

Bruxelles, den 11. december 2020
(OR. en)

14012/20

TRANS 599
AVIATION 247
MAR 163
CLIMA 352
ENV 804
MI 566
RECH 520
COMPET 631
ENER 496
IND 268

FØLGESKRIVELSE

fra:	Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	11. december 2020
til:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union
Komm. dok. nr.:	COM(2020) 789 final
Vedr.:	MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET, DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG REGIONSUDVALGET Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet — en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden

Hermed følger til delegationerne dokument COM(2020) 789 final.

Bilag: COM(2020) 789 final

Bruxelles, den 9.12.2020
COM(2020) 789 final

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET,
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG
REGIONSUDVALGET**

**Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet — en europæisk transportsektor, der er
klar til fremtiden**

{SWD(2020) 331 final}

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET,
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG
REGIONSUDVALGET**

**Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet — en europæisk transportsektor, der er
klar til fremtiden**

1 VORES VISION

1. **Mobilitet og transport er vigtig for os alle.** Fra daglig pendling til arbejde, besøg hos familie og venner og turisme til velfungerende globale forsyningskæder for varer i vores butikker og til vores industriproduktion er mobilitet en katalysator for vores økonomiske og sociale liv. Fri bevægelighed for personer og varer på tværs af EU's indre grænser er en grundlæggende frihed i Den Europæiske Union (EU) og på det indre marked. Rejser i EU har ført til større samhørighed og en styrket europæisk identitet. Som det næststørste udgiftsområde for de europæiske husholdninger bidrager transportsektoren med 5 % til det europæiske BNP og beskæftiger ca. 10 mio. arbejdstagere direkte.
2. Selv om **mobilitet medfører mange fordele for brugerne, er den ikke uden omkostninger for vores samfund.** Disse omfatter drivhusgasemissioner, luft-, støj- og vandforurening, men også ulykker og trafikulykker, trængsel og tab af biodiversitet — som alle påvirker vores sundhed og trivsel. Tidligere bestræbelser og politiske foranstaltninger har endnu ikke i tilstrækkelig grad taget højde for disse omkostninger. Transportsektorens drivhusgasemissioner er steget med tiden og udgør nu så meget som en fjerdedel af EU's samlede emissioner.
3. Langt **den største udfordring for transportsektoren er at reducere sine emissioner betydeligt og blive mere bæredygtig.** Samtidig giver denne omstilling store muligheder for bedre livskvalitet og for at europæisk industri på tværs af værdikæderne kan modernisere, skabe arbejdspladser af høj kvalitet, udvikle nye produkter og tjenesteydelser, styrke konkurrenceevnen og opnå globalt lederskab, samtidig med at andre markeder bevæger sig hurtigt i retning af nulemissionsmobilitet. I betragtning af EU's store andel af de samlede drivhusgasemissioner vil EU's mål om en reduktion af drivhusgasemissionerne på mindst 55 % inden 2030 og om klimaneutralitet inden 2050 kun blive nået ved at indføre mere ambitiøse politikker for at mindske transportens afhængighed af fossile brændstoffer hurtigst muligt, samtidig med at der er synergi med nulforureningsindsatsen. **Den europæiske grønne pagts¹ succes afhænger af vores evne til at gøre transportsystemet som helhed bæredygtigt.**
4. Covid-19-pandemien har klart vist, at det er af afgørende betydning for EU at sikre et velfungerende indre marked. Krisen har vist den afgørende rolle, som transport spiller, og de sociale, sundhedsmæssige og økonomiske omkostninger, når den frie bevægelighed for personer, varer og tjenester er stærkt begrænset eller sågar helt indskrænket. Bevarelsen af forsyningskæder og **en koordineret europæisk tilgang til konnektivitet og transportaktiviteter er afgørende for at overvinde enhver krise og styrke EU's strategiske autonomi og modstandsdygtighed.**
5. Derfor skal det også være et centralt mål for EU's transportpolitik fremover at sikre, **at vores transportsystem virkelig er modstandsdygtigt over for fremtidige kriser.**

¹COM(2019) 640 final, Den europæiske grønne pagt.

Fuldførelsen af det fælles europæiske transportområde som beskrevet i hvidbogen fra 2011² er stadig en hjørnesteen i den europæiske transportpolitik. Fremme af samhørighed, mindskelse af regionale forskelle samt forbedring af konnektivitet og adgang til det indre marked for alle regioner er fortsat af strategisk betydning for EU. Covid-19-pandemien havde en stor indvirkning på mobiliteten. I forbindelse med genopretningen efter denne alvorlige krise bør offentlig støtte hjælpe med at genoprette mobiliteten til det bedre og tage et stort skridt frem mod en bæredygtig og mere intelligent fremtid.

6. **Grønnere mobilitet skal være transportsektorens nye licens til vækst.** Mobilitet i Europa bør baseres på et effektivt og sammenkoblet multimodalt transportsystem for både passagerer og gods, der fremmes af et prismæssigt overkommeligt højhastighedsjernbanenet, af en vidt forgrenet opladnings- og optankningsinfrastruktur for transportmidler med nulemission³ og levering af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer, af renere og mere aktiv mobilitet i grønnere byer, der bidrager til borgernes sundhed og trivsel.
7. **Digitaliseringen vil blive en uundværlig drivkraft for moderniseringen af hele systemet** og gøre det gnidningsløst og mere effektivt. Europa er også nødt til at anvende digitalisering og automatisering til yderligere at øge niveauet for sikkerhed, pålidelighed og komfort og dermed fastholde EU's førerposition inden for fremstilling af transportudstyr og tjenesteydelser hertil og forbedre vores globale konkurrenceevne gennem effektive og modstandsdygtige logistikkæder.
8. Denne udvikling må ikke lade nogen i stikken: **Det er afgørende, at mobilitet er tilgængelig og økonomisk overkommelig for alle, at landdistrikter og fjerntliggende regioner er bedre forbundet⁴, tilgængelige for personer med nedsat mobilitet og personer med handicap, og at sektoren tilbyder gode sociale vilkår, omskolingsmuligheder og attraktive job.** Den europæiske søjle for sociale rettigheder er det europæiske kompas, som skal sikre, at den grønne og den digitale omstilling er socialt rimelige og retfærdige.
9. **Overordnet set er vi nødt til at ændre det eksisterende paradigme om gradvise ændringer til grundlæggende omstilling.** Denne strategi indeholder således en køreplan for, hvordan den europæiske transportsektor kan blive klar til en bæredygtig og intelligent fremtid. For at gøre vores vision til virkelighed udpeger den 10 flagskibsområder med en handlingsplan, der vil være retningsgivende for vores arbejde i de kommende år. De scenarier, der ligger til grund for strategien, og som er fælles for dem, der støtter klimaplanen for 2030, ⁵viser, at kombinationen af politiske foranstaltninger i denne strategi med det rette ambitionsniveau kan føre til en reduktion på **90 % i transportsektorens emissioner inden 2050**. Under hensyntagen til analysen i det ledsagende arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene⁶ er der fastsat forskellige **milepæle** for at vise den europæiske transportsystems vej mod at nå vores mål om bæredygtig, intelligent og robust mobilitet og dermed angive den nødvendige ambition for vores fremtidige politikker, såsom:

Inden 2030:

- Mindst 30 mio. transportmidler med nulemission kører på de europæiske veje.

² COM (2011) 144 final, Hvidbog — En køreplan for et fælles europæisk transportområde — mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem. Kommissionen har også evalueret denne hvidbog i SWD(2020) 410 og SWD(2020) 411.

³I denne meddelelse henviser udtrykket "transportmiddel" som relevant i den givne sammenhæng til alle typer transportmidler, herunder bl.a. biler, lastbiler, varebiler, busser, rutebiler, lette køretøjer, tog, fly, skibe, både, færger osv.

⁴ Dette aspekt vil blive undersøgt yderligere som led i Kommissionens meddelelse om en langsigtet vision for landdistrikterne i 2021.

⁵ COM(2020) 562 final, Styrkelse af Europas klimaambitioner for 2030 — Investering i en klimaneutral fremtid til gavn for borgerne

⁶ SWD(2020) 331

- 100 europæiske byer vil være klimaneutrale.
- Jernbanetrafikken med højhastighedstog vil være fordoblet.
- Køreplansbaseret kollektiv trafik på under 500 km skal være kulstofneutral i EU.
- Automatiseret mobilitet vil blive indført i stor skala.
- Nulemissionsfartøjer vil blive klar til markedet.

Inden 2035:

- Store nulemissionsfly vil blive klar til markedet.

Inden 2050:

- Næsten alle biler, varevogne og busser samt nye tunge køretøjer vil være emissionsfri.
- Jernbanegodstrafikken vil være fordoblet.
- Jernbanetrafikken med højhastighedstog vil være tredoblet.
- Det multimodale transeuropæiske transportnet (TEN-T), der er udstyret til bæredygtig og intelligent transport med højhastighedsforbindelser, vil være operationelt for det samlede net.

2 BÆREDYGTIG MOBILITET — ET UIGENKALDELIGT SKIFT TIL NULEMISSIONSMOBILITET

10. I den europæiske grønne pagt opfordres der til en reduktion på 90 % af drivhusgasemissionerne fra transport, således at EU kan blive en klimaneutral økonomi inden 2050, samtidig med at der arbejdes hen imod en ambition om nulforurening. For at opnå denne systemiske ændring **er vi nødt til (1) at gøre alle transportformer mere bæredygtige, (2) gøre bæredygtige alternativer bredt tilgængelige i et multimodalt transportsystem og (3) indføre de rette incitamenter til at fremme omstillingen. Dette er de tre søjler i vores fremtidige tiltag.**

11. Det indebærer, at **alle politiske løftestænger benyttes: (1) foranstaltninger til væsentlig reduktion af den nuværende afhængighed af fossile brændstoffer** (ved at erstatte eksisterende flåder med transportmidler med lav- og nulemission og fremme anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer) **(2) en beslutsom indsats for at omlægge mere aktivitet til mere bæredygtige transportformer** (navnlig forøgelse af antallet af passagerer, der rejser med jernbane og pendler med offentlig transport og aktive transportformer, samt flytning af en betydelig del af godstransporten til jernbaner, indre vandveje og nærskibsfart) og **(3) internalisering af eksterne omkostninger** (ved at gennemføre principperne om, at "forureneren betaler" og "brugeren betaler", navnlig gennem CO₂-prissætning og infrastrukturafgiftsmekanismer).

2.1 Vi er nødt til at gøre alle transportformer mere bæredygtige

12. **Alle transportformer er uundværlige for vores transportsystem, og derfor skal de alle gøres mere bæredygtige.** Som den første søjle i vores tilgang skal vi sætte skub i udbredelsen af transportmidler med lav- og nulemission samt vedvarende og kulstoffattige brændstoffer til vej-, sø-, luft- og jernbanetransport uden yderligere forsinkelse. Vi skal støtte forskning og innovation (FoI) inden for konkurrencedygtige, bæredygtige og cirkulære produkter⁷ og tjenesteydelser, sikre, at de rigtige transportmidler og brændstoffer leveres af industrien, etablere den nødvendige infrastruktur og skabe incitamenter for slutbrugernes efterspørgsel. Dette er afgørende for at nå vores klimamål for 2030 og 2050 og vores nulforureningsmålsætning og for at gøre det muligt for europæiske virksomheder

⁷ Cirkulære produkter og tjenesteydelser vil bidrage til transportsektorens overordnede bæredygtighed. Handlingsplanen for den cirkulære økonomi (COM(2020) 98 final) identificerer syv centrale produktværdikæder, navnlig batterier og transportmidler samt byggeri.

at forblive industrielle ledere på verdensplan. Det er afgørende at opretholde teknologineutralitet på tværs af alle transportformer, men dette bør ikke føre til manglende handling med hensyn til at fjerne løsninger baseret på fossile brændstoffer.

