

# WEISSBUCH VERKEHR

## LISTE DER KOMMISSIONSINITIATIVEN

**Quelle: Europäische Kommission**  
**Anhang I des Weißbuchs Verkehr [Mitteilung KOM(2011) 144]**

INHALT:

Maßnahmen, die folgende Verkehrsträger betreffen

- alle oder mehrere Verkehrsträger	Seite 1
- Schienenverkehr	Seite 5
- Straßenverkehr	Seite 6
- Luftverkehr	Seite 7
- Seeverkehr und Binnenschifffahrt	Seite 8

<b>(Legislativ-) Maßnahmen und -vorschläge der Kommission</b>	<b>Nummer in Anhang I</b>
<b>Maßnahmen, die alle oder mehrere Verkehrsträger betreffen</b>	
<i>Einheitlicher Verkehrsraum für den Güterverkehr / „e-Fright“</i>	
Die Kommission schafft Rahmenbedingungen für die Erstellung und Einführung eines einheitlichen Beförderungsdokuments in elektronischer Form (elektronischer Frachtbrief) sowie von Verfolgungs- und Ortungstechnologien (z.B. die Identifizierung mit Hilfe elektromagnetischer Wellen „RFID“).	7
Harmonisierte Haftungsregelungen sollen den Transport mit verschiedenen Verkehrsträgern (multimodaler Verkehr) fördern.	7
<i>Überprüfung von Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen</i>	
Die Kommission will den sozialen Dialog in den verschiedenen Bereichen des Verkehrssektors verbessern.	11
Die Kommission prüft eine verstärkte Einbeziehung der Interessen der Arbeitnehmer, insbesondere durch Europäische Betriebsräte in international tätigen Unternehmen des Verkehrssektors.	11
Die Kommission widmet sich Fragen zur Arbeitsqualität bei allen Verkehrsträgern, u. a. hinsichtlich Ausbildung und Aufstiegsmöglichkeiten.	11
<i>Gefahrenabwehr im Landverkehr</i>	
Die Kommission wird eine ständige Sachverständigengruppe zur besseren Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten im Bereich der Sicherheit des Landverkehrs einrichten und plant weitere Maßnahmen in Bereichen, in denen EU-Aktionen „zusätzlichen Nutzen“ bringen (z.B. in Städten).	14
<i>Durchgängige Gefahrenabwehr bei allen Verkehrsträgern</i>	
Die Kommission will das Sicherheitsniveau entlang der Lieferkette erhöhen, ohne den freien Handelsverkehr zu behindern; sie erwägt zu diesem Zweck die Entwicklung eines Systems, in dem Zeugnisse für die Einhaltung des Konzepts der „durchgängigen Sicherheit“ verliehen werden können.	15
Die Kommission wird die Sicherheitslage für alle Verkehrsträger gemeinsam beurteilen.	15
Die Kommission wird bei der Ausarbeitung von Plänen zur Aufrechterhaltung der Mobilität potenzielle Folgen von Terror- und kriminellen Anschlägen berücksichtigen.	15

