

NL

NL

NL



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 28.3.2011
COM(2011) 144 definitief

WITBOEK

Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem

SEC(2011) 359 definitief
SEC(2011) 358 definitief
SEC(2011) 391 definitief

INHOUDSOPGAVE

WITBOEK Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem	1
1. De Europese vervoersruimte voorbereiden op de toekomst	3
2. Een visie voor een concurrerend en duurzaam vervoerssysteem	5
2.1. De toename van het vervoer en de mobiliteit verzoenen met een emissiereductie van 60%	5
2.2. Een efficiënt kernnetwerk voor multimodaal interstedelijk reizen en vervoer.....	6
2.3. Wereldwijde gelijke concurrentievoorwaarden voor reizen over lange afstand en intercontinentaal goederenvervoer.....	8
2.4. Schoon stedelijk vervoer en woon- werkverkeer.....	8
2.5. Tien doelstellingen voor een concurrerend vervoerssystemen met een efficiënt gebruik van hulpbronnen: stappen op weg naar een reductie van de broeikasgasemissies met 60%.....	9
3. De strategie – de nodige maatregelen.....	11
3.1. Een interne Europese vervoersruimte.....	11
3.2. Innovatie voor de toekomst – technologie en gedrag	13
3.3. Moderne infrastructuur en slimme tarieven en financiering.....	15
3.4. De externe dimensie	17
4. Conclusie	18

1. DE EUROPESE VERVOERSRUIMTE VOORBEREIDEN OP DE TOEKOMST

1. Vervoer is essentieel voor onze economie en maatschappij. Mobiliteit is vitaal voor de interne markt en voor de levenskwaliteit van de burger, die de vrijheid geniet om te reizen. Vervoer is een randvoorwaarde voor groei en jobcreatie: het moet duurzaam zijn in het licht van de uitdagingen waar we voor staan. Vervoer heeft een mondiale dimensie en vergt derhalve een sterke internationale samenwerking.
2. De toekomstige welvaart van ons continent hangt af van de mate waarin alle Europese regio's hun concurrentiepositie binnen de wereldeconomie in stand kunnen houden. Dat vergt een efficiënt vervoerssysteem.
3. Het Europees vervoer bevindt zich op een kruispunt. Naast de traditionele knelpunten kampt de EU met een aantal nieuwe uitdagingen.
4. Er moet nog een lange weg worden afgelegd voor de voltooiing van de *interne vervoersmarkt*, die nog steeds met een aantal belangrijke knelpunten en belemmeringen kampt. Een aantal problemen moeten worden herbekeken – hoe kan in het licht van de te verwachten schaarste en milieueisen aan hulpbronnen worden ingespeeld op het verlangen van de burger om te reizen en op de economische behoefte aan goederenvervoer? De vervoerssystemen van Oost- en West-Europa moeten worden verenigd om tegemoet te komen aan de vervoersbehoeften van nagenoeg het hele continent en zijn 500 miljoen inwoners.
5. *Olie* zal de volgende decennia schaarser worden en de onzekerheid over de bevoorrading zal toenemen. Zoals het IEA onlangs heeft gesteld, zullen de olieprijsen sterker stijgen indien we er niet in slagen koolstofuitstoot te reduceren. In 2010 heeft de EU voor ongeveer 210 miljard euro olie ingevoerd. Onze sterke olieafhankelijkheid kan onze mogelijkheden om te reizen – en de veiligheid van onze economie – ernstig in het gedrang brengen en zware gevolgen hebben voor de inflatie, de handelsbalans en het algemene concurrentievermogen van de EU-economie.
6. Tegelijk heeft de EU een oproep gelanceerd, daarin bijgetreden door de internationale gemeenschap, om de wereldwijde *uitstoot van broeikasgassen* drastisch te beperken om de opwarming van het klimaat te beperken tot minder dan 2 °C. Om deze doelstelling te bereiken en als onderdeel van de vereiste uitstootverlaging door de volledige groep van ontwikkelde landen, dient de EU tegen 2050 de totale uitstoot met 80 tot 95% te verminderen ten opzichte van het niveau in 1990. Uit de analyse van de Commissie¹ blijkt dat in een aantal sectoren nog sterkere reducties kunnen worden bereikt. In de vervoerssector, waar de uitstoot van broeikasgassen nog steeds sterk blijft toenemen, moet de uitstoot van broeikasgassen tegen 2050 met minstens 60% worden verminderd ten opzichte van 1990². Tegen 2030 wordt voor vervoer gestreefd naar een daling van de broeikasgasemissies met 20% ten opzichte van 2008. Gelet op de sterke groei van

¹ Zie de mededeling van de Commissie: "Routekaart naar een concurrerende koolstofarme economie in 2050", COM(2011) 112.

² Dit betekent dat de uitstoot met ongeveer 70% moet worden verminderd ten opzichte van 2008.

de vervoersemissies tijdens de jongste twee decennia, zou de uitstoot daarmee nog steeds 8% hoger liggen dan in 1990.

7. Sinds de eerste grote oliecrisis 40 jaar geleden is het vervoerssysteem – ondanks de technische vooruitgang, het potentieel voor kosteneffectieve energie-efficiëntieverbeteringen en de geleverde beleidsinspanningen – fundamenteel niet veranderd. Ons vervoer is energie-efficiënter geworden, maar de EU blijft voor 90% van haar energiebehoefte afhankelijk van olie en olieproducten. Het vervoer is schoner, maar door zijn groei blijft het nog steeds een grote bron van geluidshinder en luchtverontreiniging.
8. *Nieuwe voertuig- en verkeersbeheertechnologieën* zijn essentieel om de uitstoot in de EU en de rest van de wereld terug te dringen. De race naar duurzame mobiliteit wordt op wereldschaal gelopen. Uitstel en een te voorzichtige invoering van nieuwe technologieën kan een onomkeerbare terugval van de Europese vervoersindustrie teweegbrengen. De vervoerssector van de Unie wordt geconfronteerd met toenemende concurrentie op de snel ontwikkelende mondiale vervoersmarkten.
9. Talrijke Europese bedrijven zijn wereldleider op het gebied van infrastructuur, logistiek, verkeersbeheersystemen en de bouw van vervoersuitrusting, maar nu andere regio's in de wereld enorme programma's opzetten om hun vervoer te moderniseren en te investeren in infrastructuur, is het essentieel dat het Europees vervoer zich blijft ontwikkelen en investeert om zijn concurrentiepositie te handhaven.
10. *Infrastructuur* creëert mobiliteit. Een grondige bijsturing van het vervoerssysteem is niet haalbaar zonder een aangepast netwerk en een intelligenter gebruik daarvan. Investerings in vervoersinfrastructuur hebben in het algemeen een positief effect op de economische groei, zorgen voor welvaart en banen en bevorderen de handel, de geografische bereikbaarheid en de mobiliteit van mensen. Bij de planning moet getracht worden de economische groei maximaal te stimuleren en de negatieve effecten op het milieu zoveel mogelijk te beperken.
11. Congestie vormt een groot probleem, met name op de wegen en in de lucht, en brengt de bereikbaarheid in het gedrang. Bovendien is de vervoersinfrastructuur in het oosten van de Unie minder sterk ontwikkeld dan in het westen, terwijl beide dichter bij elkaar moeten worden gebracht. De overheidsmiddelen voor de financiering van infrastructuur staan onder toenemende druk en er is behoefte aan een nieuw financierings- en tarifieringsbeleid.
12. Sinds de publicatie van het Witboek vervoer in 2001 is heel wat bereikt. De luchtvaart- en wegvervoermarkten zijn verder vrijgemaakt, die voor het spoorvervoer gedeeltelijk. Het gemeenschappelijk Europees luchtruim werd met succes ingevoerd. Alle vervoerswijzen zijn veiliger geworden. Er werden nieuwe regels vastgesteld op het gebied van arbeidsvoorwaarden en passagiersrechten. De trans-Europese netwerken (gefinancierd via de TEN-V, de Structuurfondsen en het Cohesiefonds) hebben bijgedragen tot de geografische cohesie en de aanleg van hogesnelheidslijnen. De internationale banden en samenwerking werden versterkt. Er werden grote inspanningen geleverd om de milieuprestaties van het vervoer te verbeteren.

13. Ons vervoerssysteem is echter nog steeds niet duurzaam. Wanneer we 40 jaar vooruit kijken, is het duidelijk dat we van koers moeten veranderen. Indien we het huidige beleid voortzetten, zal de olieafhankelijkheid van het vervoer nauwelijks onder de 90%³ dalen en zal het aandeel hernieuwbare energie nauwelijks hoger liggen dan de 10%-doelstelling voor 2020. De CO₂-uitstoot door vervoer zou tegen 2050 nog steeds een derde hoger liggen dan in 1990. De congestiekosten zullen tegen 2050 met ongeveer 50% stijgen. De bereikbaarheidskloof tussen centraal en perifeer gelegen gebieden zal nog groeien. De maatschappelijke kosten van ongevallen en geluidsoverlast zouden blijven stijgen⁴.
14. Voortbouwend op de lessen uit het verleden, biedt dit stappenplan een algemene kijk op de ontwikkelingen op het gebied van vervoer, op de toekomstige uitdagingen en op de beleidsinitiatieven die moeten worden onderzocht. De visie van de Commissie op de toekomst van het vervoer wordt toegelicht in deel 2. De belangrijkste maatregelen om die visie te realiseren worden geschetst in deel 3, samengevat in bijlage I en uitvoeriger beschreven in het begeleidende werkdocument van de diensten van de Commissie.

2. EEN VISIE VOOR EEN CONCURREREND EN DUURZAAM VERVOERSSTEEEM

2.1. De toename van het vervoer en de mobiliteit verzoenen met een emissiereductie van 60%

15. Ingrijpende maatregelen leveren talrijke voordelen op. De vervoersindustrie is een belangrijke economische sector: de sector zelf telt in de EU 10 miljoen werknemers en vertegenwoordigt ongeveer 5% van het BBP.
16. De EU en de regeringen moeten producenten en bedrijven (in de mate van het mogelijk uitgaande van marktmechanismen) duidelijkheid verschaffen over de toekomstige beleidskaders zodat zij een investeringsbeleid kunnen uitstippelen. Een samenhangend beleid in de hele Unie is essentieel - een situatie waarin bijvoorbeeld één lidstaat uitsluitend voor elektrische auto's zou opteren en een andere zich volledig op biobrandstoffen richt, zou het vrij verkeer in Europa tenietdoen.
17. De uitdaging bestaat erin de olieafhankelijkheid van het vervoerssysteem te doorbreken zonder in te boeten aan efficiëntie en mobiliteit. Overeenkomstig het vlaggenschipinitiatief voor een "efficiënt gebruik van hulpbronnen" in het kader van de Europa 2020-strategie⁵ en het nieuwe "energie-efficiëntieplan 2011"⁶ bestaat de belangrijkste doelstelling van het Europees vervoersbeleid erin bij te dragen tot de ontwikkeling van een systeem dat de Europese groei ondersteunt, het concurrentievermogen versterkt en hoogwaardige mobiliteitsdiensten biedt met een efficiënter gebruik van hulpbronnen. In de praktijk moeten we werk maken van vervoer dat minder en schonere energie gebruikt, optimaler gebruik maakt van een

³ Zelfs in een scenario waarin het gebruik van biobrandstoffen en elektriciteit nog licht toeneemt ten opzichte van het huidige niveau.

