer til en overkommelig pris, eller et passende serviceniveau inden for andre transportformer. Der er nok ikke altid adgang til sådanne alternativer, navnlig ikke hvor der som følge af et svigtende marked ikke investeres nok i infrastruktur og i forskning og udvikling. Der er derfor brug for andre, supplerende, foranstaltninger, herunder regulering. Disse foranstaltninger bør hverken lægge sig fast på eller begunstige en specifik teknologisk fremgangsmåde eller løsning.

Kommissionen foreslår derfor to sæt initiativer, der skal understøtte dens bestræbelser på at gøre transportsektoren grønnere og mere bæredygtig. Det første går ud på at nå frem til "korrekt prissætning", ved at de eksterne omkostninger ved transport internaliseres. Her går Kommissionens strategi ud på at sætte ind med foranstaltninger, der er skræddersyet til den konkrete belastning og transportform, idet den samtidig bygger på det arbejde, EU allerede har i gang på dette område. EU-reglerne om energifgifter og Kommissionens forslag om inddragelse af luftfartssektoren i EU's emissionshandelsordning er vigtige indledende skridt i denne strategi. Det andet sæt initiativer er en række supplerende foranstaltninger, der omfatter regulerende instrumenter, infrastrukturforanstaltninger og forsknings- og udviklingstiltag. Også her er der mange EU-foranstaltninger, som indsatsen kan bygge på.

Denne meddelelse indledes med en kort gennemgang af nuværende og foreslåede EU-foranstaltninger på området bæredygtig transport. Disse foranstaltninger er og vil fortsat være et supplement til medlemsstaternes egne foranstaltninger, som spiller en central rolle for virkeliggørelsen af bæredygtig mobilitet. Derefter beskrives to ledsagende initiativer, der tager sigte på at internalisere de eksterne transportomkostninger — en overordnet strategi og et forslag til revision af direktivet om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af infrastrukturer. Endelig beskrives en yderligere ledsagende meddelelse om nedbringelse af støjen fra jernbaner efterfulgt af en gennemgang af de supplerende initiativer, Kommissionen vil tage i de kommende måneder.

Alle disse initiativer spiller en stor rolle i betragtning af den aktuelle politiske situation. Både Europa-Parlamentet³ og Det Europæiske Råd⁴ har for nylig understreget betydningen af en bæredygtig transportpolitik, navnlig på baggrund af klimaændringerne. Transportsektoren må klart bidrage til opfyldelsen af de ambitiøse mål, Det Europæiske Råd satte sig i 2007: nedbringelse af drivhusgasserne med 20 % (30 % som led i en international aftale), forøgelse af brugen af vedvarende energikilder med 20 % og nedbringelse af energiforbruget med 20 %, alt sammen inden udgangen af 2020.

2. BYGGE VIDERE PÅ DE HIDLIDIGE RESULTATER...

Den vedlagte oversigt over grønnere transport viser, at EU allerede har gjort meget inden for alle de forskellige transportformer og på mange forskellige sektorpolitiske

³ Beslutning af 11.3.2008 om en bæredygtig europæisk transportpolitik under hensyntagen til den europæiske energi- og miljøpolitik — Ordfører: Albertini.

⁴ Det Europæiske Råd, marts 2008.

områder, f.eks. forskning og udvikling, energi, transport og miljø. Som altid er gennemførelsen afgørende for foranstaltningernes effektivitet. Foranstaltningerne er opdelt efter deres vigtigste negative virkninger, nemlig klimaændringer, lokal forurening, støjforurening, vejtrængsel og ulykker. Nedenfor følger en gennemgang af initiativerne til løsning af de forskellige problemer.