Die internationale Zusammenarbeit bei der Bekämpfung von Terrorismus und anderen kriminellen Handlungen wie z.B. Piraterie soll weiter verbessert werden.	15
<i>Verkehrssicherheit bei Beförderung gefährlicher Güter</i>	
Die Kommission will die Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter mit verschiedenen Verkehrsträgern vereinheitlichen.	20
<i>Passagierrechte</i>	
Die Kommission wird eine Mitteilung über die einheitliche Auslegung der EU-Vorschriften über Passagierrechte und ihre einheitliche und wirksame Durchsetzung vorlegen.	21
Die Kommission will gemeinsame Grundsätze für Passagierrechte für alle Verkehrsträger (Charta grundlegender Rechte) aufstellen, insbesondere das Recht auf Information, sowie die bestehenden Rechte präzisieren. Zu einem späteren Zeitpunkt wird sie eine einzige EU-Rahmenverordnung vorschlagen, die Passagierrechte für alle Verkehrsträger regelt (EU-Kodex).	21
Die Qualität der Beförderung von älteren, mobilitätseingeschränkten und behinderten Menschen sowie deren Zugang zu Verkehrsinfrastruktur soll verbessert werden.	21
Die Kommission wird den bestehenden Rechtsrahmen für Passagierrechte vervollständigen, u.a. mit Maßnahmen für das Reisen mit einem integrierten Fahrschein für verschiedene Verkehrsträger und mit nur einem Beförderungsvertrag.	21
Die Kommission will die Rahmenbedingungen für Passagierrechte auf internationaler Ebene angleichen. In bilateralen und multilateralen Vereinbarungen sollen z.B. verkehrsträgerübergreifende Qualitätsstandards für Betreuungsleistungen aufgenommen werden.	21
<i>Nahtlose Tür-zu-Tür-Beförderung</i>	
Maßnahmen zur weiteren Integration verschiedener Personenverkehrsträger sollen eine nahtlose Tür-zu-Tür-Beförderungen ermöglichen.	22
Die Kommission wird Rahmenbedingungen für die Entwicklung intelligenter Systeme für Fahrpläne, Online-Buchungen und Ticketausstellung schaffen, die mehrere Verkehrsträger umfassen. Private Anbieter sollen Zugang zu Reise- und Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten haben.	22
<i>Pläne zur Aufrechterhaltung der Mobilität</i>	
Die Kommission treibt die Festlegung von Mobilitätsplänen voran, um die Dienstkontinuität im Störfall aufrechtzuerhalten. In den Plänen sollten die Prioritätensetzung für die Nutzung von Arbeitseinrichtungen, die Zusammenarbeit von Infrastrukturbetreibern, Verkehrsunternehmen, nationalen Behörden und Nachbarländern sowie die vorübergehende Annahme oder Lockerung spezifischer Vorschriften (z.B. Nachtflugverbote) behandelt werden.	23
<i>Technologiefahrplan für die Europäische Forschungs- und Innovationspolitik</i>	
Die Kommission will die Verbreitung umweltfreundlicher, sicherer und geräuscharmer Fahrzeuge bei allen Verkehrsträgern fördern (z.B. über die Festlegung von Standards).	24
Die Kommission unterstützt die Entwicklung von Technologien zur Verbesserung der Sicherheit und Gefahrenabwehr im Verkehr.	24
Die Kommission prüft, welche Möglichkeiten potenzielle neue oder unkonventionelle Verkehrssysteme und Fahrzeuge wie unbemannte Luftfahrzeuge für die Warenverteilung bieten.	24
Die Kommission legt im zweiten Halbjahr von 2011 eine Strategie vor zur Entwicklung von umweltverträglichen, alternativen Kraftstoffen, einschließlich der dazugehörigen Infrastruktur.	24