FLAGSKIB 1 — FREMME AF UDBREDELSEN AF TRANSPORTMIDLER MED NULEMISSION, VEDVARENDE OG KULSTOFFATTIGE BRÆNDSTOFFER OG RELATERET INFRASTRUKTUR

13. Selv om andelen af transportmidler med lav- og **nulemission i vognparken vokser hurtigt, er den alt for lav** i dag. Standarder for CO₂, luftforurenende emissioner og regler for offentlige indkøb, såsom dem i direktivet om renere transportmidler⁸, vil fortsat være vigtige politiske drivkræfter i vores omstilling til nulemissionsmobilitet inden for vejtransport og vil gennem øget udbud af transportmidler med nulemission gøre bæredygtig mobilitet mere overkommelig for alle. For at opfylde de mål, der blev opstillet i klimaplanen for 2030, og sikre en klar vej frem mod nulemissionsmobilitet fra 2025 vil Kommissionen derfor foreslå en revision af **CO₂-standarderne** for personbiler og varevogne senest i juni 2021. Kommissionen vil også gennemgå CO₂-standarderne for tunge køretøjer i denne retning.
14. Der er i løbet af de sidste fem år gjort en betydelig indsats for at reducere emissionerne af luftforurenende stoffer fra motorkøretøjer. Biler, der sælges i dag, udleder betydeligt færre forurenende stoffer, end biler solgt i 2015. Men der kan gøres mere: Det kommende forslag om **strengere luftforureningsstandarder** for transportmidler med forbrændingsmotor (Euro 7) vil sikre, at kun fremtidssikrede transportmidler med nulemission kommer på markedet.
15. De partnerskaber, der er planlagt for Horisont Europa, såsom "batterier", "2Zero" og "ren hydrogen", kan bidrage til udbuddet af innovative transportmiddelteknologier. Der er også behov for en omfattende politik for at **stimulere efterspørgslen efter transportmidler med nulemission** uden hindringer på det indre marked, samtidig med at Unionens internationale forpligtelser respekteres fuldt ud. Ovennævnte miljøstandarder bør ledsages af foranstaltninger, der øger efterspørgslen efter disse transportmidler, såsom kulstofprissætning, beskatning, vejafgifter og revision af reglerne om tunge køretøjers vægt og dimensioner. Kommissionen vil foreslå foranstaltninger, der skal sætte skub i udbredelsen af transportmidler med nulemission i erhvervs- og byflåder. Desuden vil den nye forordning om batterier sikre, at batterier, der markedsføres i EU, er bæredygtige og sikre i hele deres livscyklus. Krav til bæredygtighed og livscyklus, herunder om CO₂-aftryk og etisk og bæredygtig tilvejebringelse af råstoffer, er afgørende for at reducere elektriske transportmidlers miljøaftryk.
16. Vores lovgivning om **teknisk kontrol** bør tilpasses for at sikre transportmidlers overholdelse af emissions- og sikkerhedsstandarder i hele deres levetid. Et enkelt defekt transportmiddel kan forurene vores luft mere end flere tusinde rene transportmidler⁹.
17. Udviklingen af motorer til vej-køretøjer i retning af nulemission løser ikke som sådan de problemer, der opstår som følge af brugen af dæk, som stadig medfører støj og mikroplast. Sidstnævnte forurener vores farvande og have og kan i sidste ende trænge ind i fødekæden. **Højtydende dæk** bør fremmes yderligere, da de reducerer energiforbruget og emissionerne (herunder rullestøj), samtidig med at køretøjernes sikkerhed opretholdes. Den kommende revision af direktivet om udrangerede transportmidler vil også tage sigte på at reducere det samlede miljøfodafttryk for produktion og demontering af biler.

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/1161 af 20. juni 2019 om ændring af direktiv 2009/33/EF om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport (EØS-relevant tekst) EUT L 188 af 12.7.2019, s. 116-130.

⁹ Se f.eks.: SWD(2012) 206 final, og senest, test udført i Belgien. <https://magazine.vab.be/wp-content/uploads/2020/02/Roetfilter-Persdossier.pdf>.

18. Brændstofleverandører og -operatører bør nu have et klart signal om, at transportbrændstoffer skal være kulstofneutrale, og at **bæredygtige vedvarende og kulstoffattige brændstoffer straks skal anvendes i stort omfang**. Kommissionen vil overveje yderligere foranstaltninger til støtte for disse brændstoffer, eventuelt gennem minimumsandel eller -kvoter gennem revisionen af det omarbejdede direktiv om vedvarende energi.
19. Nulemissionsløsninger er allerede ved at blive taget i brug i forbindelse med **vejtransport**. Producenterne investerer nu kraftigt i batteridrevne transportmidler. Markedsudbredelsen er allerede stigende, især for biler, varevogne og busser, der anvendes i byer, mens lastbiler og rutebiler er ved at dukke op. Producenterne investerer også i transportmidler med brintdrevne brændselsceller, navnlig til brug i kommercielle flåder, busser og tunge transport. Disse lovende muligheder støttes inden for rammerne af EU's strategier for integration af energisystemet¹⁰ og brint¹¹ samt den strategiske handlingsplan for batterier¹². Energieffektivitet skal være et kriterium for prioritering af fremtidige valg af egnede teknologier, når man ser på hele livscyklussen. Teknologiske overgangsløsninger bør fuldt ud overholde standarderne for CO₂ og forurening. **Jernbanetransport** skal også elektrificeres i yderligere grad. I de tilfælde, hvor dette ikke er muligt, bør der i højere grad anvendes brint.
20. **Luft- og søtransport** har større dekarboniseringsudfordringer i de kommende årtier på grund af den nuværende mangel på markedsparate nulemissionsteknologier, luftfartøjers og skibes lange udvikling og livscyklus, de nødvendige betydelige investeringer i optankningsudstyr og -infrastruktur og international konkurrence i disse sektorer. EU's internationale emissioner fra søfart og luftfart er steget med mere end 50 % siden 1990. Der er et presserende behov for en indsats i disse sektorer, herunder mens de er ved at komme på fode igen efter den nuværende krise. Disse transportformer skal have prioriteret adgang til yderligere vedvarende og kulstoffattige flydende og gasformige brændstoffer¹³, da der på kort sigt mangler egnede alternative drivaggregater. ReFuelEU Aviation- og FuelEU Maritime-initiativerne vil sætte skub i produktionen og udbredelsen af bæredygtig luftfart og skibsbrændstoffer og tage fat på dette problem. Desuden vil Kommissionen overveje at oprette en værdikædealliance for vedvarende energikilder og kulstoffattige brændstoffer, hvor offentlige myndigheder, industrien og civilsamfundet vil samarbejde for at fremme forsyningen og udbredelsen af de mest lovende brændstoffer, supplere indsatsen under den europæiske alliance for ren brint og bygge videre på den europæiske batterialliances succes¹⁴.
21. For at **forbedre luftfartøjers og skibes energieffektivitet og reducere deres emissioner** bør ambitiøse standarder for deres udformning og drift fremmes. EU skal fortsat arbejde tæt sammen med alle internationale organisationer såsom Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) og Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) om konkrete foranstaltninger, der tager sigte på at nå videnskabeligt baserede globale emissionsreduktionsmål i overensstemmelse med Parisaftalen¹⁵. Der er også behov for en betydelig indsats for at udvikle disruptive teknologier til at bringe nulemissionsskibe og -fly på markedet. Unionen bør skabe et gunstigt miljø for at opnå dette, herunder gennem passende kulstofprissætningspolitikker og forskning og innovation (FoI), navnlig gennem

¹⁰ COM(2020) 299 final, Styrkelse af en klimaneutral økonomi: En EU-strategi for integration af energisystemet.

¹¹ COM(2020) 301 final, En strategi for brint med henblik på et klimaneutralt Europa.

¹² COM(2018) 293 final, BILAG 2 — Strategisk handlingsplan for batterier.

¹³ Det kan f.eks. være brint, hydrogenbaserede syntetiske brændstoffer og avancerede biobrændstoffer. For eksempel er det nødvendigt at udvikle sikkerhedsstandarder for vandvejstransport på brint på et tidligt tidspunkt for at tilskynde til tidlige pionerer, og certificeringsprocedurerne bør være så enkle som muligt uden at gå på kompromis med de overordnede sikkerhedsniveauer.

¹⁴ https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-battery-alliance_da.

¹⁵ EU og dets medlemsstater bør forfølge denne ambition på ICAO's næste generalforsamling i 2022.

de partnerskaber, der kan etableres under Horisont Europa (f.eks. "nul-emissionstransport ad vandvejen", "ren luftfart" og "ren brint"). Desuden kan en mere effektiv trafikstyring, f.eks. gennem det fælles europæiske luftrum, give betydelige miljøgevinster¹⁶. Disse aktiviteter er vigtige elementer i den "**kurv af foranstaltninger**", der er **nødvendig for at dekarbonisere luftfart og søtransport**, hvor globale tiltag fortsat er af afgørende betydning.

22. Den øgede udbredelse og anvendelse af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer skal gå hånd i hånd med oprettelsen af et omfattende net af **opladnings- og optankningsinfrastruktur** for fuldt ud at muliggøre en udbredt anvendelse af transportmidler med lav- og nulmission inden for alle transportformer. "Genopladning og påfyldning" er et europæisk flagskib under genopretnings- og resiliensfaciliteten¹⁷: Målet er inden 2025 at bygge halvdelen af de 1 000 brintstationer og en million ud af 3 mio. offentlige ladestander¹⁸, der er nødvendige inden 2030. Det endelige mål er at sikre et tæt og bredt net for at sikre nem adgang for alle kunder, herunder operatører af tunge køretøjer. Kommissionen vil offentliggøre en strategisk plan for udrulningen for at skitsere en række supplerende foranstaltninger til støtte for en hurtig etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer, inklusive på områder med vedvarende huller. Disse ville omfatte anbefalinger om planlægnings- og tilladelsesprocesser samt om finansiering, der er udarbejdet i samarbejde med Kommissionens forum for bæredygtig transport, som samler centrale offentlige og private repræsentanter for hele værdikæden¹⁹.
23. Europa er også nødt til at sætte en stopper for den vedvarende fragmentering og den udbredte mangel på interoperable opladnings-/optankningstjenester i hele Europa for alle transportformer. I forbindelse med den **kommende revision af direktivet om infrastruktur for alternative brændstoffer** vil Kommissionen overveje mulighederne for mere bindende mål for udrulning af infrastruktur og yderligere foranstaltninger for at sikre fuld interoperabilitet mellem infrastruktur og infrastrukturtjenester for alle transportmidler, der bruger alternative brændstoffer. Passende oplysninger til forbrugerne med henblik på at afhjælpe den nuværende mangel på gennemsigtighed i prisfastsættelsen og fremme problemfri grænseoverskridende betalinger er blandt de vigtigste spørgsmål, der skal tackles. Desuden kræver den forventede store udbredelse af batteridrevne transportmidler og andre former for e-mobilitet en gnidningsløs integration i elnettet. Indførelsen af intelligent opladningsinfrastruktur vil bidrage til at tilvejebringe lagringskapacitet og fleksibilitet til elektricitetssystemet. Ud over revisionen af direktivet om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer forestår en revision af forordningen om det transeuropæiske transportnet (TEN-T) og andre politikinstrumenter såsom det omarbejdede direktiv om vedvarende energi og dets regnskabsmekanisme for elektricitet samt direktivet om bygningers energimæssige ydeevne med henblik på at hæve målene for ladestander i vores bygninger. Kommissionen vil sikre tilpasning til de nødvendige netinvesteringer under sine initiativer inden for rammerne af EU's strategier for integration af energisystemet og brint.

¹⁶ Dette kan reducere lufttransportemissionerne med op til 10 %, og ATM kan også bidrage til at imødegå luftfartens ikke-CO₂-klimapåvirkninger.

¹⁷ COM(2020) 575 final — Årlig strategi for bæredygtig vækst 2021.

¹⁸ Antallet af nødvendige offentlige ladestander vil blive vurderet i detaljer som led i den konsekvensanalyse, der ledsager revisionen af direktivet om infrastruktur for alternative brændstoffer.

¹⁹ Hvor det er nødvendigt, vil andre markedsaktører og økonomiske aktører blive opfordret til at deltage i denne proces. Fremme af opladningsinfrastruktur i den private og offentlige bygningsmasse er særlig relevant i denne sammenhæng: Størstedelen af alle genopladninger finder sted i hjemmet eller på arbejdspladsen. Der vil blive sikret fuld overensstemmelse med det igangværende renoveringsbølgeinitiativ og gensidig styrkelse. Kommissionen vil nedsætte et panel for genopladning og optankning på højt niveau for at validere resultaterne af denne proces.