2.1. Klimaændringer

Klimaændringerne er tidens højest prioriterede miljøproblem, og Kommissionen har for nylig foreslået en række vigtige EU-foranstaltninger dette område, som nu venter på at blive godkendt af Rådet og Europa-Parlamentet. Der er tale om tiltag til at begrænse CO₂-emissionerne fra nye biler, inddrage luftfarten i EU's emissionshandelsordning, pålægge bilerne differentierede årlige vægtafgifter og registreringsafgifter baseret på deres CO₂-emissioner og sikre, at alle transportmidler, der ikke er omfattet af emissionshandelsordningen, bidrager til at opfylde de nationale emissionsmål.

Medlemsstaterne bør opfylde målene for forøgelse af de bæredygtige biobrændstoffers andel af brændstofforbruget inden for vejtransport, og Kommissionen har for nylig foreslået at gøre et mål på 10 % bindende. Den har også foreslået, at brændstofleverandørerne inden udgangen af 2020 skal sørge for at reducere brændstoffernes drivhusgasemissioner med 10 % gennem hele deres livscyklus. EU-reglerne opstiller mindstebeskatningsniveauer for motorbrændstoffer. De fleste anvendelsesformål inden for luft- og skibsfart er imidlertid undtaget herfra, også selv om medlemsstaterne kan vælge kun at undtage international transport.

Der er desuden indført særlige EU-krav til udstyret i visse vejkøretøjer, f.eks. luftkonditioneringsanlæg. Kommissionen er i færd med at udforme initiativer vedrørende gearskifteindikatorer og foreslog for nylig rammebestemmelser om dæktryksmonitører.

2.2. Lokal forurening

Hvad bekæmpelse af lokal miljøforurening angår, har EU allerede nået gode resultater, men der er stadig meget at gøre. Der er udviklet foranstaltninger til begrænsning af luftforurening inden for rammerne af det indre marked. De varierer stærkt alt efter transportmiddel, men er især fokuseret på begrænsning af emissionerne fra nye køretøjer ("EURO"-standarderne), skibe og lystbåde. Der er også indført maksimumsniveauer for visse forurenende stoffer i brændstoffer, f.eks. svovl i skibsbrændstoffer og bly i benzin, og regler, der tager sigte på at mindske emissionerne under brændstofoplagring og -distribution.

Hvad vandvejstransport angår, findes der bestemmelser til begrænsning af vandforurening. Alle transportformerne er omfattet af generel lovgivning om, hvor og hvordan affald kan bortskaffes, og der er særlige krav for visse typer vejkøretøjer og disses komponenter (f.eks. dæk og batterier).

Med hensyn til indkøb af køretøjer har Kommissionen for nylig foreslået⁵, at alle indkøb af biler, varevogne, lastvogne og busser sker efter en metode, hvor der tages

⁵ KOM(2007) 817.

højde for energiforbrug og omkostningerne som følge af emissionen af CO₂ og forurenende stoffer i hele køretøjets levetid. For de fleste nye transportinfrastrukturprojekter er der også fastsat regler om miljøvurdering, og for nogle også regler om naturbeskyttelse.

2.3. Støjforurening

Sigtet med EU's støjbegrænsende foranstaltninger har især været at skabe generelle rammer for støjvurdering og begrænsning af støjemissionerne fra alle nye motoriserede landtransportformer som led i det indre marked⁶. Der er også fastsat grænser for luftfartøjer, og i nogle EU-lufthavne kan der indføres strengere restriktioner. Der skal også finde støjkortlægning sted af lufthavne, store byer (herunder deres havne) og stærkt trafikerede jernbaner og veje, og støjen skal om nødvendigt reduceres. Der er også indført grænser for dækstøj, som træder i kraft i 2009 (ved udskiftning af dæk).