⁴ Een beschrijving van de manier waarop vervoer zich tot 2050 zou ontwikkelen indien niet wordt ingegrepen om deze trends om te buigen (referentiescenario) wordt gegeven in bijlage 3: "Referentiescenario (2010-2050)" van de effectbeoordeling bij het Witboek vervoer.

⁵ COM(2010) 2020.

⁶ COM(2011) 109.

moderne infrastructuur en minder schade toebrengt aan het milieu en belangrijke natuurlijke hulpbronnen, zoals water, land en ecosystemen.

18. De mobiliteit beperken is geen optie.
19. Er moeten nieuwe vervoerspatronen worden ontwikkeld waarbij grotere hoeveelheden goederen en grotere aantallen passagiers samen naar hun bestemming worden gebracht via de efficiëntste (combinatie van) vervoerswijzen. Individueel vervoer wordt bij voorkeur gebruikt voor de laatste kilometers van een traject en wordt met schone voertuigen verricht. Informatietechnologie zorgt voor eenvoudigere en betrouwbaardere overstappen. Gebruikers betalen de volledige kosten van het vervoer in ruil voor minder congestie, meer informatie, een betere dienstverlening en meer veiligheid. Toekomstige ontwikkelingen moeten aan een aantal principes beantwoorden:
 - bij alle vervoerswijzen moet de energie-efficiëntie van voertuigen worden verbeterd; ontwikkelen en invoeren van duurzame brandstoffen en aandrijfsystemen;
 - de prestaties van multimodale logistieke ketens optimaliseren, onder meer door gebruik te maken van vervoerswijzen die efficiënter met hulpbronnen omspringen wanneer andere technologische innovaties niet zouden volstaan (bv. goederenvervoer over lange afstand);
 - een efficiënter gebruik van de vervoersinfrastructuur dankzij een beter verkeersbeheer en informatiesystemen (bv. ITS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet, RIS), geavanceerde logistiek en marktmaatregelen zoals de volledige invoering van een geïntegreerde Europese spoorvervoermarkt, het opheffen van de beperkingen op cabotage en van de belemmeringen voor de kustvaart, transparante prijsvorming enz.
20. Er is geen tijd voor uitstel. Het duurt vele jaren om infrastructuur te plannen, te bouwen en uit te rusten. Treinen, vliegtuigen en schepen gaan bovendien decennia mee. De keuzes die we nu maken, zijn bepalend voor het vervoer in 2050. We moeten op Europees niveau actie ondernemen om ervoor te zorgen dat we samen met onze partners het vervoer van de toekomst ontwikkelen in plaats van dat elders in de wereld te laten gebeuren.
21. Om de hierboven geschetste problemen op te lossen moeten we tegen 2050 zeer verre gaande doelstellingen halen – en ambitieuze doelstellingen tegen 2020/30 om zeker te zijn dat we op de goede weg zijn. De mate waarin het vervoerssysteem kan worden bijgestuurd, is voor elk vervoerssegment verschillend omdat voor elk segment andere technologische opties in aanmerking komen. Hierna gaat de Commissie dan ook uit van drie belangrijke vervoerssegmenten: middellange afstand, lange afstand en stedelijk vervoer. De uitkomst wordt bepaald door talrijke actoren: de EU, de lidstaten, regio's, steden, maar ook de bedrijven, de sociale partners en burgers zullen hun steentje moeten bijdragen.

2.2. Een efficiënt kernnetwerk voor multimodaal interstedelijk reizen en vervoer

22. Voor middellange afstanden zijn de nieuwe technologieën minder ver gevorderd en zijn er minder modale keuzes voorhanden dan in de stad. Dit is echter het segment

waarop het EU-beleid het grootste effect kan hebben (minder conflicten met het subsidiariteitsbeginsel of internationale overeenkomsten). Voertuigen die zuiniger omspringen met hulpbronnen en schonere brandstoffen zullen wellicht niet volstaan om de vereiste emissiedaling te bereiken en bieden geen antwoord op het congestieprobleem. Ze moeten gepaard gaan met een overschakeling naar grote volumes voor vervoer over lange afstanden. Dit betekent voor passagiers meer gebruik maken van autobus en touringcar, de trein en het vliegtuig en, voor goederen, multimodale oplossingen waarbij vervoer over lange afstand via het spoor en over het water verloopt.

23. Een betere vervoerswijzekeuze vergt een sterkere integratie van de modale netwerken: luchthavens, havens, trein-, metro- en busstations, moeten beter met elkaar worden verbonden en worden omgevormd tot multimodale passagiersknooppunten. Online informatie-, boekings- en betalingssystemen waarin alle vervoerswijzen zijn geïntegreerd, moeten multimodale verplaatsingen vergemakkelijken. Een groter gebruik van collectieve vervoerswijzen moet gepaard gaan met een aangepast passagiersrechtenkader.
24. Goederenvervoer over korte en middellange afstand (minder dan 300 km)⁷ zal in grote mate met vrachtwagens blijven gebeuren. Het is derhalve belangrijk, naast het aanmoedigen van alternatieve vervoersoplossingen (spoor, vervoer via het water), om vrachtwagens efficiënter te maken door de ontwikkeling en invoering van nieuwe motoren en schonere brandstoffen, het gebruik van intelligente vervoerssystemen en andere maatregelen om de marktmechanismen te versterken.
25. Op langere afstand zijn de mogelijkheden om het wegvervoer koolstofvrij te maken beperkter en moet multimodaal goederenvervoer voor verladers economisch aantrekkelijk worden gemaakt. Dit vergt een efficiënte comodaliteit. De EU dient te werk te maken van specifieke goederencorridors met een optimaal energieverbruik, een sterk gereduceerde uitstoot en een minimale impact op het milieu en die aantrekkelijk zijn door hun betrouwbaarheid, beperkte congestie en lage exploitatie- en administratiekosten.
26. Het spoor heeft, in het bijzonder voor het vervoer van goederen, soms een onaantrekkelijk imago. Voorbeelden in een aantal lidstaten bewijzen nochtans dat het een aantrekkelijk alternatief kan zijn. Er moet een structurele omwenteling op gang worden gebracht waardoor het spoor effectief kan concurreren en op middellange en lange afstand een groter aandeel van het goederenvervoer voor zijn rekening kan nemen (voor passagiers, zie hierna). Er zijn aanzienlijke investeringen nodig om de capaciteit van het spoornet uit te breiden en te moderniseren. Geleidelijk moet nieuw rollend materieel worden ingevoerd met stille remmen en automatische koppelingen.
27. Aan de kusten moeten meer en efficiëntere toegangspunten tot de Europese markten worden voorzien zodat overbodig verkeer dwars door Europa wordt vermeden. Zeehavens vervullen een cruciale rol als logistieke centra en hebben behoefte aan efficiënte hinterlandverbindingen. Hun ontwikkeling is essentieel om

⁷ Uit berekeningen op basis van Eurostatgegevens blijkt dat meer dan de helft van alle via de weg vervoerde goederen (uitgedrukt in tonnages) vervoerd worden over afstanden van minder dan 50 km en dat die afstand in driekwart van de gevallen minder dan de 150 km bedraagt.

de grotere goederenvolumes te verwerken, zowel via kustvaart binnen de EU als via scheepvaart naar de rest van de wereld. De binnenvaart, met name waar nog onaangeroerd potentieel bestaat, moet een grotere rol spelen voor het vervoer van goederen naar het hinterland en als verbinding tussen de Europese zeeën.

2.3. Wereldwijde gelijke concurrentievoorwaarden voor reizen over lange afstand en intercontinentaal goederenvervoer

28. De scheep- en luchtvaart bezitten een inherente globale dimensie. In de luchtvaart moet werk worden gemaakt van efficiëntere toestellen en een beter luchtverkeersbeheer. Dit zorgt niet alleen voor een daling van de uitstoot, maar garandeert ook een concurrentievoordeel; er moet evenwel op gelet worden in de EU geen buitensporige exploitatiebelemmeringen op te leggen die de rol van de EU als wereldwijde luchtvaarthub in het gedrang kunnen brengen. De vervoerscapaciteit moet worden geoptimaliseerd en, waar nodig, uitgebreid om tegemoet te komen aan de toenemende vraag naar reizen van en naar derde landen en gebieden in Europa die anders moeilijk bereikbaar zijn, waardoor de Europese luchtvaart tegen 2050 zou kunnen verdubbelen. In andere gevallen (hoge snelheid) moet het spoor een groot deel van het verkeer over middellange afstand voor zijn rekening nemen. Om de 2050-doelstelling te halen moet de Europese luchtvaartsector een pioniersrol vervullen in het gebruik van koolstofarme brandstoffen.
29. Ook in de scheepvaart moeten de concurrentievoorwaarden op wereldschaal⁸ gelijk worden geschakeld. De EU moet – in samenwerking met de IMO en andere internationale organisaties – streven naar de universele toepassing en handhaving van strenge normen inzake veiligheid, beveiliging, milieubescherming, arbeidsvoorwaarden en de bestrijding van piraterij. De milieuprestaties van de scheepvaart kunnen en moeten worden verbeterd door zowel betere technologie en brandstoffen als een bijsturing van de exploitatie: de totale CO₂-uitstoot door de scheepvaart moet tegen 2050 met 40% (indien haalbaar) worden verminderd ten opzichte van 2005.

2.4. Schoon stedelijk vervoer en woon- werkverkeer

30. Door de hogere bevolkingsdichtheid en omdat de autonomie van een voertuig in de stad minder belangrijk is, is het in steden gemakkelijk om over te schakelen op schonere voertuigen. Er is meer openbaar vervoer beschikbaar en men kan zich ook te voet en met de fiets verplaatsen. Steden leiden het meest onder congestie, slechte luchtkwaliteit en lawaaihinder. Stedelijk vervoer is verantwoordelijk voor ongeveer een kwart van de CO₂-uitstoot door vervoer en 69% van de verkeersongevallen gebeuren in de stad. De geleidelijke verdwijning van voertuigen op klassieke brandstoffen⁹ uit onze steden zal sterk bijdragen tot de vermindering van onze olieafhankelijkheid, van de uitstoot van broeikasgassen en van de plaatselijke luchtverontreiniging en lawaaihinder. Om hierop in te spelen moet voor deze nieuwe voertuigen een aangepaste oplaad-/tankinfrastructuur worden ontwikkeld.

⁸ De EU heeft een geïntegreerd maritiem beleid ontwikkeld waarin de scheepvaart in een bredere beleids-, concurrentie- en regionale ontwikkelingscontext wordt bekeken, zie COM(2009) 540.

⁹ Met "voertuigen op klassieke brandstoffen" wordt bedoeld voertuigen met een niet-hybride interne verbrandingsmotor.