Die Kommission fördert u.a. die Entwicklung integrierter Verkehrsleitsysteme zur besseren Nutzung von Infrastruktur sowie die Entwicklung von Echtzeit-Informationssystemen zur besseren Verfolgung und Ortung von Gütern.	24
<i>Innovations- und Umsetzungsstrategien</i>	
Die Kommission entwickelt Innovationsstrategien zur Einführung intelligenter Mobilitätssysteme [wie z.B. das künftige Flugverkehrsmanagementsystem (SESAR), das europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) sowie das Seeüberwachungssystem (SafeSeaNet)].	25
<i>Ermittlung des Rechtsrahmen für innovativen Verkehr</i>	
Die Kommission prüft die Einführung gesetzlicher Rahmenbedingungen für CO <sub>2</sub> -Abgasnormen sowie für Geräuschemissionsnormen für Fahrzeuge aller Verkehrsträger.	26
<i>Förderung von Nachhaltigkeit durch Bestimmung des CO<sub>2</sub>-Fußabdruck</i>	
Die Kommission will Systeme für die Zertifizierung der Treibhausgasemissionen fördern und zur Entwicklung gemeinsamer EU-Standards anregen, um den CO <sub>2</sub> -Fußabdruck einer Personen- und einer Frachtbeförderung jeweils abzuschätzen, einschließlich nutzerspezifischer Versionen, z. B. für Unternehmen und Einzelpersonen.	29
<i>Pläne für die städtische Mobilität</i>	
Die Kommission wird Verfahren und Finanzierungsinstrumente auf EU-Ebene zur Vorbereitung von Plänen zur städtischen Mobilität sowie einen europäischen Mobilitätsanzeiger („European Urban Mobility Scoreboard“) schaffen. Sie wird prüfen, ob verbindliche Vorgaben für Städte ab einer bestimmten Größe rechtlich möglich sind.	31
Die Kommission regt an, die Gewährung von Mitteln aus dem Fonds für regionale Entwicklung und dem Kohäsionsfonds daran anzuknüpfen, dass die betreffenden Städte und Regionen die Leistungsfähigkeit und Nachhaltigkeit ihrer städtischen Mobilitätssysteme bewiesen haben.	31
Die Kommission prüft die Möglichkeit der Einführung eines europäischen Förderrahmens zur schrittweisen Umsetzung von Plänen für die städtische Mobilität.	31
Zur Förderung einer integrierten städtischen Mobilität plant die Kommission für 2011 die Gründung einer eigenen Innovationspartnerschaft („Intelligente Städte“).	31
Die Kommission will Anreize für große Arbeitgeber zu schaffen, eigene Unternehmens-/ Mobilitätsmanagementpläne zu entwickeln.	31
<i>Strategie zur annähernd emissionsfreien Stadtlogistik bis 2030</i>	
Die Kommission wird Leitlinien für beste Praktiken erstellen, um die Güterströme in Innenstädten besser zu überwachen und zu steuern (z. B. über gesetzliche Einschränkungen).	33
Die Kommission wird eine Strategie zur Erreichung einer emissionsfreien Stadtlogistik aufstellen.	33
<i>Errichtung eines europäischen Mobilitätsnetzes</i>	
Die Kommission wird in den neuen TEN-V-Leitlinien ein „Kernnetz“ festlegen.	34
Die Kommission will EU-Maßnahmen auf die Teile des TEN-V-Netzes mit dem größten Zusatznutzen für Europa konzentrieren (z. B. fehlende grenzüberschreitende Abschnitte, intermodale Verknüpfungspunkte und kritische Verkehrsengepässe).	34
Um die Nutzung der Infrastruktur zu optimieren, will die Kommission die Einführung intelligenter und interoperabler Technologien (SESAR, ERTMS etc.) fördern, z.B. durch die Verbesserung der Rahmenbedingungen für private Inverstoren.	34