2.4. Vejtrængsel

EU's foranstaltninger har bidraget til at finansiere udbygning af infrastrukturkapaciteten og skabelse af alternativ kapacitet, og EU's politik har taget sigte på, at transporten flyttes væk fra de mest trængselsramte transportformer, samtidig med at der udvikles fælles afgiftsrammer. Der er allerede forskrifter om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af infrastrukturer og også særlige regler for baneinfrastruktur. Desuden har Kommissionen for nylig fremsat et forslag om lufthavnsafgifter. Som led i de transeuropæiske net og Marco Polo-programmet ydes der navnlig midler til infrastruktur til banetransport, transport ad indre vandveje og søtransport, især med sigte på at fremme overflytningen fra vejtransport til andre transportformer. Der er indført foranstaltninger i luftfarts- og banesektoren med sigte på at øge infrastrukturens effektivitet, og der arbejdes på teknologiske forbedringer i vejsektoren. Samtlige sektorer vil få fordel af de muligheder, som Galileo vil indebære for flådestyring og optimering af transportruterne med henblik på at undgå trængsel og forebygge uheld.

2.5. Ulykker

Sikkerhedsaspektet har lige fra starten spillet en nøglerolle i EU's transportpolitik. Der findes mange forskellige EU-sikkerhedskrav til nye vejkøretøjer såvel som regler om opnåelse af kørekort, fartbegrænsning for busser og turistbusser og kontrol af køretøjer og infrastruktur. Der findes også en lang række sikkerhedsforanstaltninger for baner og indre vandveje, både for rullende materiel og skibe, og i banesektoren også regler for infrastruktur og organisationer. I søtransportsektoren er der truffet mange foranstaltninger til at øge sikkerheden, forhindre ulykker, der involverer skibe, passagerer og besætning, og mindske miljøkonsekvenserne som følge af uheld. Der føres tilsyn til kontrol af gennemførelsen af alle disse foranstaltninger. I luftfartssektoren berører sikkerhedsforanstaltningerne flyenes konstruktion, vedligeholdelse og brug samt besætningens certifikater. I luftfarts-, bane- og søfartssektoren findes der regler om undersøgelse og indberetning af ulykker.

⁶ Herunder f.eks. de tekniske specifikationer for interoperabilitet i jernbanesektoren.

3. KORREKT PRISSÆTNING ...

Det er vigtigt at udnytte de foreliggende virkemidler til at gøre transporten mere bæredygtig og løse problemerne med de fem negative virkninger af transport. Som nævnt ovenfor, har anvendelsen af den "korrekte" pris en vigtig plads i denne sammenhæng og spiller en central rolle i Kommissionens tilgang til problemerne. Kommissionen forelægger derfor følgende to initiativer i tilknytning til denne meddelelse: en meddelelse om internalisering af transportsektorens eksterne omkostninger og et forslag til revision af det nuværende direktiv om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af infrastrukturer.

3.1. Internalisering af de eksterne transportomkostninger

Denne meddelelse og bilagene hertil indeholder to elementer. Det første er en fælles ramme for vurdering af de eksterne transportomkostninger. Den er baseret på resultaterne af en undersøgelse finansieret af Kommissionen med sigte på at revidere bedste praksis, foreslå en metodologi og udarbejde en håndbog med referenceværdier, som kan bruges til beregning af de eksterne omkostninger. Meddelelsen indeholder en vejledning i, hvordan disse referenceværdier skal anvendes.

Det andet element i meddelelsen er en strategi for, hvordan de eksterne omkostninger kan internaliseres i alle de forskellige transportformer. Herved opfyldes kravet i direktivet om afgifter på tunge godskøretøjer⁷. I strategien tages der højde for, at de omkostninger, transportbrugerne påfører samfundet, for nogle virkningers vedkommende — f.eks. støj og trængsel — varierer i rum og tid og afhængigt af den pågældende transportform, mens dette ikke er tilfældet for andre virkninger, f.eks. drivhusgasemissionerne. Som følge heraf er strategien både rettet mod de enkelte transportformer og de forskellige virkninger.