24. **Havne og lufthavne** er afgørende for vores internationale forbindelser, for den europæiske økonomi og for vores regioner. I deres overgang til nulemissionsknudepunkter skal bedste praksis, der følges af de mest bæredygtige lufthavne og havne²⁰, blive den nye normal og muliggøre mere bæredygtige former for konnektivitet. Havne og lufthavne bør blive multimodale mobilitets- og transportknudepunkter, der forbinder alle relevante transportformer. Dette vil forbedre luftkvaliteten lokalt og dermed bidrage til at forbedre sundheden for beboere i nærheden. Indlandshavne og søhavne har et stort potentiale til at blive nye knudepunkter for ren energi til integrerede elektricitetssystemer, brint og andre kulstoffattige brændstoffer og til at blive afprøvningsfaciliteter for genbrug af affald og den cirkulære økonomi.
25. Kommissionen vil foreslå **foranstaltninger til at gøre vores lufthavne og havne rene** ved at tilskynde til anvendelse af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer og forsyning af parkerede skibe og fly med vedvarende energi i stedet for fossil energi, tilskynde til udvikling og anvendelse af nye, renere og mere støjsvage fly og skibe, revidere lufthavnsafgifter, gøre transport på jorden i lufthavne samt havnetjenester og -operationer grønnere, optimere havneanløb og udbrede anvendelse af intelligent trafikstyring. Kommissionen vil også følge op på de foranstaltninger, der foreslås i rapporten fra Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) i forbindelse med den opdaterede analyse af luftfartens klimapåvirkninger, der ikke stammer fra CO₂.²¹
26. **Offentlige og private investeringer** i lokal produktion af vedvarende energi, mere bæredygtig multimodal adgang og fornyelse af flåden²² inden for luftfart og vandvejstransport skal øges. Nogle af disse investeringer ville drage fordel af etableringen af relevante bæredygtige taksonomikriterier, der dækker de særlige forhold ved hver enkelt transportform, herunder under overgangen til nulemissioner. Den reviderede udlånspolitik, som Den Europæiske Investeringsbank (EIB) skal vedtage, kan også forventes at være nyttig.
27. I synergi med implementeringen af alternative skibsbrændstoffer bør der gøres en indsats under ambitionen om nul forurening for drastisk at reducere sektorens bredere miljøaftryk. Det bør være en prioritet at etablere vidtrækkende **emissionskontrolområder** i alle EU-farvande, som i sidste ende sigter mod nul forurening af luft og vand fra skibsfart til gavn for hav- og kystområder og havne. Kommissionen har navnlig stået i spidsen for bestræbelserne på at dække Middelhavet, og den sigter mod at påbegynde en tilsvarende indsats for Sortehavet. Desuden vil EU-lovgivningen om ophugning af skibe²³ blive gennemgået med henblik på at fastlægge mulige foranstaltninger til at styrke denne lovgivning, dvs. for yderligere at fremme sikker og bæredygtig praksis for skibsophugning.

Milepæle²⁴ for reduktion af den nuværende afhængighed af fossile brændstoffer:

- 1) Inden 2030 vil der være mindst 30 mio. nulemissionsbiler og 80 000 nulemissionsvarevogne i drift.*

²⁰F.eks. initiativerne EcoPorts eller Airport Carbon Accreditation, der er udviklet af henholdsvis European Sea Ports Organisation (ESPO) og ACI EUROPE.

²¹ Se COM(2020) 747 final, Ajourført analyse af de ikke-CO₂-relaterede virkninger af luftfart og potentielle politiske foranstaltninger, jf. artikel 30, stk. 4, i direktivet om EU's emissionshandelssystem.

²² For eksempel reducerer den nyeste generation af luftfartøjer, som allerede er til rådighed, CO₂-emissionerne med 20-25 %, og de reducerer også støjaftrykket.

²³Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1257/2013 af 20. november 2013 om ophugning af skibe og ændring af forordning (EF) nr. 1013/2006 og direktiv 2009/16/EF (EUT L 330 af 10.12.2013, s. 1).

²⁴ Disse milepæle er fastsat under hensyntagen til analysen i det ledsagende arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene for at vise det europæiske transportsystems vej mod vores mål om bæredygtig, intelligent og robust mobilitet og viser dermed den nødvendige ambition for vores fremtidige politikker.

- 2) *Inden 2050 vil næsten alle biler, varevogne og busser samt nye tunge køretøjer være emissionsfri.*
- 3) *Nulemissions-søgående skibe og store nulemissionsluftfartøjer vil være klar til markedet i henholdsvis 2030 og 2035.*

2.2 Vi er nødt til at gøre bæredygtige alternativer bredt tilgængelige for at muliggøre bedre valg af transportformer

28. Som den anden søjle i vores tilgang skal **bæredygtige alternativer nu gøres bredt tilgængelige** i et fuldt integreret og gnidningsløst multimodalt mobilitetssystem. EU kan ikke udelukkende forlade sig på teknologiske løsninger. Det er nødvendigt med en øjeblikkelig indsats for at tilpasse vores mobilitetssystem med henblik på at tackle klimaændringerne og mindske forureningen. Multimodalitet udnytter styrkerne ved de forskellige transportformer, såsom bekvemmelighed, hastighed, pris, pålidelighed, forudsigelighed, som tilsammen kan tilbyde mere effektive transportløsninger for mennesker og varer. Covid-19-pandemien har vist, hvordan øget multimodalitet også er afgørende for at forbedre vores transportsystems modstandsdygtighed, og hvor parat offentligheden er til at tage bæredygtige alternative transportformer til sig.
29. **Folk er villige til at skifte til mere bæredygtige transportformer**, navnlig i deres daglige mobilitet, og den primære motivation for at skifte er pris²⁵, tilgængelighed og hastighed. EU skal bidrage til at skabe passende betingelser for en større udbredelse af bæredygtige alternativer, som er sikre, konkurrencedygtige og økonomisk overkommelige. Hvis der findes egnede alternativer med konkurrencedygtige priser, frekvenser og komfort, vælger folk den mest bæredygtige transportform²⁶.
30. Samtidig ændrer **mobilitetsmønstrene og forbrugernes adfærd sig**. Disse ændringer forstærkes af covid-19-pandemien og fremmes i vid udstrækning af digitale løsninger. Fjernarbejde, videokonferencer, elektronisk handel og udbredelsen af fælles og kollaborative mobilitetstjenester bidrager alle til den igangværende omstilling af mobiliteten.

FLAGSKIB 3 — EN MERE BÆREDYGTIG OG SUND MOBILITET MELLEM OG I BYER

31. Der er behov for en beslutsom indsats for at omdanne transportsektoren til et virkeligt multimodalt system af bæredygtige og intelligente mobilitetstjenester. For at opnå dette bør Europa opbygge et transportnet af høj kvalitet med højhastighedstogtjenester på korte distancer og med rene luftfartstjenester, der forbedrer langdistanceruternes dækning. Kommissionen vil arbejde på at skabe de rette betingelser for, at transportvirksomhederne inden 2030 kan tilbyde rejsende CO₂-neutrale valg i forbindelse med planlagte kollektive rejser på under 500 km inden for EU. I 2021-2022 vil Kommissionen forfølge denne ambition i forbindelse med revisionen af den relevante EU-lovgivning. Luftfartsselskaberne bør under overholdelse af konkurrencelovgivningen sælge et stigende antal multimodale billetter. Investeringerne bør rettes mod opgradering af den nødvendige TEN-T-infrastruktur for at muliggøre overgangen til mere bæredygtige forbindelser. Der vil blive taget skridt til at opbygge et samlet transportsystem, hvor EU's investeringer, statsstøtte,

²⁵ Special Eurobarometer 495 viste, at de fleste bilister er klar til at skifte til mere miljøvenlige transportformer i forbindelse med deres daglige mobilitet. Et alternativ, der er lige så hurtigt, eller har en tilsvarende pris ville påvirke respondenterne i retning af en mere miljøvenlig løsning på rejser over lange afstande.

<https://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/survey/getsurveydetail/instruments/special/surveyky/2226>.

²⁶ Siden højhastighedsjernbanelinjen mellem Barcelona og Madrid blev åbnet, har den modale fordeling mellem fly og jernbane f.eks. ændret sig fra 85 % fly/15 % tog i 2008 til 38 % fly/62 % tog i 2016.

regler for kapacitetstildeling og offentlige serviceforpligtelser er gearret til at opfylde mobilitetsbehov og til at tilskynde til forskellige multimodale løsninger.

32. Det **europæiske år for jernbanetransport i 2021 er en glimrende lejlighed for medlemsstaterne, Kommissionen og jernbanesektoren til at fremme forbindelser på tværs af Europa.** Med gennemførelsen af den fjerde jernbanepakke og åbningen af jernbanemarkederne for konkurrence vil jernbaneoperatørerne blive mere lydhøre over for kundernes behov og forbedre kvaliteten af deres tjenester samt deres omkostningseffektivitet. Harmoniseret EU-godkendelse af transportmidler vil også reducere omkostningerne for grænseoverskridende tog. Færdiggørelsen af TEN-T, herunder højhastighedslinjerne, vil give bedre forbindelser langs hovedkorridorerne. En forbedring af passagerernes bevidsthed om deres rettigheder og sikring af ikke-diskriminerende rejseinformation, herunder salg af gennemgående billetter, vil yderligere øge jernbanernes tiltrækningskraft for kunderne.
33. I 2021 vil Kommissionen foreslå **en handlingsplan til fremme af passagertransport over lange afstande og på tværs af landegrænser.** Denne plan vil bygge på medlemsstaternes bestræbelser på at gøre vigtige forbindelser mellem byer hurtigere ved hjælp af bedre forvaltet kapacitet, koordinerede tidsplaner, puljer af rullende materiel og målrettede infrastrukturforbedringer for at sætte skub i nye togtjenester, herunder om natten. Platforme eller andre organisationsstrukturer til dette formål bør være åbne for alle medlemsstater. Pilot-tjenester på visse ruter, der involverer alle interesserede parter, bør støttes, og en kombination af kontrakter om offentlige tjenester og åben adgang kunne afprøve forskellige modeller for nye forbindelser og tjenester med det formål at booste 15 piloter inden 2030.
34. Det fælles europæiske jernbaneområde skal styrkes, og Kommissionen vil overveje **foranstaltninger til udvidelse af jernbanemarkedet**²⁷ for at imødekomme jernbanevirksomhedernes behov for adgang til kapacitet af høj kvalitet, der maksimerer brugen af jernbaneinfrastruktur. **Det bør blive lettere at bruge og købe billetter på tværs af grænserne.** Fra og med 2021 vil Kommissionen foreslå lovgivningsmæssige foranstaltninger for at muliggøre innovative og fleksible billetter, der kombinerer forskellige transportformer og giver passagererne reelle muligheder for dør-til-dør-rejser.
35. Som fastsat i klimaplanen fra 2030 vil en forøgelse af transportandelen af kollektiv transport, gang og cykling samt automatiseret, opkoblet og multimodal mobilitet mindske forureningen og den trafikale trængsel betydeligt, navnlig i byerne, og forbedre menneskers sundhed og trivsel. **Byerne står i spidsen for omstillingen til større bæredygtighed, og bør derfor også fortsat gøre det.** Kommissionen vil samarbejde yderligere med byer og medlemsstater for at sikre, at alle store og mellemstore byer, der er byknudepunkter i TEN-T-nettet, indfører deres egne planer for bæredygtig bytrafik senest i 2030. Planerne bør omfatte nye mål, f.eks. om nul emissioner og nul trafikdræbte. Aktive transportformer, f.eks. cykling, har oplevet vækst, idet byer har bebudet over 2 300 km ekstra cykelinfrastruktur. Dette bør fordobles i løbet af det næste årti til 5 000 km sikre cykelstier. Kommissionen overvejer også at udvikle en mission på området klimaneutrale og intelligente byer²⁸ som en strategisk prioritet for en fælles indsats for at opnå dekarbonisering i et stort antal europæiske byer inden 2030.
36. Problemfri multimodalitet, der muliggøres af digitale løsninger, er af afgørende betydning i by- og forstadsområder. Det øgede pres på passagertransportsystemerne har øget

²⁷Kommissionen vil navnlig vurdere samspillet mellem forordning (EU) nr. 913/2010 og direktiv 2012/34/EU, forordning (EU) nr. 1315/2013 og direktiv 92/106/EØF.

²⁸ De europæiske forsknings- og innovationsmissioner vil sigte mod at finde løsninger på nogle af de største udfordringer, som vores verden står over for. De er en integreret del af rammeprogrammet Horisont Europa, der begynder i 2021.
https://ec.europa.eu/info/horizon-europe/missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en.

efterspørgslen efter nye og innovative løsninger, og forskellige transporttjenester er i tråd med Mobility as a Service (MaaS)-konceptet blevet integreret i en tjeneste, der er tilgængelig på anmodning. Samtidig ser man i mange byer et skift i retning af fælles og kollaborative mobilitetstjenester (delebiler, cykler, kørselstjenester og andre former for mikromobilitet), som underbygges af nye platforme, hvilket gør det muligt at reducere antallet af køretøjer i den daglige trafik.

37. EU og medlemsstaterne skal leve op til borgernes forventninger om renere luft, mindre støj og trængsel og færre dødsulykker på vores veje. Ved at revidere bytrafikkpakken for at fremme og støtte disse bæredygtige og sunde transportformer vil Kommissionen bidrage til at **forbedre den nuværende europæiske ramme for mobilitet i byerne**. Der er behov for klarere retningslinjer for mobilitetsstyring på lokalt og regionalt plan, herunder om bedre byplanlægning og forbindelser til landdistrikter og forstadsområder, således at pendlere får bæredygtige mobilitetsmuligheder. EU's politikker og finansielle støtte bør også afspejle bytrafikkens betydning for TEN-T's overordnede funktion med bestemmelser om løsninger på første og sidste kilometer, der omfatter multimodale mobilitetsknudepunkter, park-and-ride-faciliteter og sikker infrastruktur til gang og cykling.
38. Kommissionen vil undersøge, hvordan det kan sikres, at passagertransport på tilkaldebasis (taxaer og udlejningsbiler) kan blive mere bæredygtige og levere effektive tjenester til borgerne, samtidig med at der opretholdes et velfungerende indre marked og tages hensyn til sociale og sikkerhedsmæssige bekymringer. Kommissionen vil også **hjælpe byerne med at modernisere deres politiske værktøjskasse**, herunder på områder som mikromobilitet, støtte til indkøb²⁹ af transportmidler med nulemission, herunder busser og færger, og tilhørende infrastruktur. Bedre information om lavemissions- og nulemissionszoner og fælles mærker samt digitale løsninger for transportmidler kan bidrage til at opretholde et velfungerende indre marked og lette udøvelsen af grundlæggende frihedsrettigheder.