Die EU-Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen soll an die Bedingung geknüpft werden, dass Energieeffizienzanforderungen und Herausforderungen des Klimawandels berücksichtigt werden.	34
<i>Multimodale Güterverkehrskorridore für nachhaltige Verkehrsnetze</i>	
Im „Kernnetz“ der TEN-V wird die Kommission die Errichtung verkehrsträgerübergreifender Strukturen für Güterverkehrskorridore anstoßen (z.B. mit einem Vorschlag für einen mehrjährigen EU-Entwicklungsplan für Güterverkehrskorridore). Damit sollen Investitionen und Infrastrukturarbeiten aufeinander abgestimmt und multimodale Verkehrsdienste, auch Schienenverkehrsdienste, über mittlere und große Entfernungen unterstützt werden.	35
Die Kommission will mit verschiedenen Maßnahmen insbesondere den Einzelwagenverkehr und Öko-Innovationen im Güterverkehr fördern. Zudem will sie Anreize zur Integration von Binnenwasserstraßen in das Verkehrssystem schaffen.	35
<i>Kriterien für die Ex-ante-Beurteilung von Infrastrukturprojekten</i>	
Ex-ante-Beurteilungskriterien für Infrastrukturvorhaben sollen den zusätzlichen europäischen Mehrwert prüfen.	36
(Planungs-)Verfahren für Projekte von europäischem Interesse, sollen vereinfacht werden, um das gesamte Verfahren innerhalb „angemessener“ Fristen zu durchlaufen. Zudem sollen Umweltaspekte in einem frühen Planungsstadium berücksichtigt werden.	36
Vor Beantragung von EU-Finanzmitteln soll in einer Ex-Ante-Beurteilung geprüft werden, ob öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) Infrastrukturvorhaben durchführen können.	36
<i>Neuer Finanzierungsrahmen für die Verkehrsinfrastruktur</i>	
Ein gesetzlicher Rahmen für die Infrastrukturfinanzierung soll die Vollendung des TEN-V-„Kernnetzes“ und anderer Infrastrukturprogramme ermöglichen. Dabei sollen insbesondere die TEN-V-Programme, die Kohäsions- und des Strukturfonds berücksichtigt werden.	37
Die Kommission plant eine „EU-Unterstützung“ für die Entwicklung und Einführung von Technologien zur effizienteren Nutzung der Infrastruktur und zur Reduzierung des CO <sub>2</sub> -Ausstoßes (z.B. neue Mautsysteme oder Programme zur Kapazitätssteigerung).	37
Die Vollendung des TEN-V-Kernnetzes und die Bündelung nationaler Ressourcen sollen als Voraussetzungen für die Gewährung von TEN-V-Mitteln dienen.	37
<i>Einbeziehung der Privatwirtschaft in die Infrastrukturfinanzierung</i>	
Die Rahmenbedingungen für die Gründung öffentlich-privater Partnerschaften (ÖPP) werden verbessert durch: <ul style="list-style-type: none"> <li>- eine förmliche Prüfung von TEN-V-Vorhaben zur Bestimmung der Projekte mit ÖPP-Potenzial;</li> <li>- die Schaffung eines standardisierten Vergabeverfahrens für ÖPP bei TEN-V-Projekten und</li> <li>- eine entsprechende Änderung der TEN-V-Verordnungen, um dem Vergabeverfahren für ÖPP Rechnung zu tragen.</li> </ul>	38
Die Mitgliedstaaten sollen ÖPPs verstärkt nutzen und ihnen fachliche Unterstützung gewähren.	38
Die Kommission wird einen Beitrag zur Schaffung neuer Finanzierungsinstrumente für den Verkehrssektor leisten, insbesondere mit der Initiative für EU-Projektanleihen.	38
<i>Intelligente Preisgestaltung und Besteuerung zur Förderung der Verkehrsinfrastruktur</i>	
Die Kommission überprüft zurzeit die Kraftstoffbesteuerung und plant eine eindeutige Kennzeichnung der Energie- und der CO <sub>2</sub> -Komponente.	39/1
Eine weitere Internalisierung externer Kosten bei allen Verkehrsträgern ist angestrebt, wobei gemeinsame Grundsätze angewandt und die Besonderheiten der einzelnen Verkehrsträger berücksichtigt werden sollen.	39/1