Kommissionen har i årenes løb til stadighed understreget, hvor vigtigt det var at benytte økonomiske instrumenter til at opnå dens politiske mål. Inden for disse rammer spillede bestræbelserne på at internalisere de eksterne transportomkostninger en central rolle i hvidbogen om transport fra 2001 og i midtvejsevalueringen heraf fra 2006. EU er allerede begyndt at internalisere disse eksterne omkostninger gennem de ovennævnte regler om afgifter på motorbrændstoffer såvel som med Kommissionens forslag om at inddrage luftfartssektoren i EU's emissionshandelsordning og om at inkorporere en CO₂-komponent i de årlige vægtafgifter og registreringsafgifter på biler. Denne strategi bygger videre på disse initiativer.

For vejsektoren indebærer strategien, at der med forslaget om infrastrukturafgifter på tunge godskøretøjer straks tages skridt hen imod en mere effektiv internalisering (se afsnit 3.2). Privattransport er ikke omfattet som følge af subsidiaritetsprincippet, men Kommissionen opfordrer medlemsstaterne til at gennemføre et afgiftssystem for al vejtransport og ikke blot for tunge godskøretøjer, da dette ville anspore alle vejbrugere til at ændre adfærd og derved øge de positive virkninger.

⁷ Direktiv 2006/38/EF om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer.

Forslaget om internalisering af omkostningerne for tunge godskøretøjer vil også have positive virkninger for banesektoren, idet det åbner for yderligere muligheder for internalisering i denne sektor, forudsat at det samme gør sig gældende for andre transportformer.

Strategien beskriver også de skridt, der skal tages for andre transportformer. For de indenlandske vandveje bebudes det, at der vil finde internalisering sted af alle de eksterne omkostninger i sektoren, og hvad søtransportsektoren angår - hvor internaliseringsprocessen endnu ikke er påbegyndt - forpligter Kommissionen sig ifølge strategien til at gribe ind i 2009, hvis Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) endnu ikke har vedtaget konkrete foranstaltninger til at reducere drivhusgasemissionerne, noget EU arbejder aktivt for. Kommissionens tiltag vil endvidere kunne rettes mod at inddrage denne sektor i EU's emissionshandelsordning. Strategien for søtransport vil blive opstillet i overensstemmelse med den nye integrerede EU-havpolitik⁸.

Samtidig bebudes det i strategien, at der senere i 2008 vil blive truffet en tværgående internaliseringsforanstaltning, nemlig revision af energibeskatningsdirektivet. Herved vil energibeskatningen i højere grad supplere EU's emissionshandelsordning og dermed afspejle EU's klima- og energi- og luftkvalitetsmålsætninger.

Strategien vil blive evalueret i 2013.

3.2. Vejafgifter

Vejtransporten tegner sig for størstedelen af de eksterne transportomkostninger. På dette område er det derfor særlig vigtigt at benytte de "korrekte" priser. Revisionen af direktivet om afgifter på tunge godskøretøjer, som tager sigte på at anspore medlemsstaterne til at anvende differentierede afgiftssystemer, vil gøre vejgodstransporten mere effektiv og miljøvenlig, og det er af stor betydning i betragtning af denne sektors væsentlige bidrag til trafikbelastning og emissioner.

I sin nuværende form forhindrer direktivet medlemsstaterne i at udnytte deres vejafgiftssystemer eller de systemer, de har under udvikling, på den mest effektive måde. Afgifterne kan ikke beregnes og differentieres på grundlag af de eksterne omkostninger. Dette betyder, at medlemsstaterne ikke kan indføre tilstrækkelige incitamenter til, at operatørerne moderniserer deres køretøjsflåde med renere køretøjer og tilpasser deres ruteplanlægning og logistik i en mere bæredygtig retning.

Forslaget vil ændre dette ved at give medlemsstaterne en ramme for bedre differentiering af afgifterne⁹ alt efter den lokale forurening (luft og støj)¹⁰ og vejtrængsel, som det pågældende køretøj forårsager på brugstidspunktet. Ved at

⁸ KOM(2007) 575. Denne politik omfatter adskillige forslag for at øge bæredygtigheden (miljøvenligheden) inden for søtransport. Der findes yderligere oplysninger i afsnit 4 i oversigten over grønnere transport – Arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene SEK(2008) 2206.