FLAGSKIB 4 — GRØNNERE GODSTRANSPORT

39. I den europæiske grønne pagt opfordres til, at en væsentlig andel af de 75 % af landtransporten, der i dag foretages på vej, bør **flyttes over på jernbaner og indre vandveje**. **Nærskibsfart** og effektive transportmidler med nulemission kan også bidrage til en grønnere godstransport i Europa. Der skal derfor træffes hasteforanstaltninger i betragtning af de begrænsede fremskridt, der er gjort indtil nu: Eksempelvis var jernbanernes andel af landtransporten faldet til 17,9 % i 2018³⁰ fra 18,3 % i 2011.
40. For at støtte en grønnere godstransport i Europa har **den eksisterende ramme for intermodal transport behov for en gennemgribende modernisering** og skal gøres til et effektivt redskab. Der bør overvejes muligheder for at revidere de lovgivningsmæssige rammer, såsom direktivet om kombineret transport, og indføre økonomiske incitamenter for både drift og infrastruktur. Incitamentsmekanismer bør baseres på upartisk resultatovervågning i henhold til en europæisk ramme for måling af transport- og logistikemissioner.

²⁹ For eksempel er hovedformålet med Kommissionens initiativ "Big Buyers for Climate and Environment" at øge udbredelsen af strategiske offentlige indkøb i Europa gennem partnerskaber mellem store offentlige indkøbere såsom byer, regioner, hospitaler, indkøbscentraler, forsyningselskaber osv., der arbejder med konkrete projekter og lignende udfordringer. Dette mål nås ved at fremme samarbejdet mellem store indkøbere om strategiske offentlige indkøb med henblik på at fremme markedet for innovative varer, tjenesteydelser og bygge- og anlægsarbejder.

³⁰ Omkring halvdelen af den samlede jernbanegodstransport er grænseoverskridende. Dette giver jernbanegodstransporten en stærk europæisk dimension og gør den endnu mere sårbar over for manglende interoperabilitet og samarbejde mellem nationale jernbanenet, der kan påvirke dens konkurrencedygtighed. Dens traditionelle last, f.eks. råmaterialer, har gennemgået en massiv industriel omstilling, og det voksende omfang af just-in-time-varer af højere værdi kræver andre tjenesteydelser.

41. **Multimodal logistik skal være en del af denne omstilling** i og uden for byområder. Væksten i e-handel har ændret forbrugsmønstrene markant, men de eksterne omkostninger ved millioner af leverancer, herunder reduktion af tomme og unødvendige kørsler, skal indregnes. Derfor bør planlægningen af bæredygtig bytrafik også omfatte godsdimensionen gennem dedikerede planer for bæredygtig bylogistik. Disse planer vil fremskynde ibrugtagningen af allerede tilgængelige nulemissionsløsninger, herunder fragtcykler, automatiserede leverancer og droner (ubemandede luftfartøjer) og bedre udnyttelse af indre vandveje i byer.
42. I visse dele af Europa er **manglen på omladningsinfrastruktur** og navnlig på multimodale landterminaler udtalt, og den bør have den højeste prioritet. Manglende forbindelser i multimodal infrastruktur bør lukkes. Desuden bør transportsystemet generelt fungere mere effektivt med forbedrede omladningsteknologier. EU har brug for multimodal dataudveksling og intelligente trafikstyringssystemer inden for alle transportformer. I sidste ende skal alle godstransportformer samles via multimodale terminaler, og Kommissionen vil tage initiativer, således at EU-finansiering og andre politikker, herunder FoI-støtten, er bedre gearret til at løse disse problemer, samtidig med at Unionens internationale forpligtelser respekteres fuldt ud. Gennemgang af statsstøttereglerne for jernbaner, som allerede indeholder en fleksibel ramme for offentlig finansiering af multimodalitet, vil støtte dette mål yderligere.
43. I de senere år har innovative virksomheder vist, at jernbanegodstransport kan drives på en pålidelig måde og være attraktiv for kunderne. Mange nationale regler og tekniske hindringer hæmmer dog stadig resultaterne. **Jernbanegodstransporten skal styrkes betydeligt** gennem øget kapacitet, styrket grænseoverskridende koordinering og samarbejde mellem jernbaneinfrastrukturforvaltere, bedre overordnet forvaltning af jernbanenettet og indførelse af nye teknologier såsom digital sammenkobling og automatisering. Kommissionen vil foreslå en revision af forordningerne om godstogskorridorer og hovednetkorridorerne. Integration af disse korridorer i europæiske transportkorridorer med fokus på hurtige gevinster som f.eks. toglængde, læseprofil og forbedrede driftsregler kombineret med færdiggørelsen af vigtige manglende forbindelser og tilpasningen af hovednettet, så det er fuldt ud kompatibelt med godstransport, vil styrke den infrastrukturelle dimension af vores tiltag til fremme af intermodal transport. Kommissionen vil foreslå at forbedre reglerne for tildeling af jernbanekapacitet i overensstemmelse med det igangværende projekt om omlægning af køreplanen for at tilvejebringe yderligere fleksible togkanaler. Gennemførelsen af EU's regler om jernbanestøj vil bidrage til at afhjælpe de problemer, der er forbundet hermed.
44. Selv om flere på hinanden følgende handlingsprogrammer³¹ har hjulpet **transport ad indre vandveje** til i vid udstrækning at bevare sin andel af transportformerne³², er der behov for foranstaltninger for at bevare dette resultat og udnytte det uudnyttede potentiale på en bæredygtig måde, både langs TEN-T-korridorerne og i de indre byer, hvor de indre vandveje kan gøre den sidste kilometer af bylogistikken grønnere. Kommissionen vil fremlægge NAIADES III-programmet for at udnytte dette potentiale ved at tackle de vigtigste udfordringer, såsom behovet for at forny pramflåderne og forbedre adgangen til finansiering, samtidig med at der sikres fuld overensstemmelse med miljøpolitikkerne, navnlig vandrammedirektivet og habitatdirektivet.

³¹ NAIADES I og II. https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_en.

³² Transport ad indre vandveje voksede med 6 % mellem 2005 og 2017.

45. Desuden er det lykkedes TEN-T-støtten til motorveje til søs at sikre en mere bæredygtig transport af gods via **nærskibsfart**. EU skal nu også gå foran med et godt eksempel og gøre Europas maritime områder bæredygtige, intelligente og modstandsdygtige.

Milepæle³³ for omlægning af mere aktivitet til mere bæredygtige transportformer:

- 4) *Planlagte kollektive rejser på under 500 km bør være kulstofneutrale inden 2030 i EU.*
- 5) *Trafik med højhastighedstog vil være fordoblet inden 2030 og tredoblet inden 2050³⁴.*
- 6) *I 2030 vil der være mindst 100 klimaneutrale byer i Europa.*
- 7) *Jernbanegodstrafikken vil vokse med 50 % inden 2030 og være fordoblet inden 2050³⁵.*
- 8) *Transport ad indre vandveje og nærskibsfart vil stige med 25 % inden 2030 og med 50 % inden 2050³⁶.*

2.3 Vi er nødt til at indføre de rette incitamenter for at fremme omstillingen til nulemissionsmobilitet

46. Som den tredje søjle i vores tilgang skal transportbrugernes incitamenter til at træffe mere bæredygtige valg styrkes. Disse incitamenter er hovedsagelig økonomiske, nemlig kulstofpriser, beskatning og infrastrukturafgifter, men de bør suppleres med bedre oplysning af brugerne.

FLAGSKIB 5 — PRISSÆTNING AF KULSTOF OG BEDRE INCITAMENTER FOR BRUGERNE

47. Trods mangeårige politiske tilsagn om fair og effektiv prissætning på transportområdet har fremskridtene været begrænsede. **Principperne om, at "forureneren betaler" og "brugeren betaler"**, skal gennemføres hurtigst muligt inden for alle transportformer. Alene deres eksterne miljørelaterede omkostninger³⁷ beløber sig til 388 mia. EUR om året. Ved at internalisere disse eksterne omkostninger vil de, der bruger transport, bære de fulde omkostninger, i stedet for at andre i vores samfund skal afholde dem, og dette vil udløse en proces hen imod mere bæredygtige transportformer med lavere eksterne omkostninger. **Kommissionen vil derfor forfølge et omfattende sæt foranstaltninger for at sikre fair og effektiv prissætning for alle transportformer.** Emissionshandel, infrastrukturafgifter, energi- og køretøjsafgifter skal samles i en gensidigt kompatibel, komplementær og sammenhængende politik.
48. **EU ETS er navnlig det vigtigste instrument til kulstofprissætning** med henblik på at internalisere omkostningerne ved CO₂-emissioner. Kommissionen vil foreslå at udvide EU's emissionshandelssystem (EU ETS) til søtransportsektoren. For luftfartens vedkommende vil der blive fremsat et forslag om revision af EU ETS-direktivet, navnlig for at reducere de ETS-kvoter, der tildeles gratis til luftfartsselskaber. Som allerede bebudet i den europæiske grønne pagt kunne den yderligere udvidelse af systemet omfatte

³³ Disse milepæle er fastsat under hensyntagen til analysen i det ledsagende arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene for at vise det europæiske transportsystems vej mod vores mål om bæredygtig, intelligent og robust mobilitet og viser dermed den nødvendige ambition for vores fremtidige politikker.

³⁴ Sammenlignet med 2015.

³⁵ Sammenlignet med 2015.

³⁶ Sammenlignet med 2015.

³⁷ Undersøgelsen "Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities" (juni 2019) omfattede direkte CO₂-emissioner og luftforurenende emissioner, indirekte CO₂-emissioner og luftforurenende emissioner fra energiproduktion, luftforurening og overdrevne støj- og habitatskader. De samlede skatter og afgifter, der opkræves fra sektoren, anslås til mindst 340 mia. EUR. Ifølge undersøgelsen beløber forsinkelsesomkostningerne som følge af trængsel sig til yderligere 228 mia. EUR. De eksterne omkostninger ved trafikulykker blev anslået til at beløbe sig til 250 mia. EUR. Undersøgelsen anslog også de samlede infrastrukturomkostninger til 256 mia. EUR. Hvad havne og lufthavne angår, dækker de samlede skatter og infrastrukturomkostninger kun de vigtigste. Alle disse tal er for EU-27.

Kilde: Study Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities (juni 2019).

https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/internalisation-transport-external-costs_en.

emissioner fra vejtransport, og der arbejdes i øjeblikket på en konsekvensanalyse. EU ETS-indtægter kan investeres i EU's FoI for at reducere emissionerne yderligere. Kommissionen vil også foreslå at gennemføre ICAO's Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Civil Aviation³⁸ (CORSIA) gennem en revision af ETS-direktivet i 2021. I IMO vil EU presse på for at fremme drøftelserne om markedsbaserede instrumenter som en mellemsigtet foranstaltning til gennemførelse af strategien for reduktion af drivhusgasemissioner.