Die Kommission will einen Rahmen für die zweckgebundene Verwendung von Mauteinnahmen für die Entwicklung eines integrierten effizienten Verkehrssystems schaffen.	39/1
Die Kommission erwägt das Erstellen von Leitlinien mit Erläuterungen zur Verwendung öffentlicher Mittel für die verschiedenen Verkehrsträger und die Verkehrsinfrastruktur.	39/1
Im Anschluss an die Maßnahmen unter 39/1 plant die Kommission: <ul style="list-style-type: none"> <li>- einen Vorschlag für die vollständige und obligatorische Internalisierung externer Kosten (u. a. für Lärm, lokale Umweltverschmutzung und Verkehrsüberlastung zusätzlich zur Deckung von Verschleißkosten) im Straßen- und Schienenverkehr (noch vor 2020),</li> <li>- die Internalisierung von Kosten für lokale Umweltverschmutzung und Lärm in Häfen und auf Flughäfen sowie für die Luftverschmutzung auf See</li> <li>- die Prüfung der Erhebung von Internalisierungsgebühren für alle Binnenwasserstraßen,</li> <li>- die Entwicklung marktgestützter Maßnahmen zur weiteren Verringerung von Treibhausgasemissionen.</li> </ul>	39/2
<i>Der Verkehr in der Welt und seine externe Dimension</i>	
In internationalen Organisationen wird die Kommission auf die Ausweitung von Binnenmarktbestimmungen hinwirken. So sollen etwa weltweit europäische Standards in den Bereichen Sicherheit, Gefahrenabwehr, Daten- und Umweltschutz zum Einsatz kommen.	40
Die Kommission plant Maßnahmen im Rahmen von multilateralen und bilateralen Gremien, zur Verbesserung der Energieeffizienz- und zur Erreichung der Klimaziele des Weißbuchs.	40
Die Kommission beabsichtigt eine kontinuierliche Bekämpfung des Terrorismus auf multilateraler und bilateraler Ebene. Sie will zu diesem Zweck internationale Übereinkünfte schließen und mit strategischen Partnern, zunächst den USA, den sicherheitspolitischen Dialog verstärken.	40
Die Kommission wird einen Kooperationsrahmen schaffen, um die EU- Verkehrs- und Infrastrukturpolitik auf die unmittelbaren Nachbarstaaten auszuweiten.	40
Die Kommission plant, sich auf bewährte internationale Forschungspartnerschaften zu stützen um die Herausforderungen zu bewältigen, die im Zusammenhang stehen mit <ul style="list-style-type: none"> <li>- der Interoperabilität von Verkehrsmanagementsystemen,</li> <li>- umweltfreundlichen (insbesondere CO<sub>2</sub>-emissionsarmen) Kraftstoffen sowie</li> <li>- der Sicherheit und der Gefahrenabwehr.</li> </ul>	40
<b>Maßnahmen, die den Schienenverkehr betreffen</b>	
<i>Schaffung eines Binnenmarkt für Schienenverkehrsdienste</i>	
Die Kommission wird 2012 eine neue Gesetzesinitiative zur Öffnung auch der inländischen Schienenpersonenverkehrsdienste für den Wettbewerb vorlegen. Dies soll u. a. durch eine obligatorische Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Rahmen von Ausschreibungen erfolgen.	1
Die Kommission beabsichtigt, eine einheitliche Genehmigung von Fahrzeugtypen und eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnunternehmen zu schaffen, insbesondere durch die Stärkung der Rolle der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA).	1
Die Kommission wird ein integriertes Konzept für die Verwaltung von Güterverkehrskorridoren entwickeln, das auch Regelungen zu Wegeentgelten beinhaltet.	1
Die Kommission plant einen Gesetzesvorschlag, um einen effektiven und diskriminierungsfreien Zugang zur Schieneninfrastruktur einschließlich schienenverkehrsbezogener Leistungen durchzusetzen. Dies soll insbesondere durch strukturelle Trennung des Infrastrukturbetriebs und der Dienstleistungserbringung erreicht werden, sofern hierdurch weiterhin Investitionen in die Infrastruktur erfolgen und die Kosteneffizienz bei der Dienstleistungserbringung gewährleistet bleibt.	1