⁹ Det nuværende direktiv giver mulighed for begrænset differentiering af vejafgifter, forudsat at de kun dækker infrastrukturomkostningerne og på visse betingelser, bl.a. at der ikke skabes merindtægter.

¹⁰ Omkostningerne ved CO₂ vil blive dækket gennem brændstofafgifter som led i en planlagt revision af energibeskatningsdirektivet.

mindske vejtrængslen vil det også bidrage betydeligt til at mindske CO₂-emissionerne.

For at sikre, at afgifterne både står i forhold til den forårsagede miljø- og trafikbelastning, og at det indre marked ikke berøres, foreslår Kommissionen, at der anvendes en fælles og gennemsigtig metode til beregning af de eksterne omkostninger. Direktivet skal også indeholde krav om, at eventuelle indtægter af ordningen øremærkes og anvendes til at mindske miljøbelastningen fra transport og trafik¹¹, og at afgifterne - efter en overgangsperiode – opkræves ved hjælp af elektroniske systemer.

4. SUPPLERENDE FORANSTALTNINGER

Som anført ovenfor, er der både brug for korrekt prissætning og supplerende tiltag til takling af de negative virkninger af transport. Dette er så meget mere nødvendigt, som – hvad strategidelen i meddelelsen om internalisering understreger – priserne på nogle produkter og tjenester, såsom transport, ikke nødvendigvis fører til adfærdssændringer (dvs. at efterspørgslen er ret uelastisk). Som følge heraf er der behov for supplerende foranstaltninger. Samtidig med denne meddelelse forelægger Kommissionen derfor en yderligere meddelelse, der tager sigte på at mindske jernbanestøjen fra eksisterende jernbanevogne, og den vil i løbet af de kommende 18 måneder tage yderligere skridt rettet mod andre transportformer og belastninger. De skitseres nedenfor.

4.1. Nedbringelse af støjen fra jernbaner

Det skønnes, at 10 % af EU's befolkning er udsat for høje støjniveauer fra jernbaner. Dette er en af de faktorer, der bidrager mest til at begrænse videreudviklingen af denne sektor. At mindske støjen vil ikke blot have en positiv effekt i sig selv, men også i og med at videreudvikling af banetransport og –infrastruktur derved lettere kan accepteres af befolkningen. Hvis det som følge heraf vil være lettere at udbygge jernbaneinfrastrukturen og anvende den på en mere fleksibel måde, vil dette igen kunne bidrage til at flytte passagerer og gods fra vej til jernbane og derved mindske transportsektorens belastning af samfundet.

Da EU-reglerne allerede begrænser støjmissionerne fra nyt rullende materiel, er denne meddelelse fokuseret på bestående jernbanevogne og indeholder foranstaltninger til, at størstedelen af dem udstyres med støjsvage bremsere. Strategien kombinerer støjmissionslofter, frivillige aftaler og lovforskrifter indeholdende økonomiske incitamenter.

Kommissionen vil foreslå disse forskrifter i 2008 for at sikre, at afgiftssystemerne harmoniseres i hele Europa, ved at de nuværende regler om afgifter for adgang til banenettet tilpasses. Afgifterne på mindre støjende vogne vil være lavere end for mere støjende vogne, så udgifterne til de nødvendige investeringer kan geninddrives. Udstyringen med støjsvage bremsere skulle være ført til ende i 2015. Efter moderniseringen bør der indføres højere afgifter på de resterende støjende vogne, idet medlemsstaterne, hvis de ønsker det, kan indføre støjmissionslofter til

¹¹ F.eks. alternativ infrastruktur, trafikstyring og forskning.

begrænsning af den samlede støj på en given strækning — og dermed anspore til brug af støjsvage vogne.