49. **Subsidier til fossile brændstoffer bør ophøre.** I forbindelse med revisionen af energibeskatningsdirektivet vil Kommissionen sigte mod at tilpasse beskatningen af energiprodukter og elektricitet til EU's energi- og klimapolitikker. Som led i den igangværende konsekvensanalyse ser Kommissionen nøje på de nuværende skattefritagelser, herunder for flybrændstof og skibsbrændstoffer, og vil fremsætte forslag til, hvordan man bedst kan lukke eventuelle smuthuller i 2021. Beskatningen af energiindhold for forskellige brændstoffer bør tilpasses bedre, og der bør skabes bedre incitamenter til at indføre bæredygtige transportbrændstoffer.
50. **Der er behov for betydelige fremskridt med hensyn til effektiv opkrævning af afgifter for brug af infrastruktur,** navnlig inden for vejtransport. Dette er afgørende for at internalisere omkostningerne ved skader på infrastrukturen, men det er også bydende nødvendigt at tage fat på omkostningerne ved forurening og trafikal trængsel for samfundet. Kommissionen opfordrer indtrængende Europa-Parlamentet og Rådet til at handle på Kommissionens forslag om at ændre eurovignetdirektivet, så det lever op til ambitionerne i den europæiske grønne pagt. Intelligente afstandsbaserede vejafgifter med forskellige satser for typen af transportmiddel og tidsforbruget er et effektivt redskab til at tilskynde til bæredygtige og økonomisk effektive valg, styre trafikken og mindske trængsel.
51. I øjeblikket tager hverken enkeltpersoner, der planlægger rejser, eller afsendere/logistikoperatører, der organiserer en leverance, tilstrækkeligt hensyn til miljøfodaftrykket. Dette skyldes til dels, at de ikke får de **rigtige oplysninger**, herunder om tilgængelige alternativer. **Det mest bæredygtige valg bør angives tydeligt.** Med tilstrækkelige oplysninger om miljøaftrykket og en mere systematisk mulighed for, at forbrugerne frivilligt kan kompensere for deres rejser, vil forbrugere og virksomheder få mulighed for at træffe mere bæredygtige leverings- og transportvalg.
52. Derfor planlægger Kommissionen at **etablere en europæisk ramme for harmoniseret måling af drivhusgasemissioner fra transport og logistik**, der er baseret på globale standarder, som derefter kan bruges til at give virksomheder og slutbrugere et skøn over valgmulighedernes CO₂-aftryk og øge slutbrugernes og forbrugernes efterspørgsel efter mere bæredygtige transport- og mobilitetsløsninger, samtidig med at grønvaskning undgås. Oplysninger om en bestemt rejses CO₂-aftryk kan blive en ny passagerrettighed og bør i dette tilfælde gælde for alle transportformer.
53. Vores muligheder for at reducere miljøpåvirkningerne afhænger i høj grad af vores valg. Den **europæiske klimapagt** vil vise og støtte de mange muligheder, borgerne har for at bevæge sig rundt på en effektiv, sundere og mindre forurenende måde. Den skal spille en vigtig rolle med hensyn til at øge bevidstheden om og fremme engagementet i nulemissionsmobilitet og presse på for tiltag til grønnere mobilitetsstrategier for virksomheder og byer.

³⁸ <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/default.aspx>.

Milepæle³⁹ for internalisering af de eksterne transportomkostninger, herunder via EU ETS:

- 9) *Inden 2030 vil jernbane- og vandbaseret intermodal transport kunne konkurrere på lige fod med vejtransport i EU⁴⁰.*
- 10) *Alle eksterne transportomkostninger i EU vil blive dækket af transportbrugerne senest i 2050.*

3 INTELLIGENT MOBILITET — OPNÅELSE AF PROBLEMFRI, SIKKER OG EFFEKTIV KONNEKTIVITET

54. Folk bør nyde godt af en problemfri multimodal oplevelse under hele rejsen gennem et sæt bæredygtige mobilitetsvalg, der i stigende grad drives af digitalisering og automatisering. Da innovation vil forme mobiliteten for passagerer og gods i fremtiden, bør de rette rammer og katalysatorer være på plads for at lette denne omstilling, der kan gøre transportsystemet meget mere effektivt og bæredygtigt.
55. Offentlig og social accept er afgørende for en vellykket omstilling, og derfor vil bl.a. europæiske værdier, etiske standarder, lighed, databeskyttelse og privatlivets fred blive respekteret fuldt ud og være i centrum for disse bestræbelser, og cybersikkerheden vil blive prioriteret højt.

FLAGSKIB 6 — REALISERING AF OPKOBBET OG AUTOMATISERET MULTIMODAL MOBILITET

56. **EU er nødt til at drage fuld fordel af intelligente digitale løsninger og intelligente transportsystemer (ITS).** Opkoblede og automatiserede systemer har et enormt potentiale til grundlæggende at forbedre hele transportsystemets funktion og bidrage til vores mål for bæredygtighed og sikkerhed. Tiltag vil fokusere på at støtte integrationen af transportformer i et velfungerende multimodalt system.
57. Europa må udnytte de muligheder, som **opkoblet, samarbejdsbaseret og automatiseret mobilitet (CCAM)** giver. CCAM kan skabe mobilitet for alle, frigøre værdifuld tid og forbedre trafiksikkerheden. Kommissionen vil fremme forskning og innovation, eventuelt med et nyt europæisk partnerskab om CCAM under Horisont Europa og gennem andre partnerskaber med fokus på digitale teknologier. Sådanne partnerskaber er vigtige, når det drejer sig om at udvikle og gennemføre en fælles, sammenhængende og langsigtet europæisk forsknings- og innovationsdagsorden ved at samle aktører fra hele værdikæden. EU skal sikre, at indsatsen er velkoordineret, og at resultaterne når ud til markedet. For eksempel er det nødvendigt at afhjælpe manglen på harmonisering og koordinering af relevante færdselsregler og ansvar for automatiserede transportmidler. Visionen er at gøre Europa førende i verden inden for udvikling og anvendelse af CCAM-tjenester og -systemer og dermed yde et væsentligt bidrag til Europas førerposition inden for sikker og bæredygtig vejtransport.⁴¹
58. Kommissionen vil undersøge mulighederne for **yderligere at støtte sikker, intelligent og bæredygtig vejtransport** under et eksisterende agentur eller et andet organ. Dette organ kunne støtte indførelsen og forvaltningen af ITS og bæredygtig opkoblet og automatiseret mobilitet i hele Europa. Det kan lette udarbejdelsen af relevante tekniske regler, herunder hvad angår brugen af automatiserede transportmidler på tværs af grænserne og for

³⁹ Disse milepæle er fastsat under hensyntagen til analysen i det ledsagende arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene for at vise det europæiske transportsystems vej mod vores mål om bæredygtig, intelligent og robust mobilitet og viser dermed den nødvendige ambition for vores fremtidige politikker.

⁴⁰ Med hensyn til andelen af internaliserede eksterne omkostninger.

⁴¹ Andre partnerskaber, der fokuserer på de centrale spørgsmål om dataportabilitet, bør beskytte brugerne og give dem et klart og gennemsigtigt overblik over, hvordan dataene kan anvendes eller overføres.

etablering af infrastruktur til opladning og optankning, der er fastsat i EU-lovgivningen og skal vedtages af Kommissionen. Sådanne regler vil til gengæld skabe synergier på tværs af medlemsstaterne. Det kunne f.eks. udarbejde udkast til metoder til syn af køretøjer og udføre andre specifikke trafiksikkershedsopgaver samt indsamle relevante data. Det kan også udføre specifikke opgaver inden for vejtransport i tilfælde af alvorlige forstyrrelser som covid-19-pandemien, hvor nødforanstaltninger og løsninger som f.eks. grønne baner⁴² har været nødvendige.

59. Det er besværligt at **planlægge og købe billetter til multimodale rejser**, da der mangler en befordrende ramme for integrerede, multimodale informations-, billetterings- og betalingstjenester i hele EU. En løsning på dette vil indebære, at man overvinder den utilstrækkelige tilgængelighed af data, det suboptimale samarbejde mellem udbydere og leverandører, manglen på digitale billetter i nogle tilfælde, utilstrækkelig interoperabilitet mellem betalingssystemer og eksistensen af forskellige licens- og distributionsaftaler. EU er nødt til at ændre sin retlige ramme for at støtte multimodale rejseinformations-, reservations- og billettjenester og samtidig se på rettighederne og forpligtelserne for onlineformidlere og udbydere af multimodale digitale tjenester, der sælger billetter og/eller mobilitetstjenester. Kommissionen vil undersøge, om datadeling, herunder om takster og inden for vej- og togpassagertransport, samt salgsformer er egnet til formålet. I mellemtiden kræver intelligente og interoperable betalingstjenester og billetter yderligere udvikling. Hvis de blev gjort til et standardkrav i alle relevante offentlige indkøbskontrakter, ville det fremme en større anvendelse.
60. Visionen om en problemfri rejseoplevelse og digitaliseringen af udvekslingen af oplysninger er særlig relevant for landtransport. **Fremtidens mobilitet bør tilbyde papirløse muligheder inden for alle transportformer**, både for fagfolk og individuelle chauffører. Digitale certifikater til chauffører og transportmidler og godstransportinformation, herunder i form af elektroniske fragtbreve, let og økonomisk overkommelig brug af grænseoverskridende billeje, kontaktløse betalinger for parkering og vejafgifter og bedre information om områder, hvor byer eller lokale myndigheder begrænser brugen af biler for at håndtere trængsel eller forbedre luftkvaliteten, vil alle bidrage til en mere gnidningsfri køreoplevelse. Adgang til elektroniske certifikater og godstransportinformation vil også lette den digitale håndhævelse, mens realtidssporing af varer vil være et vigtigt skridt i retning af fuldførelsen af det digitale indre marked, realtidsøkonomien og den grønne omstilling.
61. For at skabe et virkelig intelligent transportsystem skal der også tages fat på en **effektiv kapacitetsfordeling og trafikstyring** for at undgå en kapacitetsklamme og for at reducere CO₂-emissionerne. Indførelsen af European Rail Traffic Management System (ERTMS) og det fælles europæiske luftrum er fortsat en prioritet for Kommissionen og for Next Generation EU. Investeringer i udbredelsen heraf tæller fuldt ud med hensyn til de digitale udgiftsmål og i væsentlig grad i retning af klimaudgiftsmålene. Der er behov for en yderligere indsats for at udvikle togautomatiserings- og lufttrafikstyringssystemer (ATM), f.eks. gennem fællesforetagender. Kommissionen overvejer sådanne fællesforetagender for Horisont Europa (f.eks. Shift2Rail (S2R) og SESAR-fællesforetagenderne) og andre fremtidige partnerskaber under dette program. Videreudvikling af trafikovervågnings- og trafikinformationssystemer for skibsfarten (VTMIS) vil lette sikker ibrugtagning af automatiserede og autonome maritime operationer.

⁴² C(2020) 1897 final, Meddelelse fra Kommissionen om indførelse af grønne baner i henhold til retningslinjerne for grænseforvaltningsforanstaltninger for at beskytte sundheden og sikre adgangen til varer og vigtige tjenesteydelser og COM(2020) 685 final, Meddelelse fra Kommissionen om opgradering af grønne baner til transport for at holde økonomien kørende under genopblusningen af covid-19-pandemien.

62. For at automatisering og trafikstyring i jernbanesektoren kan blive en realitet på grænseoverskridende hovedstrækninger, vil Kommissionen foreslå at **opdatere de tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er)**, så de kommer til at omfatte nye teknologier såsom 5G og satellitdata, og tilvejebringe en let opgraderbar og fælles systemarkitektur. Dette er nødvendigt, for at ERTMS kan være kernen i et digitalt jernbanesystem⁴³.
63. Med hensyn til luftfart vil en forbedring af effektiviteten af lufttrafikstyringen (ATM) rumme et stort potentiale for modernisering og bæredygtighed og bidrage til at nedbringe brændstofforbruget og CO₂-emissionerne som følge af ineffektivitet i flytrafikken og fragmentering af luftrummet⁴⁴. **Fuldførelse og effektiv gennemførelse af det fælles europæiske luftrum (SES)** vil også lette rejseoplevelsen: En moderniseret lovramme og digital ATM-infrastruktur vil bidrage til at reducere flaskehalse og gøre det muligt for flyvninger at afgå og ankomme mere rettidigt. Lovgivningsprocessen vedrørende SES bør derfor afsluttes hurtigst muligt.

FLAGSKIB 7 — INNOVATION, DATA OG KUNSTIG INTELLIGENS FOR INTELLIGENT MOBILITET

64. **Proaktiv udformning af vores fremtidige mobilitet gennem udvikling og validering af nye teknologier og tjenester er afgørende for at holde sig på forkant med udviklingen.** EU vil derfor skabe gunstige betingelser for udviklingen af nye teknologier og tjenester og alle de lovgivningsmæssige værktøjer, der er nødvendige for at validere dem. Vi kan forvente fremkomsten og udbredelsen af droner (ubemandede luftfartøjer) til kommercielle formål, selvkørende køretøjer, hyperloop, brintfly, elektriske personfly, elektrisk transport ad vandveje og ren bylogistik i den nærmeste fremtid. Et **gunstigt miljø for sådanne banebrydende mobilitetsteknologier er af afgørende betydning**, så EU kan blive den primære implementeringsdestination for innovatorer. Nystartede virksomheder og teknologiudviklere har brug for en fleksibel lovgivningsmæssig ramme for at kunne afprøve og implementere deres produkter. Kommissionen vil arbejde på at lette afprøvning og forsøg og gøre de lovgivningsmæssige rammer klar til innovation med henblik på at støtte udbredelsen af løsninger på markedet.
65. Kommissionen vil **fremme forskning i og anvendelse af innovative og bæredygtige teknologier inden for transport**. Investeringer i disruptive løsninger vil bane vejen for vigtige gennembrud og miljøgevinster i de kommende år og årtier. De nuværende EU-forskningsprogrammer vil være afgørende for gennemførelsen i fremtiden gennem instrumenter som Connecting Europe-faciliteten (CEF), Samhørighedsfonden, Den Europæiske Fond for Regionaludvikling eller InvestEU.
66. **Kommissionen støtter fuldt ud anvendelsen af droner og ubemandede luftfartøjer** og vil videreudvikle de relevante regler, herunder om U-space, for at gøre det egnet til at fremme sikker og bæredygtig mobilitet. Kommissionen vil også vedtage en dronestrategi 2.0, der beskriver, hvordan man kan styre den videre udvikling af denne teknologi og dens lovgivningsmæssige og kommercielle miljø.
67. For at gennemføre den digitale omstilling af transportsektoren **er EU desuden nødt til at sikre, at de vigtigste digitale katalysatorer er på plads**, herunder elektroniske komponenter til mobilitet, netinfrastruktur, cloud-til-edge-ressourcer, datateknologier og -forvaltning samt kunstig intelligens. EU bør yderligere styrke sin industrielle kapacitet i forbindelse med den digitale forsyningskæde. Dette omfatter design og produktion af

⁴³ Dette vil bidrage til at fremskynde digitaliseringen af jernbanedriften med det fremtidige mobile jernbanekommunikationssystem (FRMCS) og gennemførelsen af gigabittog-konceptet.