31. Een toename van het openbaarvervoergebruik in combinatie met minimumdienstverplichtingen zal het mogelijk maken de densiteit en frequentie te verhogen en een nieuwe dynamiek op gang brengen in het openbaar vervoer. Dankzij het beheer van de vervoersvraag en ruimtelijke ordening kunnen de verkeersvolumes worden gereduceerd. Verplaatsingen te voet en met de fiets faciliteren, moet een integrerend onderdeel worden van stedelijke mobiliteit en infrastructuurontwerp.
32. Het gebruik van compactere, lichtere en gespecialiseerde wegvoertuigen voor passagiers moet worden aangemoedigd. Grote wagenparken van stadsbussen, taxi's en bestelwagens zijn bijzonder geschikt voor de invoering van alternatieve aandrijfsystemen en brandstoffen. Zij kunnen een aanzienlijke bijdrage leveren tot de vermindering van de koolstofuitstoot door het stedelijk vervoer en vormen tegelijk een testomgeving voor nieuwe technologieën en een gelegenheid voor de eerste introductie daarvan op de markt. Ook rekeningrijden en het wegwerken van fiscale anomalieën kunnen het gebruik van het openbaar vervoer en de geleidelijke invoering van alternatieve aandrijfsystemen stimuleren.
33. De interface tussen goederenvervoer over lange afstand en de laatste kilometers tot de eindbestemming moet efficiënter worden georganiseerd. Doel is individuele leveringen, het minst efficiënte deel van het traject, te beperken tot een zo kort mogelijk traject. Het gebruik van intelligente vervoerssystemen draagt bij tot verkeersbeheer in realtime en vermindert de levertijd en congestie tijdens de laatste kilometers. Dit vervoer kan worden uitgevoerd door stedelijke vrachtwagens met een lage uitstoot. Het gebruik van elektrische, hybride en waterstofvoertuigen zal niet alleen de uitstoot, maar ook het geluid verminderen, waardoor een groter deel van het goederenvervoer in de stad tijdens de nacht kan gebeuren. Dit zou de congestie tijdens de ochtend- en avondspits verlichten.
- 2.5. **Tien doelstellingen voor een concurrerend vervoerssystemen met een efficiënt gebruik van hulpbronnen: stappen op weg naar een reductie van de broeikasgasemissies met 60%**

Ontwikkelen en invoeren van nieuwe en duurzame brandstoffen en aandrijfsystemen

- (1) het gebruik van voertuigen op klassieke brandstoffen in de stad halveren tegen 2030; en volledig verbieden tegen 2050; de stadsdistributie tegen 2030 grotendeels CO₂-vrij maken¹⁰;
- (2) het aandeel van duurzame koolstofarme brandstoffen in de luchtvaart tegen 2050 verhogen tot 40%; eveneens tegen 2050 de CO₂-uitstoot door het gebruik van bunkerbrandstoffen in de scheepvaart met 40% verminderen (indien mogelijk met 50%¹¹).

De prestaties van multimodale logistieke ketens verbeteren, onder meer door een groter gebruik van energie-efficiëntere vervoerswijzen

¹⁰ Hierdoor zal ook de uitstoot van schadelijke stoffen sterk dalen.

¹¹ Zie de mededeling van de Commissie: "Routekaart naar een concurrerende koolstofarme economie in 2050", COM(2011) 112.

- (3) tegen 2030 moet 30% van het goederenvervoer via de weg over afstanden van meer dan 300 km per spoor of over het water gebeuren en tegen 2050 meer dan 50% dankzij efficiënte en groene goederencorridors; om die doelstelling te bereiken, moet een aangepaste infrastructuur worden uitgebouwd;
- (4) het Europese hogesnelheidsnet tegen 2050 voltooien; de lengte van het bestaande hogesnelheidsnet tegen 2030 verdrievoudigen en in alle lidstaten een dicht spoornet in stand houden; tegen 2050 moet meer dan de helft van het passagiersvervoer over middellange afstand per spoor gebeuren;
- (5) in de hele EU een volledig functioneel en gebiedsdekkend multimodaal TEN-V-kernnetwerk tegen 2030, met tegen 2050 een hoogwaardig netwerk met bijhorende informatiediensten;
- (6) alle grote luchthavens tegen 2050 aansluiten op het spoornet, bij voorkeur op het HST-net; ervoor zorgen dat alle zeehavens goed zijn ontsloten door het goederenvervoer per spoor en, indien mogelijk, ook de binnenvaart.

Informatiesystemen en marktstimulansen om de efficiency van het vervoerssysteem en het infrastructuurgebruik te verhogen

- (7) invoering van gemoderniseerde infrastructuur voor luchtverkeersbeheer (SESAR¹²) in Europa tegen 2020 en voltooiing van het gemeenschappelijk Europees luchtruim; invoering van vergelijkbare verkeersbeheerssystemen voor het vervoer over land en water (ERTMS¹³, ITS¹⁴, SSN, LRIT¹⁵, RIS¹⁶). Invoering van het Europees wereldwijd satellietnavigatiesysteem (Galileo);
- (8) tegen 2020 het kader ontwikkelen voor een Europees multimodaal informatie-, beheers- en tariefsysteem;
- (9) tegen 2050 het aantal verkeersdoden tot nagenoeg nul herleiden; om die doelstelling te bereiken, streeft de EU naar een halvering van het aantal slachtoffers tegen 2020; ervoor zorgen dat de EU wereldleider is inzake de veiligheid en beveiliging van alle vervoerswijzen;
- (10) werk maken van de algemene toepassing van het principe "de gebruiker/de vervuiler betaalt" en verbintenissen van de private sector om anomalieën op te heffen, waaronder contraproductieve subsidies, inkomsten te genereren en de financiering van toekomstige vervoersinvesteringen te waarborgen.

¹² Overeenkomstig het Europees ATM-masterplan:

http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/deployment_en.htm

¹³ Overeenkomstig het Europees ERTMS-implementatieplan: zie Besluit C/2009/561 van de Commissie.

¹⁴ Overeenkomstig het Easy Way 2 plan: zie Besluit C/2010/9675 van de Commissie.

¹⁵ Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (PB L 208 van 5.8.2002, als gewijzigd bij Richtlijn 2009/17/EG (PB L 131 van 28.5.2009).

¹⁶ Zie Richtlijn 2005/44/EG.

3. DE STRATEGIE – DE NODIGE MAATREGELLEN

34. De realisatie van de hierboven geschetste visie vergt een efficiënt kader voor de gebruikers en exploitanten, een snelle invoering van nieuwe technologieën en een aangepaste infrastructuur:

- De goede werking en een reële concurrentie op de interne markt wordt nog steeds gehinderd door een aantal belemmeringen. De doelstelling voor het volgende decennium is een echte interne Europese vervoersruimte te creëren door alle resterende barrières tussen vervoerswijzen en nationale systemen op te heffen, het integratieproces te stimuleren en het ontstaan van multinationale en multimodale vervoerders te faciliteren. Het beleid van de Commissie zal gepaard gaan met een waakzame handhaving van de concurrentieregels voor alle vervoerswijzen. Om spanningen en nadelige effecten te vermijden, moet een sterkere convergentie en handhaving van sociale regels, veiligheids- en milieuvoorschriften, normen inzake minimumdienstverlening en passagiersrechten een integrerend onderdeel vormen van die strategie.
- Innovatie is essentieel voor deze strategie¹⁷. Onderzoek binnen de EU moet de volledige cyclus bestrijken van onderzoek en innovatie tot de geïntegreerde invoering door zich toe te spitsen op de meest kansrijke technologieën en alle betrokken actoren¹⁸ samen te brengen. Innovatie kan ook een rol spelen bij de aanmoediging van duurzamer gedrag.

– Bij de inspanningen om een concurrerender en duurzamer vervoerssysteem tot stand te brengen moet worden nagedacht over de vereisten waaraan het netwerk moet voldoen en moeten de juiste investeringen worden voorzien: het EU-beleid inzake vervoersinfrastructuur moet ondersteund worden door een gemeenschappelijke visie en voldoende middelen. De vervoerskosten moeten volledig worden doorberekend in de prijs.

35. Bijlage I bij deze mededeling bevat een lijst van de geplande maatregelen. In het begeleidende werkdocument van de Commissie wordt een gedetailleerde toelichting verschaft.

3.1. Een interne Europese vervoersruimte

36. Een interne Europese vervoersruimte moet het vervoer van personen en goederen vergemakkelijken, de kosten drukken en het Europees vervoer duurzamer maken. Het **gemeenschappelijk Europese luchtruim** dient volgens planning te worden ingevoerd en reeds in 2011 zal de Commissie maatregelen nemen om de capaciteit en kwaliteit van de Europese luchthavens te verbeteren. De grootste belemmeringen situeren zich op dit moment nog op de interne spoorvervoersmarkt, waarvan de voltooiing prioriteit geniet om tot een **gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte** te komen. Dit betekent dat de technische, administratieve en

¹⁷ Zie de mededeling van de Commissie betreffende de "Innovatie-Unie", COM(2010) 546 en de mededeling van de Commissie "Een digitale Agenda voor Europa", COM(2010) 245/2.

¹⁸ De mededeling van de Commissie COM(2010) 186, waarin een technologieneutrale aanpak wordt voorgesteld ten aanzien van de alternatieve brandstoffen voor interne verbrandingsmotoren, elektrische voertuigen en waterstof/brandstofcelvoertuigen, vormt de basis voor het beleid inzake schone en energiezuinige voertuigen.

juridische belemmeringen voor de toegang tot de nationale spoorwegmarkten moeten worden weggewerkt. Een verdere integratie van de markt voor het goederenvervoer via de weg zal het wegvervoer nog efficiënter en competitiever maken. Voor de scheepvaart zal de invoering van een "**blauwe gordel**" in de zeeën rond Europa de formaliteiten voor schepen die tussen EU-havens varen vereenvoudigen en er moet een passend netwerk worden opgezet voor de uitvoering van de Europese taken inzake de binnenvaart. De markttoegang tot havens moet verder worden verbeterd.

37. De openstelling van de markt moet gepaard gaan met **degelijke banen en arbeidsvoorwaarden** aangezien personeel een essentieel element is van een hoogwaardig vervoerssysteem. Het is algemeen bekend dat de vervoerssector in de toekomst met een groot gebrek aan arbeidskrachten en vaardigheden zal kampen. Het is belangrijk om het concurrentievermogen en de sociale aspecten met elkaar te verzoenen. Sociaal overleg moet ervoor zorgen dat sociale conflicten, die in een aantal sectoren, met name de luchtvaart, reeds aanzienlijke economische verliezen hebben veroorzaakt, te vermijden.
38. **Beveiliging van het vervoer** staat hoog op de Europese agenda. De brede benadering van de EU van beleid, regelgeving en monitoring van de beveiliging in de lucht- en scheepvaart moet verder worden versterkt en verankerd door samenwerking met belangrijke internationale partners. Voor de beveiliging van passagiers moeten de screeningmethodes worden verbeterd om een hoog beveiligingsniveau te combineren met minimale hinder. Voor goederen die van buiten de EU afkomstig zijn kan worden gedacht aan een op risico gebaseerde aanpak. Voorts moet een passende Europese aanpak worden gezocht voor die aspecten van de beveiliging van het vervoer over land waar EU-maatregelen een toegevoegde waarde bieden.
39. Een kader creëren voor een **veilig vervoer** is essentieel voor de Europese burger. Er wordt een Europese strategie ontwikkeld voor de veiligheid van de burgerluchtvaart, die voorziet in aanpassing aan nieuwe technologieën en, uiteraard, internationale samenwerking met onze belangrijkste partners. In de scheepvaart vergt de veiligheid van passagiersschepen een proactieve aanpak. Het monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart, SafeSeaNet, wordt de hoeksteen van alle maritieme informatietools voor de veiligheid en beveiliging van de scheepvaart en voor de bescherming van het milieu tegen verontreiniging door schepen. SafeSeaNet zal daardoor een cruciale bijdrage leveren tot de invoering van een gemeenschappelijke omgeving voor de uitwisseling van informatie voor het toezicht op het maritieme gebied¹⁹ van de EU en de invoering van een gemeenschappelijke scheepvaartruimte ondersteunen. Voor het spoor zijn de harmonisering en het toezicht op de veiligheids certificering essentiële elementen van een gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte. In deze drie vervoerssectoren vervullen het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, het Agentschap voor de maritieme veiligheid en het Europees Spoorwegbureau een essentiële functie.