For at fremskynde gennemførelsen opfordrer Kommissionen også til, at der indgås frivillige aftaler, så prissignalerne 'overvæltet' på vognejerne inden de lovfæstede frister.

4.2. Foranstaltninger, der vil blive truffet i de i de kommende 18 måneder

4.2.1. Klimaændringer

Da klimaændringerne sandsynligvis er det mest presserende problem for EU og for transportsektoren, vil Kommissionen fremsætte forslag til foranstaltninger, som går videre end de ovennævnte tiltag til internalisering af de eksterne omkostninger. For luftfartssektoren vil den foreslå lovgivning om emissionen af nitrogenoxider (NO_x), mens den for vejsektorens vedkommende vil fremsætte forslag om inden udgangen af 2008 at nedbringe CO₂-emissionerne fra nye varevogne, et system til mærkning af dæk og en revision af direktivet om mærkning af biler.

4.2.2. Lokal forurening

Der findes allerede mange EU-foranstaltninger til bekæmpelse af lokal og regional forurening, så nye initiativer på dette område drejer sig især om at skærpe og supplere disse foranstaltninger.

I betragtning af den rolle, flygtige organiske forbindelser spiller for dannelsen af smog, er det vigtigt at begrænse udledningen af disse stoffer i forbindelse med benzinpåfyldning af personbiler ved tankstationer. Kommissionen vil derfor fremsætte forslag i denne retning. Det ovennævnte forslag om NO_x fra luftfarten skulle også kunne bidrage til at mindske den lokale luftforurening.

Der er blevet påpeget, at en yderligere reduktion i brændstoffernes svovlindhold er en omkostningseffektiv udvej til at mindske emissionen af luftforurenende stoffer. Kommissionen vil til dette formål fremsætte et forslag i 2009, hvor den vil tage hensyn til de betydelige fremskridt, der for nylig er sket i IMO på dette område, og forslaget vil omfatte brændstof til søtransportsektoren.

4.2.3. Støj

I betragtning af de voksende gener fra støj, de sundhedsskadelige virkninger heraf¹² og de heraf følgende konsekvenser for mulighederne for at udbygge transportinfrastrukturen, er det efter Kommissionens mening af største vigtighed, at den fortsætter sin indsats for at mindske støjen fra transport. Ud over lovforslaget om jernbanestøj (se afsnit 4.1) vil Kommissionen muligvis gøre yderligere tiltag til at begrænse støjen ved EU's lufthavne ved at revidere det nuværende direktiv om lufthavnsstøj. I 2009 vil Kommissionen desuden fremsætte forslag om revision af direktivet om ekstern støj.

¹² Jf. f.eks. dok. om støj fra lufthavne, KOM (2008) 66.

4.2.4. *Vejtrængsel*

Da vejtrængsel skønnes at koste ca. 1,1 % EU's BNP hvert år, skal dette problem efter Kommissionens mening behandles som højt prioriteret. Internalisering af de eksterne omkostninger ved hjælp af intelligente vejafgiftssystemer vil spille en nøglerolle i denne forbindelse, og forslaget om revision af direktivet om infrastrukturafgifter på tunge godskøretøjer vil være det vigtigste EU-instrument for vejsektorens vedkommende. Under programmet for det transeuropæiske net vil Kommissionen herudover yde støtte til projekter vedrørende elektroniske vejafgiftssystemer, forudsat at de gennemføres i fællesskab af mindst to medlemsstater. Kommissionen vil også præcisere, i hvilken udstrækning og på hvilke betingelser interoperabelt on-board betalingsudstyr kan inddrages i denne støtteordning.

For luftfartssektorens vedkommende sigter den nylige lovpakke om det fælles europæiske luftrum mod en trefoldig forøgelse af det europæiske luftrum, samtidig med at emissionerne pr. flyvning nedbringes med op til 10 %.