⁴⁴ Dette kan reducere op til 10 % af lufttransportemissionerne, og ATM kan også bidrage til at imødegå luftfartens ikke-CO₂-klimapåvirkninger.

komponenter, softwareplatforme og tingenes internet til yderligere elektrificering og automatisering inden for transport og mobilitet⁴⁵.

68. EU er også nødt til at sikre **den højeste grad og ydeevne inden for digital infrastruktur**, navnlig gennem **5G**, som tilbyder en bred vifte af tjenester og bidrager til at nå et højere niveau af automatisering på tværs af forskellige mobilitetsapplikationer. Desuden er der behov for en yderligere indsats for at nå målet om uafbrudt dækning på tværs af de store transportkorridorer i hele Europa med 5G-forbindelsesinfrastruktur som fastsat i 5G-handlingsplanen fra 2016⁴⁶. Det er vigtigt at have et velfungerende digitalt indre marked.
69. **Kunstig intelligens (AI)** er ved at blive afgørende for transportautomatiseringen inden for alle transportformer med digitale teknologier og komponenter i centrum. Kommissionen planlægger et AI-økosystem, der omfatter såvel topkvalitet som tillid, som vil blive opbygget med finansiering af forskning, innovation og udbredelse gennem programmerne Horisont Europa og det digitale Europa. I den forbindelse vil Kommissionen støtte test- og forsøgsfaciliteter vedrørende kunstig intelligens for intelligent mobilitet under programmet for et digitalt Europa.
70. Den digitale omstilling af transport- og mobilitetssektoren kræver en yderligere indsats med hensyn til **datatilgængelighed, -adgang og -udveksling**. I øjeblikket hæmmes de ofte på grund af uklare lovgivningsmæssige betingelser, manglen på et EU-marked for levering af data, manglende forpligtelse til at indsamle og dele data, uforenelige værktøjer og systemer til dataindsamling og -deling, forskellige standarder eller problemer med hensyn til datasuverænitet. Tilgængeligheden af data og statistikker er også af afgørende betydning, navnlig data i realtid, da de giver borgerne bedre tjenester eller gennemsigtighed i forsyningskæderne inden for godstransport.
71. Derfor vil Kommissionen foreslå yderligere tiltag for at **opbygge et fælles europæisk område for mobilitetsdata**. Den vil tage hensyn til den horisontale styring, der er fastsat i datastrategien⁴⁷ og loven om personoplysninger og princippet om teknologineutralitet. Målet er at indsamle, forbinde og stille data til rådighed for at opfylde EU's mål, lige fra bæredygtighed til multimodalitet. Dette område for mobilitetsdata bør fungere i synergi med andre centrale systemer, herunder energi, satellitnavigation og telekommunikation, samtidig med at det er cybersikkert og kompatibelt med Unionens databeskyttelsesstandarder. Samtidig skal der sikres lige vilkår for data i værdikæden, således at innovation kan trives, og der kan opstå nye forretningsmodeller. Kommissionen vil overveje forskellige reguleringsmuligheder for at give operatørerne et sikkert og pålideligt rum til at dele deres data i og på tværs af sektorer uden at forvride konkurrencen og samtidig respektere privatlivets fred og Unionens internationale forpligtelser.
72. Da adgang til transportmidlers data vil være afgørende for udveksling af transportdata og intelligent mobilitet, vil Kommissionen i 2021 foreslå et nyt initiativ om adgang til bildata, hvorigennem den vil foreslå en afbalanceret ramme, der sikrer fair og effektiv adgang til transportmidlers data for udbydere af mobilitetstjenester.

Milepæle⁴⁸ på vejen mod intelligent mobilitet:

⁴⁵ EU vil øge sin støtte til området gennem fællesforetagendet for centrale digitale teknologier og støtten til teknologier til lavt strømforbrug og sikre processorer.

⁴⁶ COM (2016)588 final, 5G til Europa: En handlingsplan.

⁴⁷ COM (2020) 66 final, En europæisk strategi for data.

⁴⁸ Disse milepæle er fastsat under hensyntagen til analysen i det ledsagende arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene for at vise det europæiske transportsystems vej mod vores mål om bæredygtig, intelligent og robust mobilitet og viser dermed den nødvendige ambition for vores fremtidige politikker.

- 11) Inden 2030 vil gnidningsfri multimodal passagertransport blive lettet af integrerede elektroniske billetsystemer, og godstransporten vil være papirløs.
- 12) Inden 2030 vil automatiseret mobilitet blive indført i stor skala.

4 ROBUST MOBILITET — ET MERE ROBUST FÆLLES EUROPÆISK TRANSPORTOMRÅDE: FOR INKLUSIV KONNEKTIVITET

73. **Transport er en af de sektorer, der er hårdest ramt af covid-19-pandemien⁴⁹.** Skaderne skyldes de enorme negative efterspørgselschok som følge af de nødvendige inddæmnings- og afbødningsforanstaltninger. Dette har givet anledning til afbrydelser i forsyningskæden, kraftige fald i udenlandske og indenlandske rejser og turisme og reduceret konnektivitet i hele EU. Dette har også medført enorme driftsmæssige og finansielle vanskeligheder for mange virksomheder, der er aktive i transportsektoren, hvoraf mange er små og mellemstore virksomheder (SMV'er). **Denne strategi skal hjælpe sektoren og relevante økosystemer såsom rejser og turisme med at komme bedre ud af krisen og blive grønnere, mere intelligente og mere modstandsdygtige.**

FLAGSKIB 8 — STYRKELSE AF DET INDRE MARKED

74. **EU har nu mulighed for at opbygge et bæredygtigt, intelligent og modstandsdygtigt mobilitetssystem: et system til de kommende generationer.** Kommissionens tidligere vurdering viste, at der er behov for omfattende og hurtige investeringer, herunder betydelige offentlige og private investeringer på nationalt plan: De yderligere investeringer for perioden 2021-2030 i transportmidler (herunder rullende materiel, skibe og luftfartøjer) og etablering af infrastruktur for vedvarende og kulstoffattige brændstoffer anslås til 130 mia. EUR om året sammenlignet med det foregående årti⁵⁰. Investeringsunderskuddet i forbindelse med grøn og digital omstilling for infrastruktur ville bidrage med yderligere 100 mia. EUR om året⁵¹. Blot det at færdiggøre hovednettet og opbygge det som et ægte multimodalt system vil kræve 300 mia. EUR i løbet af de næste 10 år. Disse **investeringer er afgørende for at styrke det indre marked.**
75. **Investeringer skal koordineres og prioriteres inden for EU's finansieringsprogrammer,** herunder EU-genopretningsinstrumentet, på baggrund af de følgende principper. For det første bør støtte, der ikke skal tilbagebetales, navnlig fra den nye genopretnings- og resiliensfacilitet, EFRU og Samhørighedsfonden og innovationsfonden, prioriteres til projekter med den højeste sociale, miljømæssige og økonomiske merværdi samt EU-merværdi og med den højeste direkte indvirkning på beskæftigelse, vækst og modstandsdygtighed. CEF er det primære instrument til at finansiere infrastrukturudvikling med maksimal EU-merværdi, samtidig med at de grønne og digitale mål integreres. For det andet bør markedssvigt og suboptimale investeringsniveauer på politiske prioriterede områder afhjælpes gennem finansieringsinstrumenter, navnlig gennem InvestEU-programmets bæredygtige infrastruktur- og forsknings-, innovations- og digitaliseringsvinduer, om nødvendigt suppleret med yderligere anvendelse af blandingsinstrumenter. For det tredje bør EIB's udlånspolitik på transportområdet også bidrage til at nå strategiens mål ved at tilbyde en omfattende ramme, der vil tiltrække private investeringer for at forbedre

⁴⁹ F.eks. var påvirkningen i maj 2020 på ca. -90 % af lufttrafikken sammenlignet med året før (Kilde: Eurocontrol), -85 % langdistancetogtrafik, -80 % regional togtrafik (inkl. i forstæder), nærmest stilstand i international togtrafik (kilde: CER), over -90 % for krydstogtskibe og passagerskibe i midten af april sammenlignet med året før (kilde: EMSA).

⁵⁰ COM(2020) 562 final, Styrkelse af Europas klimaambitioner for 2030 — Investering i en klimaneutral fremtid til gavn for borgerne.

⁵¹ SWD(2020) 98 final, baseret på TEN-T-relaterede estimater og EIB's beregninger. Dette skøn omfatter ikke omkostningerne til reparation af egenkapital eller til regelmæssig fornyelse af flåden, som dog kan blive forsinket på grund af covid-19-pandemiens indvirkning på transportvirksomhederne.

modstandsdygtigheden og fremskynde anvendelsen af bæredygtige og intelligente teknologier inden for alle transportformer.

76. Investeringer i genopretningen af transportsektoren bør ledsages af **virksomheders investeringer i mere bæredygtig og digital mobilitet**. De tekniske screeningskriterier baseret på klassificeringsforordningen⁵² bør defineres for alle transportformer, samtidig med at de specifikke investeringsbehov anerkendes. Finansiering af bæredygtige transportinvesteringer kan også bygge på den kommende EU-standard for grønne obligationer, der er forankret i EU-klassificeringssystemet. Den kommende revision af de transportrelevante statsstøtteregler skal også anvendes til at fremme sektorens omstilling til bæredygtighed og give alle transportformer en øget mulighed for at konkurrere om tilskud på lige vilkår.
77. For at opbygge en troværdig pipeline af levedygtige projekter og fremskynde investeringer er der behov for **rådgivningsstøtte til offentlige myndigheder og projektiværksættere**. Dette kan ydes gennem instrumentet for teknisk støtte og InvestEU-rådgivningsplatformen samt gennem teknisk bistand inden for programmer, der finansieres under samhørighedspolitikken.
78. **SMV'er⁵³ har brug for lettere adgang til finansiering**, navnlig til fornyelse af deres flåder og andre innovative og grønne investeringer. Dette kan opnås gennem klarere kommunikation og vejledning, dedikeret administrativ støtte og forenklede finansielle støtteordninger. Støtte til oprettelse af puljer, fonde og andre formidlingsmekanismer vil sikre en kritisk masse for adgang til finansiering. Medlemsstaterne bør udpege en kvikskranke, hvor virksomheder kan anmode om en sådan støtte.
79. Investeringer i **transportinfrastruktur** i hele EU er afgørende for at sikre konnektivitet, en bæredygtig økonomi og samhørighed mellem medlemsstaterne. Derfor er der nu behov for en gennemgang af den europæiske ramme for økonomisk styring: EU skal fremme transportinvesteringer baseret på en EU-infrastrukturaktivklasse. En sådan klasse kunne omfatte infrastrukturprojekter, hvis gennemførelse er baseret på europæisk strategisk planlægning, såsom TEN-T-projekterne. Kommissionen vil ligeledes sikre, at de nye TEN-T-retningslinjer er i overensstemmelse med princippet om "ikke at gøre væsentlig skade" og med den europæiske grønne pagt. Infrastrukturen skal også tilpasses klimaændringerne og gøres modstandsdygtig over for katastrofer, og Kommissionen vil tage dette spørgsmål op både i forbindelse med gennemgangen af TEN-T og i klimatilpasningsstrategien, herunder gennem specifik vejledning om klimasikring.
80. **Alle nødvendige skridt skal tages for at færdiggøre TEN-T til tiden**. Kommissionen vil foreslå at styrke de europæiske koordinators rolle med hensyn til at skabe fremskridt i forbindelse med transportkorridorerne på tværs af kontinentet, så de kan stå færdig inden 2030. EU skal prioritere lukningen af kløfterne for moderne infrastruktur mellem øst og vest og nord og syd. De gode erfaringer med Øresundsbroen mellem Danmark og Sverige og højhastighedsjernbanenettet mellem Paris-London-Bruxelles-Amsterdam og Köln viser, at det er nødvendigt at færdiggøre projekter som Rail Baltica, Lyon-Torino, Y-Baskque, Fehmarn, Brenner, Dresden-Prag, Wien-Bratislava-Budapest, Seine-Scheldt og mange andre hurtigst muligt. Der vil være behov for flere grænseoverskridende projekter for at integrere alle medlemsstater i det fremtidige europæiske jernbanesystem og dermed etablere gnidningsløse sammenkoblinger for grænseoverskridende jernbanetransport i hele

⁵² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/852 af 18. juni 2020 om fastlæggelse af en ramme til fremme af bæredygtige investeringer og om ændring af forordning (EU) 2019/2088 (EUT L 198 af 22.6.2020, s. 13).