¹⁹ COM(2009) 538 definitief en COM(2010) 584 definitief.

40. Hoewel het aantal verkeersdoden in de EU het afgelopen decennium ongeveer gehalveerd is, kwamen op de Europese wegen in 2009 nog 34 500 mensen om het leven. Maatregelen op het gebied van technologie, handhaving, opleiding en bijzondere aandacht voor kwetsbare weggebruikers zijn belangrijk om het aantal doden nog drastisch te verminderen.
41. De **kwaliteit, toegankelijkheid en betrouwbaarheid van vervoersdiensten** zal de volgende jaren nog belangrijker worden, met name door de veroudering van de bevolking en om het openbaar vervoer te promoten. Aantrekkelijke frequenties, comfort, vlotte toegankelijkheid, een betrouwbare dienstverlening en intermodale integratie zijn de belangrijkste kenmerken van een hoogwaardige dienstverlening. De beschikbaarheid van informatie over reistijden en alternatieve routes is even belangrijk om naadloze mobiliteit van deur tot deur te waarborgen, zowel voor passagiers als goederen.
42. De EU heeft reeds een uitgebreid pakket passagiersrechten vastgesteld en zal dat nog verder uitbreiden. De crisis door de aswolk en de extreme weersomstandigheden in 2010 hebben aangetoond dat mobiliteitsnoodplannen nodig zijn om de mobiliteit van personen en goederen in crisissituaties te waarborgen. Deze gebeurtenissen hebben aangetoond dat het vervoerssysteem weerbaarder moet worden gemaakt door de ontwikkeling van scenario's en noodplanning.

3.2. Innovatie voor de toekomst – technologie en gedrag

Een Europese strategie voor onderzoek, innovatie en implementatie inzake vervoer

43. Een technologische oplossing zal niet volstaan om olie als brandstof te doen uitdoven. Dat vergt een nieuw mobiliteitsconcept, ondersteund door diverse nieuwe technologieën en duurzamer gedrag.
44. Technologische innovatie kan helpen om sneller en goedkoper een efficiënter en duurzamer Europees vervoerssysteem tot stand te brengen door te werken aan drie belangrijke factoren: de efficiency van voertuigen dankzij nieuwe motoren, materialen en ontwerpen; een schoner energiegebruik dankzij nieuwe brandstoffen en aandrijfsystemen; een betere benutting van het netwerk en een veiligere exploitatie dankzij informatie- en communicatiesystemen. De synergieën met andere duurzaamheidsdoelstellingen zoals het terugdringen van de olieafhankelijkheid, de concurrentiekracht van de Europese auto-industrie en de positieve effecten op de gezondheid, met name door een betere luchtkwaliteit in de stad, zijn voor de EU doorslaggevende argumenten om haar inspanningen op te voeren en de ontwikkeling en introductie van schone voertuigen te versnellen.
45. Het beleid inzake onderzoek en innovatie in het vervoer moet nog sterker en op coherente wijze ondersteuning bieden voor de ontwikkeling en invoering van de vereiste technologieën om het Europees vervoerssysteem modern, efficiënt en gebruiksvriendelijk te maken. Om doelmatiger te zijn moet technologisch onderzoek gepaard gaan met een systeembenadering, rekening houdend met vereisten inzake infrastructuur en regelgeving, coördinatie tussen de talrijke actoren en demonstratieprojecten om de marktintroductie aan te moedigen. De Commissie zal een innovatie- en implementatiestrategie voor de vervoerssector ontwikkelen in

nauwe samenwerking met het Europees Strategisch plan voor energietechnologie (SET-plan) en op zoek gaan naar geschikte beleids- en financieringsinstrumenten om een snelle toepassing van de onderzoeksresultaten te waarborgen.

46. Dit betreft ook de ontwikkeling van intelligente mobiliteitssystemen in het kader van door de EU gefinancierd onderzoek, zoals het luchtverkeersbeheersysteem van de toekomst (SESAR), het Europees beheersysteem voor het spoorverkeer (ERTMS) en spoorinformatiesystemen, systemen voor maritiem toezicht (SafeSeaNet), rivierinformatiediensten (RIS), intelligente vervoerssystemen (ITS) en interoperabele onderlig gekoppelde oplossingen voor de volgende generatie multimodaal verkeersbeheer en informatiesystemen (onder meer op het gebied van tarieven). Er moet ook een investeringsplan worden opgesteld voor nieuwe navigatie-, verkeerstoezicht- en communicatiediensten. Even belangrijk zijn onderzoek en innovatie inzake aandrijftechnologieën en alternatieve brandstoffen (Green car en Clean Sky).
47. Innovatie en marktintroductie moeten door een regelgevingskader worden ondersteund. Samen met het grotere gebruik van ICT-instrumenten zal de bescherming van de persoonlijke levenssfeer en persoonsgegevens verder moeten worden ontwikkeld. Standaardisering en interoperabiliteitseisen, ook op internationaal niveau, zullen de technologische versnippering tegengaan en Europese bedrijven in staat stellen de voordelen van de volledige Europese vervoersmarkt volledig te benutten en wereldwijde marktperspectieven te creëren.

Innoverende mobiliteitspatronen

48. Nieuwe mobiliteitsconcepten kunnen niet dwangmatig worden opgelegd. Om duurzamer gedrag te promoten moet een betere mobiliteitsplanning actief worden aangemoedigd. Informatie over alle vervoerswijzen, zowel voor personen als goederen, over de mogelijkheden om ze te combineren en over hun milieueffecten, moet algemeen beschikbaar zijn. Intelligente intermodale ticketsystemen op basis van gemeenschappelijk EU-normen die in overeenstemming zijn met de concurrentieregelgeving van de Unie, zijn essentieel. Dit geldt niet alleen voor het passagiersvervoer maar ook voor goederen, waar behoefte is aan een betere elektronische routeplanning voor alle vervoerswijzen, een aangepaste regelgeving (intermodale vrachtdocumenten, verzekeringen, aansprakelijkheid) en informatieverstrekking in realtime, ook voor kleinere vrachten. ICT kan aan een aantal bereikbaarheidswensen tegemoet komen zonder extra mobiliteit te genereren.
49. In een stedelijke context moet om de congestie en de uitstoot terug te dringen een multidisciplinair beleid worden gevoerd met oog voor ruimtelijke planning, tariefsystemen, efficiënt openbaar vervoer en infrastructuur voor niet-gemotoriseerd verkeer en voor het laden/tanken van schone voertuigen. Steden vanaf een bepaalde omvang moeten worden aangemoedigd stedelijke mobiliteitsplannen op te stellen waarin al deze elementen worden meegenomen. Stedelijke mobiliteitsplannen moeten volledig worden afgestemd op de geïntegreerde stadsontwikkelingsplannen. Er moet een EU-kader worden ontwikkeld om de interstedelijke en stedelijke tolsystemen interoperabel te maken.

3.3. Moderne infrastructuur en slimme tarieven en financiering

Een Europees mobiliteitsnetwerk

50. Europa heeft behoefte aan een kernnetwerk van corridors waarop grote en vaste hoeveelheden goederen en passagiersstromen op efficiënte wijze en met een lage uitstoot kunnen worden vervoerd door op grote schaal gebruik te maken van multimodale combinaties van efficiëntere vervoerswijzen dankzij de algemene toepassing van geavanceerde technologieën en de bevoorradingsinfrastructuur voor schone brandstoffen.
51. Ondanks de uitbreiding van de Unie bestaan nog steeds aanzienlijke verschillen tussen de vervoersinfrastructuur in Oost- en West-Europa; er moeten inspanningen worden geleverd om deze weg te werken. Het Europees continent moet op het gebied van infrastructuur worden verenigd.
52. Op dat kernnetwerk moet sterk worden ingezet op informatietechnologie om de administratieve procedures te vereenvoudigen, goederen te kunnen traceren en om de planning en verkeersstromen te optimaliseren (e-Freight). De invoering van die systemen moet worden aangemoedigd door de verplichte installatie ervan op TEN-V-infrastructuur en de geleidelijke integratie van modale systemen.
53. Het kernnetwerk moet efficiënte multimodale verbindingen waarborgen tussen de EU-hoofdsteden en andere belangrijke steden, luchthavens en grensovergangen en met andere belangrijke economische centra. De nadruk moet worden gelegd op het wegwerken van missing links, voornamelijk grensoverschrijdende trajecten en bottlenecks/omleidingen, op de opwaardering van bestaande infrastructuur en op de ontwikkeling van multimodale terminals in zee- en binnenhavens en op centra voor gebundelde stadsdistributie. Voor reizen over lange afstand moeten betere verbindingen tussen spoor en luchtvaart worden ontwikkeld. De snelwegen op zee vormen het maritieme element van het netwerk.
54. Bij de selectie van projecten waaraan EU-bijstand wordt toegekend moet deze visie worden gevolgd en moet sterker de nadruk worden gelegd op de Europese toegevoegde waarde. Gefinancierde projecten moeten tegemoet komen aan de behoefte aan infrastructuur die de effecten op het milieu zoveel mogelijk beperkt, die bestand is tegen de potentiële effecten van de klimaatverandering en die gebruikers meer veiligheid biedt.
55. Een goed functionerend vervoersnet vergt aanzienlijke middelen. De kosten om de EU-infrastructuur af te stemmen op de vervoersvraag worden geraamd op meer dan 1,5 triljoen euro in de periode 2010-2030. Voor de voltooiing van het TEN-V-netwerk is tot 2020 ongeveer 550 miljard euro nodig, waarvan ongeveer 215 miljard euro om de belangrijkste bottlenecks weg te werken. De genoemde bedragen zijn exclusief investeringen in voertuigen, uitrusting en laadinfrastructuur, die op hun beurt kunnen oplopen tot één triljoen, om de beoogde emissiereductie van het vervoerssysteem te bereiken.
56. Diverse publieke en private financieringsbronnen zullen moeten worden aangeboord. Het cohesie- en de structuurfondsen moeten beter worden gecoördineerd met de doelstellingen van het vervoersbeleid en de lidstaten moeten in hun nationale begrotingen voldoende middelen uittrekken voor infrastructuur en

voorzien in de nodige plannings- en uitvoeringscapaciteit. Andere mogelijke financieringsbronnen zijn de internalisering van de externe kosten en heffingen voor het gebruik van infrastructuur²⁰, die extra inkomsten kunnen genereren waardoor het aantrekkelijker wordt om privékapitaal te investeren in infrastructuur.