4.2.5. *Tværgående foranstaltninger*

Kommissionen vil også fremsætte forslag til foranstaltninger, som vil have positive konsekvenser for flere negative virkninger, navnlig i jernbanesektoren og sektoren for indre vandveje, som er alternativer i vejtransport. For jernbanesektoren vil Kommissionen vedtage et lovforslag om godstransport og et om revision af direktivet om afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur (som vil omfatte de ændringer, der er nævnt i afsnit 4.1).

Handlingsplanen om mobilitet i byerne vil tage alle de fem negative virkninger i betragtning og indeholde forslag om foranstaltninger med en klar EU-merværdi, samtidig med at subsidiaritetsprincippet respekteres. Der vil blive skelnet mellem foranstaltninger, der kan træffes på kort sigt, og foranstaltninger på mellemlang og lang sigt.

Grønbogen om de transeuropæiske net vil omfatte en revision af den nuværende politik, en gennemgang af de indhentede erfaringer og overvejelser over, hvordan denne politik bedst kan føres ud i livet i de kommende år. Heri vil indgå en stærkere fokusering på den bæredygtige udvikling af nettene og overvejelser over, hvordan de bedst kan bidrage til kampen mod klimaændringerne.

Handlingsplanen om intelligente vejtransportssystemer, som vil blive ledsaget af et lovgivningsinitiativ, vil opstille en fælles tilgang til, hvordan den eksisterende teknologi kan bringes på markedet og finde anvendelse. Den ventes at kunne bidrage til at indkredse en række væsentlige Europa-dækkende anvendelser af intelligente transportssystemer, klarlægge deres rentabilitet, tilrettelægge den nødvendige forskning og validering og forvalte vejoperatørernes, industriens, tjenesteydernes og vejbrugernes udnyttelse heraf. Denne teknologi vil bidrage til at mindske vejtrængslen og samtidig øge sikkerheden og brændstoffektiviteten. Transportvirksomhederne og de rejsende får nemlig mulighed for at planlægge deres rejse på en sådan måde, at de undgår trafikflaskehalse, og myndighederne får mulighed for at dirigere trafikken væk fra områder, hvor den vil medføre en betydelig forværring af luftforureningen. Anvendes den bestående infrastruktur mere

effektivt, vil det endvidere betyde, at der behøves færre nye infrastrukturprojekter, og hermed undgås fragmentering af boligområder og befæstelse af yderligere arealer. Planen omfatter også brug af de fremtidige Galileo-applikationer.

5. KONKLUSION

Bæredygtig mobilitet kan kun opnås, hvis alle parter bidrager – og ikke kun Kommissionen. De tre nye initiativer, der ledsager denne meddelelse (meddelelserne om internalisering af de eksterne transportomkostninger og om nedbringelse af jernbanestøj samt forslaget om revision af direktivet om infrastrukturafgifter på tunge godskøretøjer) og de andre foranstaltninger, der skitseres i meddelelsen, er et yderligere bidrag fra Kommissionen til løsning af problemerne, men en effektiv gennemførelse af de forskellige initiativer kræver en samordnet indsats fra alle de berørte parter side.

De tre nye foranstaltninger, der ledsager denne meddelelse, bygger videre på en lang række eksisterende initiativer, der er opstillet i den vedlagte oversigt, og er orienteret mod det korte og mellemlange sigt. Kommissionen ser dog også længere ud i fremtiden. I 2009 vil den forelægge en rapport om langsigtede scenarier for udviklingen af transportpolitikken over de næste 20-40 år, og den vil gøre sig overvejelser om opfølgningen af den nuværende hvidbog om transport, som dækker perioden frem til 2010. Det er klart, at en række spørgsmål må følges nøje, når der udarbejdes en politik for fremtiden, bl.a. EU's holdning til eventuelle aftaler om opfølgning af Kyoto-protokollen og udnyttelsen af de mange muligheder, Galileo indebærer.

Kommissionen opfordrer Europa-Parlamentet og Rådet til at tilslutte sig denne tilgang til en grønnere transportpolitik.