⁵³ Der var mere end 1,1 mio. virksomheder i EU-27's transport- og oplagingssektor i 2017, som beskæftiger 8,1 % af det samlede antal ansatte i den ikke-finansielle erhvervsøkonomi. Mere end halvdelen af dem er ansat i SMV'er.

Europa. Dette vil blive opnået, samtidig med at tilgængeligheden for landdistrikter og fjerntliggende regioner bevares.

81. Samtidig skal **investeringer finansiere moderniseringen af flåder inden for alle transportformer**. Dette er nødvendigt for at sikre, at der anvendes lav- og nulemissionsteknologier, herunder gennem eftermontering og passende fornyelsesordninger inden for alle transportformer. Øget brug af fælles og grænseoverskridende offentlige indkøb i EU baseret på princippet om det økonomisk mest fordelagtige bud kan bidrage til at gøre dette omkostningseffektivt. Støtte til sådanne fornyelser af flåden vil, selv om den ydes i overensstemmelse med EU's internationale forpligtelser vedrørende subsidier og med EU's statsstøtteregler, bidrage til at bevare et blomstrende produktionsøkosystem i områder, hvor Europa har en strategisk teknologisk fordel, såsom fly-, tog- og skibsfremstillingsvirksomheder. Dette ville øge udsigterne til, at der opbygges tilstrækkelig produktionskapacitet og forsyningsværdikæder inden for den europæiske fremstillingsindustri i overensstemmelse med den nye industristrategi for Europa⁵⁴, og til en bevarelse af den teknologiske førerposition for EU's produktionsgrundlag.
82. Med udgangspunkt i den europæiske batterialliances⁵⁵ succes **støtter Kommissionen strategiske værdikæder (herunder batterier, råstoffer, brint og vedvarende og kulstoffattige brændstoffer)**⁵⁶ med lovgivningsmæssige og finansielle instrumenter. Dette er afgørende for at sikre en sikker forsyning af materialer og teknologier, der er uundværlige for bæredygtig og intelligent mobilitet, og for at undgå, at Europa er afhængig af eksterne leverandører inden for strategiske sektorer, og derved opnå større strategisk autonomi. Europa er nødt til at udnytte sine rumaktiver, der leverer satellittjenester, data og kommunikation på tværs af alle transportformer, og som er særligt kritiske for CCAM.
83. Det fælles europæiske transportområde er mere integreret end nogensinde før, men det er stadig langt fra komplet. **Der er fortsat hindringer for den frie bevægelighed for varer og tjenesteydelser**, og det samme gælder hindringer for fair konkurrence, mens relevante regler ikke gennemføres eller håndhæves korrekt i tide.
84. Covid-19-pandemien har kastet lys over det indre markeds sårbarheder. Uafbrudte land-, sø- og luftfragttjenester er af afgørende betydning for transporten af varer og input til fremstillingsindustrien, for EU's indre markeds funktion og for EU's effektive reaktion på nuværende og fremtidige kriser. Indsatsen for at sikre multimodalitet og interoperabilitet mellem forskellige transportformer bør intensiveres, og **færdiggørelsen af det fælles europæiske transportområde skal fremskyndes**.
85. Det indre markeds integritet og lige vilkår for aktørerne skal opretholdes, bl.a. ved at sikre, at der ikke diskrimineres mellem etablerede og nye markedsdeltagere, f.eks. i forbindelse med tildeling af statsstøtte, og at der ikke indføres nye hindringer for konkurrencen. **Kommissionen vil nøje håndhæve EU-reglerne** og vil om nødvendigt gennemgå eller foreslå lovgivning for at fjerne hindringer for den frie bevægelighed af varer og tjenesteydelser, der påvirker transporten. Samtidig vil Kommissionen søge at forbedre transportsystemets og transportaktiviteternes effektivitet, f.eks. ved at sigte mod at reducere tomme kørsler og dermed undgå skadelige emissioner og forurening.
86. For at nå alle målene i denne strategi er der behov for støtte til moderniseringsbestræbelser inden for alle transportformer for at give EU-borgerne intelligent konnektivitet til overkommelige og gennemsigtige priser. Inden for luftfart vil Kommissionen foreslå en

⁵⁴ COM(2020) 102 final, En ny industristrategi for Europa.

⁵⁵ Den europæiske batterialliance, der blev oprettet i 2017, samler over 500 aktører med over 100 mia. EUR i samlede investeringer i hele EU's værdikæde.

⁵⁶ <https://www.eba250.com/>, <https://erma.eu/>, https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-clean-hydrogen-alliance_da.

revision af forordningen om lufttrafiktjenester⁵⁷. Samtidig med at det højeste niveau for luftfartssikkerhed opretholdes, vil målene være at beskytte forbrugernes interesser, at forme en modstandsdygtig og konkurrencedygtig europæisk luftfartsindustri og samtidig bevare arbejdspladser af høj kvalitet. Moderniseringen af EU-reglerne for lufthavnsafgifter, slottider og computerreservationssystemer vil supplere dette initiativ. På jernbaneområdet vil Kommissionen vurdere, om de nuværende **regler for sporadgangsafgifter** giver de rette incitamenter til at fremme konkurrencedygtige markeder og jernbanernes popularitet.

87. For at undgå fremtidige forstyrrelser vil Kommissionen som svar på Rådets opfordring **udarbejde kriseberedskabsplaner**, der bringer EU's og medlemsstaternes myndigheder sammen med repræsentanter for sektoren. Målet vil være at sikre forretningskontinuitet og koordinere indsatsforanstaltninger i transportsektoren på grundlag af retningslinjer og lovgivning, der er udarbejdet under covid-19-pandemien, f.eks. for grønne baner⁵⁸. Med henblik på yderligere at sikre uafbrudt godstransport og passagertransport i krisesituationer vil Kommissionen vurdere mulighederne for at indføre nye sundheds- og driftsforanstaltninger og for at fastsætte et harmoniseret minimumsniveau for væsentlige transporttjenester. EU kan også være nødt til at tilpasse den eksisterende transportlovgivning for at muliggøre en hurtig reaktion på kriser.

FLAGSKIB 9 — EN FAIR OG RETFÆRDIG MOBILITET FOR ALLE

88. Det økonomiske chok har understreget behovet for **økonomisk overkommelig, tilgængelig og fair mobilitet** for passagerer og andre brugere af transporttjenester. Mens det indre marked for transport har øget konnektiviteten, er mobilitet stadig dyr for personer med lav disponibel indkomst og ikke tilstrækkeligt tilgængelig for personer med handicap eller nedsat mobilitet og personer med ringe IT-færdigheder. I landdistrikter, randområder og fjerntliggende områder, herunder regionerne i den yderste periferi og øer, vil forbedrede offentlige transportforbindelser være afgørende for at sikre uhindret adgang til mobilitet for alle.
89. Overgangen til bæredygtig, intelligent og modstandsdygtig mobilitet skal være retfærdig, da der ellers er risiko for, at den ikke vil finde sted. Kommissionen vil derfor sikre, at mulighederne under **mekanismen for retfærdig omstilling undersøges fuldt ud for at gøre denne nye mobilitet økonomisk overkommelig og tilgængelig i alle regioner og for alle passagerer, herunder passagerer med handicap og nedsat mobilitet**. Kommissionen vil også fortsat hjælpe ved at yde støtte fra Samhørighedsfonden og EFRU i mindre udviklede medlemsstater og regioner.
90. Desuden bør OSP'er være endnu mere målrettede og effektive og, hvor det er muligt, bidrage til overgangen til et multimodalt system. For at sikre den bedst mulige anvendelse af offentlige midler og støtte skal de nationale og lokale myndigheder være i stand til at **anvende OSP'er til at forbedre konnektiviteten** og afspejle specifikke politiske mål. Dette kan opnås ved hjælp af bæredygtighedskriterier for OSP'er, f.eks. et kriterium, hvor OSP'er for kortdistanceflyvninger ikke kan pålægges, hvis der findes en alternativ, egnet, mere bæredygtig og konkurrencedygtig forbindelse. Kommissionen vil overveje mulighederne for at indføre et multimodalt OSP-system, navnlig med henblik på at gøre det muligt for alle transportformer at konkurrere på lige fod for at opfylde de relevante transportbehov.

⁵⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet

⁵⁸ C(2020) 1897 final, Meddelelse fra Kommissionen om indførelse af grønne baner i henhold til retningslinjerne for grænseforvaltningsforanstaltninger for at beskytte sundheden og sikre adgangen til varer og vigtige tjenesteydelser og COM(2020) 685 final, Meddelelse fra Kommissionen om opgradering af grønne baner til transport for at holde økonomien kørende under genopblusningen af covid-19-pandemien.

91. Fair mobilitet betyder også **beskyttelse af passagerer og deres rettigheder**. De mange aflysninger under covid-19-pandemien viste betydningen af EU-dækkende regler og en ensartet gennemførelse og håndhævelse heraf. EU skal hjælpe passagererne, når transportvirksomhederne går konkurs eller befinder sig i en større likviditetskrise, som det er tilfældet under covid-19-pandemien. Strandede passagerer skal hjemsendes, og deres billetter skal refunderes i tilfælde af aflysninger foretaget af transportselskaber. Kommissionen overvejer mulighederne for og fordelene ved mulige midler, der beskytter passagererne mod sådanne begivenheder, og vil om nødvendigt fremsætte lovgivningsforslag.
92. EU's passagerrettigheder bør gennemføres bedre, tydeliggøres for både transportører og passagerer, tilbyde passende hjælp, godtgørelse, eventuelt kompensation, hvis der opstår forstyrrelser, og passende sanktioner, hvis reglerne ikke anvendes korrekt. Kommissionen vil overveje muligheder og fordele for at gå videre med en **multimodal ramme for passagerrettigheder**, der forenkles og er mere konsekvent og harmoniseret.
93. Sektorens mest værdifulde aktiv er først og fremmest dens mennesker, og en bæredygtig og intelligent omstilling vil ikke være mulig uden støtte fra og inddragelse af **transportarbejdere**. Visse dele af transportsektoren lider imidlertid ofte under barske arbejdsvilkår. Usikre arbejdsvilkår, herunder lange arbejdstider, perioder væk hjemmefra og lavtlønnet arbejde, forværres af manglende respekt for og korrekt håndhævelse af gældende arbejdsstandarder. Højere sociale standarder ville bidrage direkte til at vende sektorens nuværende generelle mangel på tiltrækningskraft. Arbejdsstyrken bliver hurtigt ældre, og den betydelige mangel på arbejdskraft er allerede meget synlig i visse erhverv⁵⁹. De problemer, som transportarbejdere står over for, er blevet forværret af covid-19-pandemien. Denne situation risikerer at blive yderligere forværret, hvis der ikke gribes ind.
94. Derfor vil Kommissionen overveje **foranstaltninger på tværs af de forskellige transportformer for at styrke den lovgivningsmæssige ramme for arbejdsvilkår for arbejdstagere**, sikre en korrekt gennemførelse og skabe større klarhed om de gældende sociale rettigheder i overensstemmelse med de forskellige instrumenter, der er til rådighed for gennemførelsen af den europæiske søjle for sociale rettigheder. Kommissionen vil søge at fremme høje sociale standarder, herunder i luftfartssektoren, der står over for særlige udfordringer, og vil samarbejde med Den Europæiske Arbejdsmarkedsmyndighed om at støtte medlemsstaterne i håndhævelsen af den relevante lovgivning. På det internationale område vil Kommissionen presse på for at opnå fremskridt inden for rammerne af IMO, Den Internationale Arbejdsorganisation og andre internationale institutioner for at sikre anstændige arbejds- og levevilkår om bord og rettidige besætningsændringer, navnlig under en global pandemi.
95. Ændringer i sektoren, navnlig i forbindelse med automatisering og digitalisering, skaber mange nye udfordringer. Arbejdspladser i transportsektoren, især job, der kræver kvalifikationer på lavt og mellemhøjt niveau, kan være **i fare på grund af automatisering og udvikling hen imod større bæredygtighed**. Samtidig giver den igangværende digitale omstilling nye muligheder, såsom et forbedret arbejdsmiljø og kvalitetsjob, der kan blive mere attraktive for kvinder og unge. Der er derfor behov for en troværdig tilgang til en **retfærdig omstilling for transportarbejdere**. Kommissionen vil fremsætte henstillinger om omstillingen til automatisering og digitalisering og om midler til at afbøde deres indvirkning på transportarbejdsstyrken.