57. Om private financiering aan te trekken is er ook behoefte aan een beter regelgevingskader en innoverende financiële instrumenten. De beoordeling en vergunning van projecten moet op efficiënte en transparante wijze verlopen zodat de termijnen, kosten en onzekerheid worden beperkt. Nieuwe financieringsinstrumenten, bijvoorbeeld EU-projectobligaties²¹, kunnen de invoering van publiek-private-partnerschappen (PPP) op grotere schaal ondersteunen.

Correcte prijszetting en het vermijden van concurrentievervalsingen

58. Prijssignalen spelen een cruciale rol in talrijke beslissingen met langdurige effecten op het vervoerssysteem. De vervoersheffingen en belastingen moeten worden hervormd met het oog op een consequentere toepassing van de principes: "de vervuiler betaalt" en de "gebruiker betaalt". Ze moeten ervoor zorgen dat vervoer sterker bijdraagt tot het concurrentievermogen en de cohesiedoelstellingen, terwijl de algemene lasten voor de sector een weergave moeten zijn van de totale kosten, met inbegrip van de externe en infrastructuurkosten. Bredere sociaaleconomische voordelen en positieve externe effecten rechtvaardigen een zekere mate van overheidsfinanciering, maar de gebruikers zullen in de toekomst wellicht een groter aandeel van de kosten moeten dragen. Het is belangrijk dat gebruikers, exploitanten en investeerders correcte en consequente financiële prikkels krijgen.
59. De internalisering van de externe kosten, het wegwerken van fiscale anomalieën en ongerechtvaardigde subsidies en een vrije en onvervalste mededinging maken derhalve deel uit van het beleid om de marktkeuzes in overeenstemming te brengen met de duurzaamheidsbehoeften (en om de economische kosten van een niet-duurzaam verplaatsingsgedrag door te berekenen). Deze maatregelen zijn ook nodig om billijke concurrentievoorwaarden te creëren tussen vervoerswijzen die direct met elkaar concurreren.
60. Voor de uitstoot van broeikasgassen worden twee belangrijke marktinstrumenten gebruikt: energieheffingen en de regelingen voor de handel in emissierechten. Op brandstoffen voor vervoer over land worden op dit moment heffingen toegepast, terwijl de regeling voor handel in emissierechten van toepassing is op elektriciteitsverbruik en, vanaf 2012, de luchtvaart. De herziening van de energiebelastingrichtlijn biedt de gelegenheid om de samenhang tussen de twee instrumenten te verbeteren. Tegelijk ijvert de EU binnen de IMO voor de sluiting van een internationale overeenkomst inzake de emissies door de scheepvaart, waar de klimaatkosten op dit moment niet worden geïnternaliseerd²².

²⁰ In haar mededeling over de strategie voor de internalisering van de externe kosten (SEC(2008) 2207, begeleidend document bij COM(2008) 435) heeft de Commissie voor de hele vervoerssector een gemeenschappelijke methodologie vastgesteld voor de doorberekening van alle externe kosten.

²¹ COM(2010) 700.

²² Zie overweging 3 van Richtlijn 2009/29/EG.

61. De kosten van plaatselijke externe effecten, zoals lawaai, luchtverontreiniging en congestie kunnen worden geïnternaliseerd via de invoering van infrastructuurheffingen. Het recente voorstel van de Commissie voor een wijziging van de zogenaamde eurovignetrichtlijn is een eerste stap op weg naar een grotere internalisering van de door vrachtwagens veroorzaakte externe kosten, maar er blijven verschillen bestaan tussen de nationale verkeersheffingsregelingen. Er zal worden onderzocht of op het volledige interstedelijke netwerk geleidelijk een bindende geharmoniseerde internaliseringsregeling voor bedrijfsvoertuigen kan worden ingevoerd om een einde te maken aan de huidige situatie waarbij internationale wegvervoerders, naast het eurovignet, 5 nationale vignetten en 8 verschillende transponders en tolcontracten nodig hebben om ongehinderd op het hele Europese wegennet te kunnen rijden.
62. Voor personenauto's worden tolsystemen steeds meer beschouwd als een alternatieve manier om inkomsten te genereren en het verkeers- en verplaatsingsgedrag te beïnvloeden. De Commissie zal richtsnoeren ontwikkelen voor de invoering van internaliseringheffingen voor alle voertuigen en voor alle belangrijke externe kosten. Op lange termijn is het de bedoeling gebruiksheffingen te innen voor alle voertuigen en op het volledige wegennet zodat minstens de kosten van onderhoud van de infrastructuur, congestie, luchtverontreiniging en geluidshinder worden doorberekend.
63. Tegelijk en vóór 2020 zal de Commissie ook een gemeenschappelijke aanpak ontwikkelen voor de internalisering van de kosten van geluidshinder en plaatselijke verontreiniging op het volledige spoornet.
64. Talrijke vervoerstakken worden vanuit fiscaal oogpunt gunstiger behandeld dan de rest van de economie: fiscale behandeling van bedrijfswagens, vrijstelling van btw en energiebelastingen voor de internationale lucht- en scheepvaart, enz. In het algemeen geven deze regelingen signalen die strijdig zijn met inspanningen om het vervoerssysteem efficiënter te maken en de externe kosten ervan te drukken. De Commissie zal voorstellen onderzoeken om een grotere samenhang tot stand te brengen tussen de verschillende elementen van de vervoersfiscaliteit en om een snelle invoering van schone voertuigen aan te moedigen.

3.4. De externe dimensie

65. Vervoer heeft een fundamenteel internationale dimensie. Dat is de reden waarom de meeste maatregelen in het stappenplan betrekking hebben op vervoersontwikkelingen die de grenzen van de EU overschrijden. In derde landen markten aanboren voor vervoersdiensten, -producten en -investeringen blijft een grote prioriteit. Vervoer wordt derhalve meegenomen bij alle handelsbesprekingen (WHO, regionaal en bilateraal). Er zullen flexibele strategieën worden vastgesteld om ervoor te zorgen dat EU een toonaangevende rol blijft vervullen in de vervoerssector.
66. Om dat te bereiken zal de Commissie de nadruk leggen op de volgende actieterreinen:
- de regels inzake de interne markt uitbreiden via de werkzaamheden in internationale organisaties (ICAO, IMO, OTIF, OSSHD, UNECE, de

internationale riviercommissies, enz.) en, desgevallend, streven naar een volwaardig lidmaatschap van de EU; de Europese veiligheids-, beveiligings-, privacy- en milieunormen wereldwijd promoten via bilaterale en multilaterale samenwerking; het overleg met de belangrijkste partners over vervoersthema's versterken;

- ons vervoers- en infrastructuurbeleid uitbreiden naar onze onmiddellijke burenen, met inbegrip van de opstelling van noodmobiliteitsplannen, met het oog op een sterkere marktintegratie²³; een samenwerkingskader dat vergelijkbaar is met het Vervoersverdrag voor de Westelijke Balkan kan worden gebruikt om de EU-regels ook in andere landen toe te passen; het gemeenschappelijk Europees luchtruim met 58 landen en 1 miljard inwoners voltooiën²⁴; samenwerken met de mediterrane partners voor de tenuitvoerlegging van de strategie voor het Middellandse Zeegebied ter versterking van veiligheid, beveiliging en toezicht²⁵; de invoering van SESAR, ERTMS en ITS wereldwijd promoten en ook op internationaal niveau partnerschappen voor onderzoek en innovatie opzetten;
- het Europees beleid om onze vervoersmarkten open te stellen voor vrije en onverstoorde concurrentie en ecologisch duurzame oplossingen in de hele wereld verdedigen; in alle relevante internationale organisaties blijven ijveren voor een grotere toegang tot de vervoersmarkt.

4. CONCLUSIE

67. Een hervorming van het Europese vervoerssysteem is alleen mogelijk door een combinatie van talrijke maatregelen op alle niveaus. De in dit stappenplan voorgestelde acties en maatregelen worden verder uitgewerkt. De Commissie zal de volgende tien jaar wetgevingsvoorstellen indienen en tijdens haar huidige mandaat nog een aantal belangrijke maatregelen nemen. Elk voorstel wordt voorafgegaan door een grondige effectbeoordeling waarin de toegevoegde waarde voor de EU en de subsidiariteitsaspecten worden bekeken. De Commissie zal erop toezien dat haar beleid de concurrentiekracht van het vervoer bevordert en tegelijk beantwoordt aan de doelstelling om de uitstoot van broeikasgassen tegen 2050 met 60% te verminderen, aan de hand van de tien doelstellingen die als benchmarks worden gehanteerd.
68. De Commissie roept het Europees Parlement en de Raad op dit *Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – naar een concurrerend en zuinig vervoerssysteem* en de bijhorende lijst van maatregelen, aan te nemen.

²³ Zie ook de mededeling van de Commissie "Partnerschap Europese Unie-Afrika - Afrika en Europa met elkaar verbinden : naar een nauwere samenwerking op het gebied van vervoer" COM(2009) 301.

²⁴ Deze ruimte omvat de Euro-mediterrane luchtvaartruimte (zie de mededeling "Een partnerschap voor democratie en gedeelde welvaart met het zuidelijke Middellandse Zeegebied" COM(2011) 200, maar ook andere buurlanden van de Unie.

²⁵ Zie COM(2011) 200.

Bijlage I: Lijst van maatregelen

1. EEN EFFICIËNT EN GEÏNTEGREERD MOBILITEITSSYSTEEM

1.1. Een interne Europese vervoersruimte

1. Een reële interne markt voor spoorvervoersdiensten

- de markt voor het binnenlands spoorvervoer openstellen voor concurrentie, met inbegrip van de verplichte openbare aanbesteding van openbaredienstcontracten;
- invoeren van een EU-typekeuring van spoorvoertuigen en een EU-veiligheids certificering voor spoorwegondernemingen door de rol van het Europees Spoorwegbureau (ERA) te versterken;
- een geïntegreerde aanpak ontwikkelen voor het beheer van goederencorridors, met inbegrip van de toegang tot het net;
- een reële en niet-discriminerende toegang tot het spoornet waarborgen, ook tot spoorgebonden diensten, met name door een structurele scheiding door te voeren tussen infrastructuurbeheer en de levering van diensten²⁶.

2. Voltooiing van het gemeenschappelijk Europees luchtruim

- een naadloos gemeenschappelijk Europees luchtruim creëren en de nieuwe generatie luchtverkeersbeheersystemen (SESAR) binnen de afgesproken termijn invoeren;
- een passend juridisch en financieel kader creëren ter ondersteuning van het gemeenschappelijk Europees luchtruim, de band tussen de EU en Eurocontrol versterken.

3. Capaciteit en kwaliteit van luchthavens

- de slotsverordening herzien met het oog op een efficiënter gebruik van de luchthavencapaciteit;
- de voorwaarden voor de toegang en levering van hoogwaardige diensten, waaronder grondafhandeling, verduidelijken en verbeteren; waarborgen dat alle actoren in het luchthavensysteem aan de minimumkwaliteitsnormen voldoen;
- luchthavencapaciteit – een beleid ontwikkelen om toekomstige capaciteitsproblemen aan te pakken, onder meer door een betere integratie met het spoornet.

²⁶ Het gekozen scheidingsscenario moet de ontwikkeling van concurrentie, blijvende investeringen en een kostenefficiënte dienstverlening waarborgen.