<i>Verbesserung der Eisenbahnsicherheit</i>	
Die Kommission beabsichtigt, schrittweise ein sektorweites Konzept für Sicherheitsbescheinigungen im Schienenverkehr umzusetzen sowie die Verwendung eines europäischen Standards zu prüfen.	19
Die Kommission möchte die Rolle der Europäischen Eisenbahnbehörde (ERA) im Bereich der Eisenbahnsicherheit stärken, insbesondere bei der Überwachung der von den nationalen Sicherheitsbehörden getroffenen Sicherheitsmaßnahmen und deren allmählicher Angleichung.	19
Die Kommission plant die Verbesserung des Verfahrens für die Zulassung und Instandhaltung sicherheitskritischer Bauteile von Fahrzeugen und Schieneninfrastruktur.	19
<b>Maßnahmen, die den Straßenverkehr betreffen</b>	
<i>Einheitlicher europäischer Verkehrsraum für den Güterkraftverkehr</i>	
Die Kommission überprüft die Marktsituation im Güterkraftverkehr und das Maß an Übereinstimmung u.a. bei Sozial- und Sicherheitsvorschriften mit dem Ziel einer weiteren Marktöffnung. Insbesondere will sie vorhandene Einschränkungen bei der Kabotage beseitigen.	6
Die Kommission wird die Vorschriften über Fahrtschreiber mit dem Ziel überarbeiten, diese kostengünstiger zu machen sowie bei Straßenkontrollen Polizei- und Vollzugsbeamten den Zugang zum EU-Register der Kraftverkehrsunternehmen zu ermöglichen.	6
Die Kommission beabsichtigt, die Vorschriften über Gewichte und Abmessungen an neue Gegebenheiten, Technologien und Anforderungen anzupassen (z. B. Gewicht von Batterien, verbesserte Aerodynamik).	6
<i>Sozialregelungen für Berufskraftfahrer</i>	
Die Kommission will den Dialog zwischen den Sozialpartnern im Hinblick auf eine Vereinbarung über Sozialregelungen für Berufskraftfahrer fördern. In dem Dialog soll auch das Problem der Scheinselbständigkeit angegangen werden.	8
<i>Eine „Vision Null“ für die Straßenverkehrssicherheit</i>	
Die Kommission schlägt eine Harmonisierung und den Einsatz von Technologien für die Straßenverkehrssicherheit vor (u.a. Geschwindigkeitsbegrenzer, Gurtwarner, „eCall“).	16
Die Kommission plant die Entwicklung einer umfassenden Strategie für Maßnahmen im Hinblick auf Verkehrsunfälle und Rettungsdienste.	16
Die Kommission wird Richtlinien für die Ausbildung und Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmer erstellen. Das Ziel ist, die Nutzung von Sicherheitsausrüstungen (Sicherheitsgurte, Schutzkleidung, Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe an Fahrzeugen) zu fördern.	16
Besonderes Augenmerk sollte auf den Schutz besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger, Rad- und Motorradfahrer gelegt werden, u. a. durch die Entwicklung von sicherer Infrastruktur und Fahrzeugtechnik.	16
<i>Europäische Forschungs- und Innovationspolitik: Technologiefahrplan</i>	
Die Kommission will Innovationen für nachhaltige städtische Mobilität als Folgemaßnahme zum Programm CIVITAS sowie Initiativen zu Straßenbenutzungsgebühren und Zufahrtsbeschränkungen für Innenstädte fördern.	24