⁵⁹ F.eks. rapporterede International Road Transport Union i 2019, at en femtedel af førerpladserne er ubesatte i den europæiske vejtransportsektor.

96. Endelig opfordrer Kommissionen transportinteressenter og arbejdsmarkedets parter til at bidrage til gennemførelsen af den europæiske dagsorden for **færdigheder** med henblik på bæredygtig konkurrenceevne, social retfærdighed og modstandsdygtighed⁶⁰ og navnlig til at tilslutte sig pagten for færdigheder⁶¹ for at afhjælpe den stigende mangel på kvalificeret arbejdskraft. Transportinteressenter bør også oprette yderligere lærlingeuddannelser, blive medlemmer af den europæiske alliance for lærlingeuddannelser og deltage aktivt i den europæiske uge for erhvervskompetencer.
97. Kommissionen vil på behørig vis anvende integrering af ligestillingsaspektet i sine transportrelaterede politiske initiativer og fortsat støtte samarbejde mellem interessenter og udveksling af god praksis for "Women in Transport — EU Platform for Change" for at øge antallet af kvinder i transporterhvervet. Den vil også øge bevidstheden om ligestillingsspørgsmål ved at oprette og støtte et netværk af ambassadører for mangfoldighed. Ethvert fremtidigt forslag om transport vil være i overensstemmelse med Kommissionens strategi for ligestilling mellem kønnene⁶² og handicapstrategi⁶³.

FLAGSKIB 10 — STYRKELSE AF TRANSPORTSIKKERHEDEN

98. Transportsystemets sikkerhed er altafgørende og bør aldrig bringes i fare, og EU bør fortsat være førende på verdensplan på dette område. En vedvarende indsats med internationale, nationale og lokale myndigheder, interessenter og borgere er afgørende, hvis vi skal nå vores mål om nul dødsfald pga. mobilitet.
99. **Europa er fortsat den sikreste transportregion i verden.** Selv om fly-, sø- og jernbanetransport er meget sikker, er der ingen grund til at hvile på laurbærrene, navnlig med hensyn til trafiksikkerheden. Omkring 22 700 mennesker mistede livet på EU's veje i 2019, og for hver dræbte bliver omkring fem andre alvorligt kvæstede med livsforændrende konsekvenser til følge. Kommissionen er derfor fortsat fast besluttet på at gennemføre EU's trafiksikkerhedsstrategi fra 2018⁶⁴.
100. **Faktorer som hastighed, alkohol- og narkotikaforbrug og distraktioner under kørslen** er tæt forbundet med årsagerne til og alvoren af trafikulykker. Kommissionen vil overveje, hvilke foranstaltninger der er nødvendige for at løse disse problemer, f.eks. gennem yderligere anvendelse af EU-henstillinger. Beskyttelse af bløde trafikanter vil være en prioritet, og det samme gælder bedre dataindsamling og -analyse, og Kommissionen vil også vurdere merværdien af en tilbundsgående undersøgelse af ulykker på dette niveau. Opgradering af eksisterende højrisikoinfrastruktur bør fortsat være en prioritet for infrastrukturinvesteringer med særlig vægt på aldrende og underudviklede netsegmenter. Foranstaltninger til at give mere plads til forskellige former for aktiv mobilitet vil bidrage til at forebygge dødsfald og alvorlige kvæstelser for bløde trafikanter.
101. I søfartssektoren planlægger Kommissionen at indlede en større gennemgang af den eksisterende lovgivning om **flagstatens ansvar, havnestatskontrol og undersøgelse af ulykker** samt en fortsat styrkelse af EU's regler om anerkendte organisationer. Det overordnede mål er at muliggøre sikker og effektiv søtransport med lavere omkostninger for virksomheder og forvaltninger. Søfartssikkerhed og intelligent og bæredygtig skibsfart i EU's farvande vil fortsat afhænge af bidraget fra Det Europæiske Agentur for

⁶⁰ COM(2020) 274 final, Den europæiske dagsorden for færdigheder med henblik på bæredygtig konkurrenceevne, social retfærdighed og modstandsdygtighed.

⁶¹ Kommissionen vil tage hensyn til erfaringerne fra det nyligt lancerede Automotive Partnership som led i pagten for færdigheder for at hjælpe industrien med at håndtere de udfordringer med opkvalificering og omskoling, som den står over for under den grønne og digitale omstilling.

⁶² COM(2020) 152 final, Et EU med ligestilling: strategi for ligestilling mellem mænd og kvinder 2020-2025.

⁶³ COM(2010) 636 final, Den europæiske handicapstrategi (2010-2020). Kommissionen vil fremlægge en styrket handicapstrategi i 2021 på grundlag af resultaterne af den igangværende evaluering af den europæiske handicapstrategi 2010-2020.

⁶⁴ COM(2018) 293 final, Bæredygtig mobilitet i Europa: sikker, opkoblet og ren.

Søfartssikkerhed, hvis mandat bør moderniseres og eventuelt udvides til at omfatte andre områder.

102. Sideløbende med andre bestræbelser på at gøre transportsektoren og den dertil knyttede infrastruktur mere modstandsdygtig vil EU **opdatere og forbedre den eksisterende sikkerhedsramme**, herunder håndtering af cybertrusler, under de eksisterende reglers overordnede ramme på dette område⁶⁵. Med udgangspunkt i den EU-dækkende certificeringsramme for IKT-produkter, -processer og -tjenester og udpegelsen af operatører af væsentlige tjenester for mobilitetsinfrastrukturer vil man undersøge muligheden for at oprette en hurtig sikkerhedsvarslingsmekanisme på EU-plan. Dertil kommer, at de relevante bestemmelser vil blive forbedret, f.eks. om rammen for cybersikkerhedscertificering af automatiserede transportmidler.

Milepæle⁶⁶ på vejen mod modstandsdygtig mobilitet:

- 13) *Et multimodalt transeuropæisk transportnet, der er udstyret til bæredygtig og intelligent transport med højhastighedsforbindelser, vil være operationelt inden 2030 for hovednettet og inden 2050 for det samlede net.*
- 14) *Inden 2050 vil dødstallet for alle transportformer i EU være tæt på nul.*

5 EU SOM VERDENS KNUDEPUNKT FOR KONNEKTIVITET

103. I lyset af den hastige geopolitiske udvikling er EU nødt til at handle for at beskytte og fremme EU's interesser. For alle transportformer med en international dimension er det afgørende at **sikre en uhindret international konkurrence, gensidighed og lige konkurrencevilkår**. For på effektiv vis at imødegå de forvridende virkninger af udenlandske subsidier på det indre marked, herunder i forbindelse med offentlige indkøb, vil Kommissionen foreslå et særligt instrument⁶⁷.
104. Yderligere tiltag kunne omfatte medlemsstaternes anvendelse af tilgængelige mekanismer til screening af udenlandske direkte investeringer i europæiske transportvirksomheder og aktiver af hensyn til sikkerheden eller den offentlige orden. Det kunne også omfatte ændringer fra Unionens side med hensyn til handelsbeskyttelse i lyset af de gældende kriterier for luftfart. Kommissionen vil også fortsat **fremme anvendelsen af europæiske tekniske, sociale, miljømæssige og konkurrencemæssige standarder** i internationale fora og i relationer med individuelle tredjelande på tværs af transportformer. Transportudstyr og -løsninger er drivkraften bag den europæiske eksport, og en bæredygtig og intelligent omstilling af sektoren er en mulighed for vores fremstillingsindustri til at gå forrest globalt.
105. For at nå målene i Parisaftalen er der behov for en betydelig reduktion af transportemissionerne inden 2050 — også uden for EU. Det er derfor afgørende, at **den europæiske grønne pagt og denne strategi afspejles godt i vores eksterne foranstaltninger**, at den globale indsats for bæredygtig og intelligent mobilitet fremmes bredt for at nå målene for bæredygtig udvikling, og at der sikres sammenhæng i politikkerne, når interne EU-politikker projiceres uden for EU. Der vil derfor blive udviklet forskellige tiltag for at implementere god praksis, kvalitetsløsninger og standarder for bæredygtig og intelligent mobilitet i EU's udviklingssamarbejde, herunder med vores

⁶⁵ Direktiv (EU) 2016/1148, direktiv om sikkerhedsniveau for net- og informationssystemer (NIS-direktivet), forordning (EU) 2019/881, forordningen om cybersikkerhed og direktivet om beskyttelse af europæisk kritisk infrastruktur (direktiv 2008/114/EF).

⁶⁶ Disse milepæle er fastsat under hensyntagen til analysen i det ledsagende arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene for at vise det europæiske transportsystems vej mod vores mål om bæredygtig, intelligent og robust mobilitet og viser dermed den nødvendige ambition for vores fremtidige politikker.

⁶⁷ COM(2020) 253 final, Hvidbog om lige konkurrencevilkår i forbindelse med udenlandske subsidier.

afrikanske partnere⁶⁸, samtidig med at der tages hensyn til nye vækstlandes og udviklingslandes specifikke udfordringer og begrænsninger.

106. EU vil **fortsætte med at uddybe transportforbindelserne**, herunder med vigtige strategiske partnere og internationale organisationer, og vil videreudvikle forbindelserne med nye internationale partnere såsom højvækstlande og vækstøkonomier. Dette er af afgørende betydning for sektorer, der har brug for lige vilkår på globalt plan, såsom luftfart og søtransport. Kommissionen vil søge bemyndigelse fra Rådet til at indlede forhandlinger om nye lufttransportaftaler med tredjelande og vil undersøge mulighederne for passende foranstaltninger med hensyn til søtransportforbindelser med tredjelande og -regioner. EU bør også inden for IMO, ICAO og andre internationale organisationer stræbe efter høje standarder, herunder inden for sikkerhed og miljøbeskyttelse, navnlig klimaændringer.
107. Transport er et centralt element i politikker og instrumenter, der støtter udvidelsesprocessen for Vestbalkan og **EU's naboskabspolitik**, herunder det østlige partnerskab og de sydlige nabolande. Kommissionen vil styrke forbindelsen mellem transport- og naboskabspolitikken på centrale områder og udvikle en samlet tilgang til konnektivitet med nabolandene, bl.a. ved at arbejde tæt sammen med transportfællesskabet, udvide TEN-T, yde teknisk støtte og samarbejde og indgå nye sektoraftaler.
108. For at nå EU's internationale ambitioner og prioriteter på transportområdet er det vigtigt at integrere transportpolitikkerne i EU's eksterne dimension og handle på den internationale scene med en **stærk, samlet og sammenhængende stemme**. Man skal i den forbindelse huske på, at dette kræver, at alle EU-institutioner og medlemsstater fuldt ud anvender traktaternes bestemmelser, navnlig bestemmelserne om forhandling og indgåelse af nye transportaftaler og bestemmelserne om repræsentation i internationale fora, såsom ICAO og IMO, da Lissabontraktaten netop havde til formål at gøre Unionen mere effektiv i sine eksterne forbindelser.

6 KONKLUSIONER

109. Genopretningen efter krisen som følge af covid-19-pandemien bør anvendes til at fremskynde dekarboniseringen og moderniseringen af hele transport- og mobilitetssystemet, begrænse dets negative indvirkning på miljøet og forbedre borgernes sikkerhed og sundhed. **Den grønne og digitale omstilling bør nyskabe sektoren, genopfinde konnektiviteten og puste nyt liv i økonomien**. Kommissionen anerkender, at denne omstilling — som skal være socialt retfærdig og rimelig — ikke vil være let og vil kræve fuld engagement og støtte fra alle transportaktører samt en betydelig stigning i vækstskabende investeringer fra den offentlige og den private sektor.
110. Det bæredygtige europæiske transportsystem, som EU stræber efter, skal være intelligent, fleksibelt og kunne tilpasses de stadigt skiftende transportmønstre og -behov samt være baseret på banebrydende teknologiske fremskridt, så det kan tilvejebringe gnidningsfri og sikker konnektivitet for alle europæiske borgere. **Transport bør vise europæisk opfindsomhed og foretagsomhed, gå forrest inden for forskning, innovation og iværksætterånd og fremme den dobbelte omstilling**.
111. Kommissionen fremlægger et omfattende sæt foranstaltninger, der er anført i denne strategis handlingsplan, så EU kan skabe fremtidens bæredygtige, intelligente og modstandsdygtige mobilitetssystem og gennemføre de grundlæggende ændringer, der er nødvendige for at nå målene i den europæiske grønne pagt. Disse bestræbelser kan kun lykkes, hvis der er et tilstrækkeligt engagement fra alle berørte parter, dvs. EU-

⁶⁸ JOIN(2020) 4 final, Frem mod en omfattende strategi for samarbejdet med Afrika.

institutionerne, medlemsstaterne og deres myndigheder på alle forvaltningsniveauer, interessenter, virksomheder og borgere.