4. Een maritieme "blauwe gordel" en markttoegang tot havens

De Europese maritieme ruimte zonder grenzen moet uitgroeien tot een "blauwe gordel" voor vrij scheepvaartverkeer in en rond Europa en het potentieel van de scheepvaart moet maximaal worden benut:

- het gebruik van monitoringinstrumenten door alle betrokken autoriteiten integreren, ervoor zorgen dat de ICT-systemen in de scheepvaart volledig interoperabel zijn, de monitoring van schepen en goederen waarborgen (blauwe gordel) en voorzien in aangepaste havenfaciliteiten (blauwe routes);
- een kader creëren voor de toekenning van ontheffingsbewijzen inzake loodsdiensten in EU-havens;
- de beperkingen op het aanbieden van havendiensten herzien;
- de transparantie inzake de financiering van havens versterken, de besteding van overheidsmiddelen voor verschillende havenactiviteiten verduidelijken om concurrentievervalsing tegen te gaan.

5. Een aangepast kader voor de binnenvaart

- een aangepast kader creëren om de binnenvaartmarkt te optimaliseren en de belemmeringen voor de groei van de binnenvaart opheffen. De daartoe benodigde taken en mechanismen onderzoeken en definiëren, ook binnen een bredere Europese context.

6. Goederenvervoer via de weg

- de markt voor het goederenvervoer via de weg analyseren en de convergentie onderzoeken op het gebied van, onder meer, tolheffingen, sociale en veiligheidsregelgeving en de omzetting en handhaving van de regelgeving in de lidstaten met het oog op een verdere opening van de vervoersmarkten. Met name de beperkingen op cabotagevervoer moeten worden opgeheven;
- de regels inzake de tachograaf herzien met het oog op een betere kostenefficiëntie, politiediensten en handhavingsambtenaren tijdens wegcontroles toegang verlenen tot het EU-register van wegvervoersondernemingen; de sancties voor inbreuken op de EU-regelgeving door beroepsvervoerders harmoniseren; de opleiding van handhavingsambtenaren harmoniseren;
- de regelgeving inzake tonnages en afmetingen aanpassen aan de gewijzigde omstandigheden, technologie en behoeften (bv. gewicht van batterijen, betere aerodynamica), en ervoor zorgen dat ze intermodaal vervoer en de algemene reductie van het energieverbruik en de uitstoot faciliteert.

7. Multimodaal goederenvervoer: e-freight

Het kader creëren dat het mogelijk maakt goederen in realtime te traceren, dat de intermodale aansprakelijkheid regelt en een schoon goederenvervoer bevordert:

- het concept van "één (administratief) loket" in de praktijk omzetten door de invoering van een uniek elektronisch vervoersdocument (elektronische vrachtbrief) en een passend kader creëren voor de invoering van tracking- en tracingtechnieken, RFID enz.);
- ervoor zorgen dat de aansprakelijkheidsregels het spoorvervoer, vervoer via het water en intermodaal vervoer bevorderen.

1.2. Hoogwaardige banen en degelijke arbeidsomstandigheden bevorderen

8. Sociale code voor mobiele werknemers in het wegvervoer

- het overleg tussen de sociale partners aanmoedigen en ondersteunen teneinde overeenstemming te bereiken over een sociale code voor mobiele werknemers in het wegvervoer en het probleem van de schijnzelfstandigen aan te pakken.

9. Een sociale agenda voor de scheepvaart

- uitvoering van de maritieme sociale agenda overeenkomstig de Strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018;
- betere handhaving van het Verdrag van de Internationale Arbeidsorganisatie betreffende maritieme arbeid op het gebied van de vlaggenstaten, de havenstaten en de staten die werknemers leveren;
- alle of een deel van de op dit moment uitgesloten zeevarenden opnemen in de werkingssfeer van verschillende EU-richtlijnen inzake arbeidsrecht of hen op een andere manier een vergelijkbare bescherming bieden;
- actualiseren van de richtlijn betreffende de opleiding van zeevarenden (2008/106/EG) na een herziening van het IMO-Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst (STWC-verdrag); vaststellen van een wederzijds erkend kader voor de opleiding van havenarbeiders voor de verschillende soorten havenactiviteiten.

10. Een maatschappelijk verantwoorde luchtvaartsector

- een mechanisme ontwikkelen om de effecten van regelgevende ontwikkelingen op de arbeidsomstandigheden in de luchtvaart te analyseren;
- Europese minimumdienst- en kwaliteitsnormen vaststellen voor werknemers in de hele luchtvaartketen (met inbegrip van ATM en grondafhandeling); de Europese sociale partners aanmoedigen om conflicten en de verstoring van de minimale dienstverlening in de hele luchtvaartketen te voorkomen.

11. Een vervoerswijzeoverschrijdende evaluatie van het EU-beleid inzake banen en arbeidsomstandigheden

- een beoordeling uitvoeren van de sectorale sociale overlegprocedures in de diverse segmenten van de vervoerssector om het sociaal overleg te verbeteren en doelmatiger te maken;

- in transnationale vervoersondernemingen de betrokkenheid van werknemers versterken via de Europese ondernemingsraden;
- de arbeidskwaliteit in alle vervoerswijzen verbeteren op het gebied van opleiding, certificering, arbeidsomstandigheden en loopbaanperspectieven, teneinde hoogwaardige banen te creëren, de nodige vaardigheden te ontwikkelen en de concurrentiepositie van de vervoerssector in de EU te versterken.

1.3. Veilig vervoer

12. Beveiliging van goederen

- uitvoering van het actieplan van de EU inzake de verbetering van de luchtvrachtbeveiliging, nieuwe regels vaststellen inzake de screening van luchtvracht en betere beveiliging van goederen in havens;
- voltooiën van één EU-beveiligingssysteem voor luchtvracht.

13. Hoog veiligheidsniveau voor passagiers met minimale hinder

Betere screeningmethodes promoten met volledige inachtneming van de fundamentele rechten; Die methodes moeten de basis vormen voor de ontwikkeling van de controlepost van de toekomst – zoals veiligheidskorridors waar met een minimum aan hinder en string grote aantallen passagiers kunnen worden gecontroleerd. Die methodes moeten ook bijdragen tot de beveiliging van andere kwetsbare gebieden, zoals grote vervoersknooppunten.

- de ontwikkeling stimuleren van doelmatiger en beter met de bescherming van de privacy verenigbare technologieën (scanners, detectoren van nieuwe explosieven, intelligente chips enz.) en van bestaande technologische oplossingen die de privacy beter respecteren, ook door medefinanciering;
- gemeenschappelijke normen voor opsporingsprestaties en certificeringsprocedures voor opsporingsapparatuur vaststellen.

14. Beveiliging van het vervoer over land

- samenwerken met de lidstaten voor de beveiliging van het vervoer over land en als eerste stap een permanente groep voor de beveiliging van het vervoer over land oprichten en verdere maatregelen nemen met een toegevoegde waarde voor de EU; bijzondere aandacht wordt besteed aan de veiligheid in steden.

15. "End-to-end"-beveiliging

- de bevoorradingketen beter beveiligen zonder het vrije handelsverkeer te belemmeren; rekening houdend met de bestaande regelingen, moet de invoering van "end-to-end"-veiligheidscertificaten worden onderzocht;
- gezamenlijke veiligheidsbeoordeling voor alle vervoerswijzen;

- de potentiële effecten van criminele en terreurdaden meenemen bij de opstelling van noodmobiliteitsplannen (zie maatregel 23);
- de internationale samenwerking in de strijd tegen terreur en criminele activiteiten zoals piraterij voortzetten; de externe dimensie (zie maatregel 40) is cruciaal.

1.4. Duizenden mensenlevens redden dankzij veiliger vervoer

16. Het aantal verkeersdoden tot nul herleiden

- verkeersveiligheidstechnologie harmoniseren en invoeren – zoals rijhulpsystemen, (intelligente) snelheidsbegrenzers, veiligheidsgordelverkliekers, e-call, coöperatieve systemen en interfaces tussen voertuig en infrastructuur – en een betere keuring, ook voor alternatieve aandrijfsystemen;
- een brede strategie ontwikkelen voor verkeersslachtoffers en hulpdiensten met gemeenschappelijke definities en een standaardclassificering van letsels en overlijdens met het oog op de vaststelling van een doelstelling om het aantal letsels terug te dringen;
- aandacht voor opleiding en vorming van alle gebruikers; het gebruik van veiligheidsuitrusting promoten (veiligheidsgordels, beschermende kleding, voorzieningen tegen opvoeren);
- bijzondere aandacht besteden aan kwetsbare gebruikers zoals voetgangers, fietsers en bromfietzers, onder meer dankzij veiligere infrastructuur en voertuigtechnologieën.

17. Een Europese strategie voor een veilige burgerluchtvaart

De Europese burgerluchtvaart is veilig, maar niet de veiligste ter wereld. We moeten ernaar streven de veiligste luchtvaartregio te worden. Om dat doel te bereiken zullen we een algemene Europese strategie voor de luchtvaartveiligheid ontwikkelen, voortbouwend op de werkzaamheden van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA), met de volgende aspecten:

- de gegevensverzameling, -kwaliteit, -uitwisseling en -analyse verbeteren door een herziening van de regelgeving inzake de rapportering van voorvallen in de burgerluchtvaart;
- het regelgevingskader inzake veiligheid aanpassen aan de ontwikkeling van nieuwe technologieën (SESAR);
- waarborgen dat de EU-strategie inzake luchtvaartveiligheid op alle gebieden van de luchtvaart consequent wordt toegepast;
- transparantie en uitwisseling van veiligheidsinformatie met de ICAO en andere internationale partners aanmoedigen, met name in het kader van het "Global Safety Information Exchange initiative"; samenwerken met niet-EU-landen, met name de VS, inzake veiligheidsaspecten en convergentie van de regelgeving, wederzijdse erkenning en technische bijstand;

- op EU-niveau een veiligheidsbeheersysteem ontwikkelen met veiligheidsprestatiedoelstellingen en -metingen om de risico's te bepalen en het veiligheidsniveau voortdurend te verbeteren.

18. Veiliger scheepvaart

- in samenwerking met het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) de regelgeving inzake de veiligheid van passagiersschepen moderniseren;
- SafeSeaNet uitbouwen tot een kernsysteem voor alle relevante maritieme informatietools die nodig zijn om de veiligheid en beveiliging van de scheepvaart te ondersteunen en om het mariene milieu te beschermen tegen verontreiniging door schepen;
- de haalbaarheid onderzoeken van een EU-register en een EU-vlag voor de zee- en binnenvaart; in essentie zou de EU-vlag een kwaliteitslabel vormen voor veilige en milieuvriendelijke schepen met een hooggekwalificeerde bemanning;
- de haalbaarheid onderzoeken van gedeelde functies voor de kustwachten in de EU, met name voor het verzekeren van de maritieme veiligheid, beveiliging en de bescherming van het milieu.

19. Spoorwegveiligheid

- geleidelijk een beleid ontwikkelen voor de veiligheids certificering in de hele spoorwegsector, voortbouwend op het bestaande beleid voor infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen en de haalbaarheid van een Europese norm onderzoeken;
- de rol van het Spoorwegbureau inzake spoorwegveiligheid versterken, met name toezicht op de door de nationale veiligheidsinstantie genomen maatregelen inzake spoorwegveiligheid en de geleidelijke harmonisering daarvan;
- het certificerings- en onderhoudsproces versterken voor veiligheidscritieke onderdelen van rollend materieel en spoorinfrastructuur.