<i>Innovations- und Umsetzungsstrategie</i>	
Die Kommission befürwortet die Festlegung und Einführung einer auf einem offenen Standard beruhenden elektronischen Plattform für Fahrzeug-Bordeinheiten, die mit verschiedenen Funktionen, u.a. zur Entrichtung von Straßenbenutzungsentgelten, ausgestattet sind.	25
Die Kommission regt Demonstrationsvorhaben für umweltverträgliche Nahverkehrslösungen (u.a. Demonstrationen von Mautsystemen usw.) sowie Maßnahmen zur Förderung des schnelleren Austauschs ineffizienter und umweltverschmutzender Fahrzeuge an.	25
<i>Ermittlung des Rechtsrahmen für innovativen Verkehr</i>	
Die Kommission prüft, den Rechtsrahmen für öffentliche Beschaffungen derart zu ändern, dass neue Technologien rasche Verbreitung finden.	26
Die Kommission plant einen Rechtsrahmen zur Sicherstellung der Interoperabilität von Auflade-Infrastrukturen für umweltfreundliche Fahrzeuge.	26
Die Kommission wird Leitlinien und Standards für eine Betankungsinfrastruktur aufstellen.	26
Die Kommission wird Schnittstellennormen für die Kommunikation zwischen Infrastrukturen, zwischen Fahrzeug und Infrastruktur sowie zwischen Fahrzeugen vorschlagen.	26
Die Kommission plant Bedingungen für den Zugang zu Verkehrsdaten zu Zwecken der Sicherheit und Gefahrenabwehr festzulegen.	26
Die Kommission plant, Spezifikationen und Voraussetzungen für intelligente Entgelterhebungs- und Bezahlssysteme im Verkehr festzulegen.	26
<i>Förderung von Nachhaltigkeit durch Reiseinformationen</i>	
Maßnahmen sollen das Bewusstsein für Alternativen zum herkömmlichen Individualverkehr schärfen (z.B. seltener das Auto benutzen, häufiger zu Fuß gehen oder mit dem Rad fahren).	27
<i>Förderung von Nachhaltigkeit durch Bestimmung des CO<sup>2</sup>-Fußabdruck</i>	
Die Kommission plant die Überprüfung der Kennzeichnungsrichtlinie (1999/94/EG). Sie erwägt eine mögliche Ausweitung des Anwendungsbereichs auf leichte Nutzfahrzeuge und Fahrzeuge der Klasse L sowie die Harmonisierung der Kennzeichnung und der Kraftstoffeffizienzklassen.	28
Die Kommission plant, die Markteinführung kraftstoffeffizienter, sicherer und geräuscharmer Reifen, die die Leistungsanforderungen der Typgenehmigung übertreffen, zu betreiben.	28
<i>Umweltbewusstes Fahren und Geschwindigkeitsbegrenzungen</i>	
Die Kommission erwägt, bei künftigen Überarbeitungen der Führerscheinrichtlinie (2006/126/EG) u.a. Vorschriften für umweltbewusstes Fahren einzubeziehen.	30
Die Kommission prüft Konzepte zur Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit von leichten Nutzfahrzeugen.	30
<i>EU- Rahmen für die Innenstadtmaut</i>	
Die Kommission plant die Entwicklung von rechtsgültigen Rahmenbedingungen für Straßenbenutzungsgebühren und Zufahrtsbeschränkungen für Innenstädte.	32
<i>Strategie zur annähernd emissionsfreien Stadtlogistik bis 2030</i>	
Die öffentliche Beschaffung soll zur Förderung schadstoffarmer Fahrzeuge für gewerbliche Flotten verwendet werden (Lieferfahrzeuge, Taxis, Busse usw.).	33