20. Vervoer van gevaarlijke goederen

- de regels inzake het intermodaal vervoer van gevaarlijke goederen stroomlijnen om de interoperabiliteit tussen de verschillende vervoerswijzen te waarborgen.

1.5. Kwaliteit en betrouwbaarheid van de dienstverlening

21. Passagiersrechten

- werk maken van een uniforme interpretatie van het EU-recht inzake passagiersrechten en van een geharmoniseerde en effectieve handhaving om gelijke concurrentievoorwaarden te creëren voor bedrijven en om Europese burgers dezelfde bescherming te waarborgen;
- de gemeenschappelijke principes bundelen die van toepassing zijn op de passagiersrechten voor alle vervoerswijzen (charter met basisrechten), met name het recht op informatie, en de bestaande rechten verder verduidelijken; in een later stadium nagaan

of een EU-kaderverordening kan worden vastgesteld voor de rechten van passagiers van alle vervoerswijzen (EU-codex);

- de kwaliteit verbeteren van het vervoer voor bejaarden, personen met beperkte mobiliteit en gehandicapten, onder meer door de infrastructuur beter toegankelijk te maken;
- de bestaande regelgeving inzake passagiersrechten aanvullen met maatregelen voor passagiers op multimodale trajecten met geïntegreerde tickets op basis van één verkoopsovereenkomst en wanneer een vervoerder failliet gaat;
- de concurrentievoorwaarden op internationaal niveau dichter bij elkaar brengen door kwaliteitsnormen inzake bijstand op te nemen in bi- en multilaterale overeenkomsten voor alle vervoerswijzen om de passagiersrechten ook op internationaal niveau door te trekken.

22. Naadloze mobiliteit van deur tot deur

- de nodige maatregelen definiëren voor de verdere integratie van de verschillende vervoerswijzen met het oog op naadloos reizen van deur tot deur;
- de randvoorwaarden creëren om de ontwikkeling en het gebruik van intelligente systemen voor interoperabele en multimodale reisplanners, informatie en boekingsystemen en intelligente tariefssystemen te bevorderen. In dit kader kan een regelgevingsvoorstel worden ingediend om private dienstverleners toegang te verschaffen tot reis- en verkeersinformatie in realtime.

23. Noodmobiliteitsplannen

- ervoor zorgen dat noodplannen worden opgesteld om de continuïteit van de dienstverlening te verzekeren bij verkeersstoringen. In de plannen moeten prioriteiten worden bepaald voor het gebruik van werkende installaties, moet de samenwerking worden geregeld tussen infrastructuurbeheerders, vervoerders, nationale autoriteiten en buurlanden alsmede de tijdelijke vaststelling of versoepeling van specifieke regels.

2. INNOVATIE VOOR DE TOEKOMST: TECHNOLOGIE EN GEDRAG

2.1. Een Europees beleid inzake onderzoek en innovatie op het gebied van vervoer

24. Een stappenplan voor technologie

De versnippering van het Europese ontwikkelings- en onderzoeksbeleid is erg nadelig en gezamenlijke Europese inspanningen bieden een grote Europese toegevoegde waarde inzake:

- schone, veilige en stille voertuigen voor alle vervoerswijzen, van wegvoertuigen over schepen, binnenschepen, treinen en vliegtuigen (onder meer nieuwe materialen, nieuwe aandrijfsystemen en IT- en managementtools voor het beheer en de integratie van complexe vervoerssystemen);
- technologieën om het vervoer veiliger te maken en beter te beveiligen;

- mogelijke nieuwe of vernieuwende vervoerssystemen en voertuigen, zoals onbemande vliegtuigsystemen en baanbrekende goederendistributiesystemen;
- een duurzame strategie inzake alternatieve brandstoffen en de daarvoor noodzakelijk aangepaste infrastructuur;
- geïntegreerde vervoersbeheer- en informatiesystemen ter facilitering van slimme mobiliteitsdiensten, verkeersbeheer voor een optimaler gebruik van de infrastructuur en voertuigen en realtime-informatiesystemen voor de tracking en tracing van goederen en het beheer van goederenstromen; passagiers-/reisinformatie, boekings- en betalingssystemen;
- intelligente infrastructuur (op het land en in de ruimte) met het oog op een maximale monitoring en interoperabiliteit van de verschillende vervoersvormen en communicatie tussen infrastructuur en voertuigen;
- innovaties voor duurzame stedelijke mobiliteit in navolging van het CIVITAS-programma en de initiatieven inzake tolheffings- en toegangsregelingen.

25. Een innovatie- en implementatiestrategie

De nodige innovatiestrategieën ontwikkelen met inbegrip van de passende beleids- en financieringsinstrumenten om een snelle toepassing van de in het onderzoeksproces ontwikkelde resultaten te waarborgen. Voorbeelden:

- de invoering van intelligente mobiliteitssystemen zoals het luchtverkeersbeheerssysteem van de toekomst (SESAR), het Europees beheerssysteem voor het spoorverkeer (ERTMS) en informatiesystemen voor het spoorvervoer, systemen voor maritiem toezicht (SafeSeaNet), rivierinformatiediensten (RIS), ITS, en de volgende generatie multimodale beheers- en informatiesystemen;
- definiëren en invoeren van een open elektronisch standaardplatform voor voertuig- en boordapparatuur voor verschillende functies, zoals rekeningrijden;
- een plan opstellen voor investeringen in nieuwe navigatie-, verkeerstoezicht- en communicatiediensten met het oog op de integratie van de informatiestromen, beheerssystemen en mobiliteitsdiensten op basis van een geïntegreerd Europees multimodaal informatie- en beheersplan; demonstratieprojecten voor elektrische mobiliteit (en andere alternatieve brandstoffen), waaronder oplaad- en tankinfrastructuur en intelligente vervoerssystemen, met de nadruk op de stedelijke gebieden waar de luchtkwaliteitsnormen regelmatig worden overschreden;
- doordachte mobiliteitspartnerschappen en demonstratieprojecten voor duurzame stedelijke vervoersoplossingen (onder meer demonstratieprojecten inzake stadstol enz.);
- maatregelen om de snellere vervanging van inefficiënte en vervuilende voertuigen aan te moedigen.

26. Een regelgevingskader voor innoverend vervoer

De nodige regelgevende randvoorwaarden bepalen via standaardisering of regelgeving:

- aangepaste normen voor de CO₂-uitstoot van voertuigen voor alle vervoerswijzen, waar nodig aangevuld met energie-efficiëntievoorschriften voor alle soorten aandrijfsystemen;
- voertuignormen inzake geluidsemissies;
- zorgen voor een daling van de uitstoot van CO₂ en verontreinigende stoffen in reële verkeersomstandigheden door uiterlijk tegen 2013 een aangepaste testcyclus voor te stellen om de emissies te meten;
- overheidsaankoopstrategieën om de snelle invoering van nieuwe technologieën te waarborgen;
- voorschriften voor de interoperabiliteit van laadinfrastructuur voor schone voertuigen;
- richtsnoeren en normen voor tankinfrastructuur;
- interfacenormen voor de communicatie tussen diverse infrastructuren, tussen voertuigen en infrastructuur en tussen voertuigen onderling;
- voorwaarden voor de toegang tot vervoersgegevens voor veiligheids- en beveiligingsdoeleinden;
- specificaties en voorwaarden voor slimme heffings- en betaalsystemen inzake vervoer;
- een betere tenuitvoerlegging van bestaande regels en normen.

2.2. Duurzamer gedrag promoten

27. Reisinformatie

- het bewustzijn aanzwengelen over de beschikbare alternatieven voor het klassieke individuele vervoer (autogebruik verminderen, stappen en fietsen, autodelen, park & ride, intelligente tarieven, enz.).

28. Voertuiglabele voor CO₂-uitstoot en brandstofrendement

- de etiketteringsrichtlijn opnieuw bekijken om ze efficiënter te maken; dit behelst onder meer de mogelijke uitbreiding van de werkingssfeer met lichte bedrijfsvoertuigen en voertuigen van categorie L en de harmonisering van de labels en brandstofrendementklassen van voertuigen in de verschillende lidstaten;
- de marktintroductie van brandstofefficiënte, veilige en stille banden, onverminderd de prestatievoorschriften in de typekeuring²⁷.

²⁷ Dit betekent dat alle uitvoeringsmaatregelen van Verordening (EG) nr. 1222/2009 inzake de etikettering van banden moeten worden vastgesteld. Tegen 2020 kan dit voor het hele wagenpark van de EU een brandstofbesparing van 5% opleveren.

29. Berekenen van de koolstofvoetafdruk

- bedrijfseconomische certificeringsregelingen inzake de uitstoot van broeikasgassen aanmoedigen en gemeenschappelijke EU-normen ontwikkelen om de koolstofvoetafdruk van elke passagier en elk goederentraject te bepalen met versies die aangepast zijn aan individuen en ondernemingen als gebruiker; dit maakt het mogelijk betere keuzes te maken en vergemakkelijkt de marketing voor schone vervoersoplossingen;

30. Ecorijden en snelheidsbeperkingen

- ecorijden opnemen bij de toekomstige herziening van de rijbewijsrichtlijn en maatregelen nemen om de invoering van ITS-toepassingen die ecorijden ondersteunen, te versnellen; ook voor andere vervoerswijzen moeten brandstofbesparende technieken worden ontwikkeld – bijvoorbeeld glijvluchtnadering voor vliegtuigen;
- maatregelen onderzoeken om de maximumsnelheid van lichte bedrijfsvoertuigen te beperken, om het energieverbruik te beperken, de verkeersveiligheid te verbeteren en gelijke concurrentievoorwaarden te waarborgen.

2.3. Geïntegreerde stedelijke mobiliteit

31. Stedelijke mobiliteitsplannen

- op Europees niveau procedures en financiële steunregelingen vaststellen voor de realisatie van stedelijke mobiliteitsaudits en stedelijke mobiliteitsplannen en de invoering van een scorebord stedelijke mobiliteit op basis van gemeenschappelijke doelstellingen; de mogelijkheden onderzoeken om verplichtingen op te leggen aan steden van een bepaalde omvang, overeenkomstig op basis van EU-richtsnoeren vastgestelde nationale normen;
- de regionale ontwikkelings- en cohesiefondsen voorbehouden aan steden die een actueel en door een onafhankelijke instantie gecertificeerd auditcertificaat voor stedelijke mobiliteitsprestaties en duurzaamheid hebben ingediend;
- onderzoeken of een Europees ondersteuningsnetwerk kan worden opgezet voor de geleidelijke invoering van stedelijke mobiliteitsplannen in Europese steden;
- geïntegreerde stedelijke mobiliteit in een mogelijk innovatiepartnerschap voor slimme steden;
- grote bedrijven aanmoedigen om bedrijfsvervoerplannen op te stellen.

32. Een EU-kader voor tolsystemen in steden

- een gevalideerd kader ontwikkelen voor wegentolsystemen en toegangsbeperkingen in steden en de toepassing daarvan, met inbegrip van een juridisch en gevalideerd operationeel en technisch kader voor voertuig- en infrastructuurtoepassingen.

33. Een strategie voor een nagenoeg uitstootvrije logistiek in 2030

- richtsnoeren inzake beste praktijken opstellen om de stedelijke goederenstromen beter te monitoren en te beheren (bv. consolidatiecentra, voertuigafmetingen in historische stadscentra, wettelijke beperkingen, levertijden, onaangeroerd potentieel voor vervoer over het water);
- een strategie uitstippelen om tot een nagenoeg uitstootvrije logistiek te komen door een combinatie van ruimtelijke ordening, toegang via het spoor en het water, bedrijfsorganisatie en informatie, tarifieringsystemen en normen inzake voertuigtechnologie;
- gezamenlijke overheidsaankopen van bedrijfsvoertuigen met een lage uitstoot aanmoedigen (bestelwagens, taxi's, bussen...).

3. MODERNE INFRASTRUCTUUR EN SLIMME FINANCIERING.

3.1. Vervoersinfrastructuur: territoriale cohesie en economische groei

34. Een kernnetwerk van strategische Europese infrastructuur – een Europees mobiliteitsnetwerk

- in nieuwe TEN-V-richtsnoeren een kernnetwerk van strategische Europese infrastructuur afbakenen om Oost- en West-Europa te integreren en de interne Europese vervoersruimte tot stand te brengen; voorzien in degelijke verbindingen met de buurlanden;
- de Europese inspanningen toespitsen op de delen van het TEN-V-netwerk met de grootste Europese toegevoegde waarde (grensoverschrijdende missing links, intermodale knooppunten en belangrijke bottlenecks);
- op grote schaal intelligente en interoperabele technologieën invoeren (SESAR, ERTMS, RIS, ITS, etc.) om de infrastructuurcapaciteit en -benutting te optimaliseren;
- ervoor zorgen dat bij door de EU gefinancierde infrastructuur rekening wordt gehouden met de behoefte inzake energie-efficiëntie en de klimaatverandering (klimaatbestendigheid van de algemene infrastructuur, herlaad-/tankstations voor schone voertuigen, keuze van bouwmaterialen...).

35. Multimodale goederencorridors voor duurzame vervoersnetwerken

- in het kader van het kernnetwerk structuren opzetten om de infrastructuurwerkzaamheden en investeringen op de multimodale goederencorridors te synchroniseren en efficiënte, innoverende en multimodale vervoersdiensten, waaronder spoorvervoersdiensten over lange en middellange afstand, te ondersteunen;
- het multimodaal en wagenladingvervoer ondersteunen, de integratie van de binnenvaart in het vervoerssysteem stimuleren en eco-innovatie in het goederenvervoer promoten; de invoering van nieuwe of de aanpassing van bestaande voertuigen en schepen ondersteunen.

36. Criteria voor de voorafgaande evaluatie van projecten

- invoeren van criteria voor de voorafgaande evaluatie van projecten om aan te tonen dat de betrokken projecten een toegevoegde waarde bieden voor de EU of gebaseerd zijn op geleverde diensten en voldoende inkomsten genereren;
- de procedures voor projecten van het grootste Europees belang stroomlijnen om ervoor te zorgen dat (i) de volledige procedurecyclus binnen een redelijke termijn wordt doorlopen; (ii) een communicatiekader wordt gecreëerd dat spoort met de uitvoering van het project; en (iii) de milieuaspecten vanaf een vroeg planningsstadium worden meegenomen in de geïntegreerde projectplanning;
- invoering van een PPP-screening als onderdeel van de voorafgaande evaluatie om te waarborgen dat de PPP-optie grondig is geanalyseerd vóór de aanvraag om EU-bijstand.

3.2. Een coherent financieringskader

37. Een nieuw financieringskader voor vervoersinfrastructuur

- een financieringskader voor infrastructuur met toereikende randvoorwaarden ontwikkelen met het oog op de ondersteuning van de voltooiing van het TEN-V-kernnet en andere infrastructuurprogramma's, waarin de investeringsstrategieën van zowel de TEN-V-programma's als de Cohesie- en Structuurfondsen worden ondergebracht, en rekening houdend met inkomsten uit vervoersactiviteiten;
- EU-steun verlenen voor de ontwikkeling en invoering van technologieën die de efficiency van het infrastructuurgebruik verbeteren en de koolstofuitstoot reduceren (nieuwe systemen voor tolheffing en rekeningrijden, ITS, programma's om de capaciteit te verbeteren);
- de TEN-V-financiering koppelen aan de vooruitgang bij de afwerking van het TEN-V-kernnet en de investering van nationale middelen op de corridors.

38. Engagements van de private sector

- de randvoorwaarden creëren voor de ontwikkeling van PPP: (i) invoeren van een formele screening van TEN-V-projecten om na te gaan of ze in aanmerking komen voor een PPP, (ii) een gestandaardiseerde en voorspelbare PPP-aanbestedingsprocedure voor TEN-V-projecten; en (iii) de PPP-aanbestedingsprocedure en de betalingsmechanismen integreren in de TEN-V-verordeningen;
- binnen het samenwerkingskader tussen de diensten van de Commissie en EPEC de lidstaten aanmoedigen meer gebruik te maken van PPP, met dien verstande dat niet alle projecten in aanmerking komen voor dit mechanisme, en relevante expertise aanbieden aan de lidstaten;
- meewerken aan de ontwikkeling van nieuwe financieringsinstrumenten voor de vervoerssector, met name de invoering van EU-projectobligaties.

3.3. Correcte prijszetting en vermijden van concurrentievervalsingen

39. Slimme tarieven en belastingen

Fase 1 (tot 2016)

De vervoersheffingen en –belastingen moeten worden hervormd. Ze moeten ervoor zorgen dat vervoer sterker bijdraagt tot het concurrentievermogen, terwijl de algemene lasten voor de sector een weergave moeten zijn van de totale externe en infrastructuurkosten van het vervoer.

- de belastingen op motorbrandstoffen hervormen met een duidelijke weergave van de energie- en CO₂-component;
- de geleidelijke invoering van verplichte infrastructuurheffingen voor vrachtwagens. De regeling zal de bestaande gebruiksheffingen vervangen en voorzien in een gemeenschappelijke tariefstructuur en kostenaspecten, zoals de kosten voor slijtage, geluid en plaatselijke verontreiniging;
- onderzoek van de bestaande tolheffingsystemen voor auto's en hun verenigbaarheid met de EU-verdragen; richtsnoeren opstellen voor heffingen in het wegvervoer voor de internalisering van maatschappelijke kosten van congestie, CO₂-uitstoot – indien niet reeds inbegrepen in de brandstofbelasting – plaatselijke verontreiniging, geluidshinder en ongevallen; stimulansen voorzien voor lidstaten die proefprojecten opzetten voor de invoering van regelingen op basis van die richtsnoeren;
- op basis van een aantal gemeenschappelijk principes de internalisering van de externe kosten voortzetten voor alle vervoerswijzen, rekening houdend met de specifieke kenmerken van elke vervoerswijze;
- een kader creëren dat het mogelijk maakt inkomsten uit vervoer aan te wenden voor de ontwikkeling van een geïntegreerd en efficiënt vervoerssysteem;
- richtsnoeren publiceren om waar nodig verduidelijking te verschaffen inzake de overheidsfinanciering van de verschillende vervoerswijzen en vervoersinfrastructuur;
- de vervoersfiscaliteit waar nodig herbekijken, namelijk door de voertuigbelasting te koppelen aan de milieuprestaties, manieren te onderzoeken om de huidige btw-regeling voor het personenvervoer te herzien en de fiscaliteit inzake bedrijfswagens aan te passen om een aantal anomalieën weg te werken en de invoering van schone voertuigen te bevorderen.

Fase II (2016 tot 2020)

- voortbouwend op fase 1, de volledige en verplichte internalisering van de externe kosten (waaronder geluidshinder, plaatselijke verontreiniging en congestie, bovenop de verplichte doorberekening van de slijtagekosten) voor het spoor- en wegvervoer; de kosten internaliseren van plaatselijke verontreiniging en geluidshinder in havens en luchthavens alsmede voor luchtverontreiniging op zee, en de verplichte toepassing onderzoeken van internaliseringsheffingen op alle binnenwaterwegen in de EU; marktmaatregelen ontwikkelen om de uitstoot van broeikasgassen verder terug te dringen.

4. DE EXTERNE DIMENSIE

40. De externe dimensie van vervoer in een mondiale context

Vervoer heeft een fundamenteel internationale dimensie. Dat is de reden waarom de meeste maatregelen in dit witboek betrekking hebben op EU-grensoverschrijdende vervoersontwikkelingen. In derde landen markten aanboren voor vervoersdiensten, -producten en -investeringen blijft een grote prioriteit. Vervoer wordt derhalve meegenomen bij alle handelsbesprekingen (WHO, regionaal en bilateraal). Er zullen flexibele strategieën worden vastgesteld om ervoor te zorgen dat de EU een toonaangevende rol speelt in de vervoerssector. Om dat te bereiken zal de Commissie de nadruk leggen op de volgende actieterrains:

- de regels inzake de interne markt uitbreiden via de werkzaamheden in internationale organisaties (WHO, ICAO, IMO, OTIF, OSSHD, UNECE, de internationale riviercommissies, enz.) en, desgevallend, streven naar een volwaardig lidmaatschap van de EU; de Europese veiligheids- en milieuvorschriften in de rest van de wereld bepleiten; het overleg met de belangrijkste partners over vervoersthema's versterken;
- het gemeenschappelijk Europees luchtruim met 58 landen en 1 miljard inwoners voltooiën; algemene luchtdienstovereenkomsten sluiten met belangrijke economische partners (Brazilië, China, India, Rusland, Zuid-Korea, enz.) en de belemmeringen in 3^{de} landen voor investeringen in de luchtvaart wegwerken; de invoering van de SESAR-technologie wereldwijd promoten;
- op multilaterale fora en in bilaterale relaties pleiten voor een beleid op basis van de doelstellingen van het Witboek inzake energie-efficiëntie en klimaatverandering;
- permanent gebruik van de multilaterale (in de ICAO, IMO en WDO) en bilaterale fora voor de strijd tegen terrorisme, het bereiken van internationale overeenkomsten en een intensiever veiligheidsoverleg met strategische partners, in eerste instantie de VS; samenwerken aan gemeenschappelijke dreigingsanalyses, de opleiding van ambtenaren in derde landen, gemeenschappelijke inspecties, preventie van piraterij, enz. zorgen voor de internationale erkenning van het EU-concept van "one stop security";
- een samenwerkingskader ontwikkelen om ons vervoers- en infrastructuurbeleid door te trekken naar onze directe buurlanden om betere infrastructuurverbindingen tot stand te brengen, werk te maken van sterkere marktintegratie, met inbegrip van de opstelling van noodmobiliteitsplannen;
- samenwerken met de mediterrane partners bij de tenuitvoerlegging van de strategie voor het Middellandse Zeegebied ter versterking van veiligheid, beveiliging en toezicht;

- passende maatregelen nemen om de vrijstellingen voor lijnvaartconferenties buiten de EU in te trekken;
- voortbouwen op gevestigde onderzoeks- en innovatiepartnerschappen om gemeenschappelijke oplossingen te zoeken voor de interoperabiliteit van vervoersbeheerssystemen, duurzame koolstofarme brandstoffen en veiligheid en beveiliging.
-