<i>Intelligente Preisgestaltung und Besteuerung zur Förderung der Verkehrsinfrastruktur</i>	
Die Kommission befürwortet die Einführung einer obligatorischen Infrastrukturabgabe für Lastkraftwagen. Die Regelung würde eine einheitliche Tarifstruktur und Kostenbestandteile enthalten, beispielsweise zur Deckung von Kosten für Abnutzung, Lärm und lokale Umweltverschmutzung, und die bestehenden Benutzungsentgelte ersetzen.	39/1
Die Kommission plant eine Überprüfung der bestehenden Regelungen zur Pkw-Maut und ihre Vereinbarkeit mit den EU Verträgen. Sie hat vor, Leitlinien im Hinblick auf die Erhebung von Internalisierungsgebühren für Straßenfahrzeuge zur Anlastung der Kosten aufzustellen. Die Kommission beabsichtigt, Mitgliedstaaten Anreize zu bieten, im Rahmen von Pilotprojekten Regelungen einführen, die sich an solchen Leitlinien ausrichten.	39/1
<b>Maßnahmen, die den Luftverkehr betreffen</b>	
<i>Vollendung des einheitlichen europäischen Luftraums</i>	
Der einheitliche europäische Luftraum (Single European Sky) und das künftige Flugverkehrsmanagementsystem (SESAR) soll innerhalb des vereinbarten Zeitrahmens verwirklicht werden.	2
Die Kommission will geeignete rechtliche und finanzielle Rahmenbedingungen zur Unterstützung der Politik für den einheitlichen europäischen Luftraum schaffen sowie die Beziehungen zwischen der Europäischen Union und Eurocontrol „konsolidieren“.	2
<i>Kapazität und Qualität der Flughäfen</i>	
Die Kommission plant die Änderung der Zeitnischenverordnung (95/93/EWG) zur Förderung einer effizienteren Nutzung der Flughafenkapazität.	3
Die Kommission wird die Bedingungen für den Zugang und die Erbringung hochwertiger Dienstleistungen präzisieren und verbessern, einschließlich der Bodenabfertigungsdienste.	3
Die Kommission plant die Entwicklung eines Konzepts zur Bewältigung künftiger Kapazitätsprobleme von Flughäfen, auch durch eine stärkere Verknüpfung mit dem Schienennetz.	3
<i>Sozial verantwortlicher Luftverkehrssektor</i>	
Die Auswirkungen rechtlicher Entwicklungen auf die Beschäftigungsbedingungen im Luftverkehrssektor werden von der Kommission analysiert.	10
Die Kommission plant einen Vorschlag für europaweit geltende Mindestdienste- und Mindestqualitätsstandards, die von Beschäftigten in der gesamten Wertschöpfungskette des Luftverkehrs zu erbringen sind (einschließlich des Flugverkehrsmanagements und der Bodenabfertigung).	10
<i>Gefahrenabwehr im Frachtverkehr</i>	
Die Kommission beabsichtigt, ein System für EU-weit einmalige Sicherheitskontrollen für die Luftfracht zum Abschluss zu bringen.	12
Zur Umsetzung des Aktionsplans zur Erhöhung der Sicherheit von Luftfracht wird die Kommission neue Vorschriften für die Durchsuchung von Luftfracht vorschlagen.	12
<i>Hohes Sicherheitsniveau für Fluggäste bei möglichst geringer Belästigung</i>	
Die Kommission hat vor, die Entwicklung effektiverer und datenschutzgerechterer Technologien (Scanner, Detektoren für neuartige Sprengstoffe, intelligente Chips usw.) sowie datenschutzgerechtere Lösungen in bestehenden Technologien (auch finanziell) zu fördern.	13
Die Kommission plant, noch in 2011 einen Vorschlag zur Festlegung gemeinsamer Detektionsleistungsstandards und Zertifizierungsverfahren für Detektionsgeräte vorzulegen.	13

<i>Europäische Strategie für die Sicherheit der Zivilluftfahrt</i>	
Die Kommission beabsichtigt, die Rechtsvorschriften über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt zu verbessern, insbesondere hinsichtlich der Erfassung, der Qualität sowie des Austauschs und der Analyse von Daten.	17
Die Kommission wird die gesetzlichen Sicherheitsanforderungen an die Entwicklung neuer Technologien (z.B. SESAR) anpassen.	17
Die Kommission wird die Transparenz und den Austausch von Sicherheitsinformationen mit der International Civil Aviation Organization (ICAO) und anderen internationalen Luftverkehrspartnern, insbesondere im Rahmen der Initiative für den globalen Austausch von Sicherheitsinformationen ( <i>Global Safety Information Exchange</i> ) verbessern.	17
Die Kommission schlägt vor, dass die EU ein Sicherheitsmanagement entwickelt, das sicherheitsbezogene Leistungsziele und entsprechende Überprüfungen umfasst.	17
<i>Der Verkehr in der Welt und seine externe Dimension</i>	
Die Kommission sucht den Abschluss umfassender Luftverkehrsabkommen mit wichtigen Wirtschaftspartnern (Brasilien, China, Indien, Russland, Südkorea u. a.), insbesondere in Bezug auf die Aufhebung von Beschränkungen für Investitionen im Luftverkehrssektor in Drittländern und auf die Förderung der weltweiten Einführung der SESAR-Technologie.	40
<b>Maßnahmen, die den Seeverkehr und die Binnenschifffahrt betreffen</b>	
<i>„Blauer Gürtel“ im Seeverkehr und Marktzugang in den Häfen</i>	
Die Kommission plant Maßnahmen, die die uneingeschränkte Interoperabilität der Informations- und Kommunikationssysteme im wassergebundenen Verkehr und die Überwachung von Schiffen in dem Seegebiet, das die EU umgibt, („Blauer Gürtel“) gewährleisten, sowie geeignete Hafeneinrichtungen („ <i>Blue Lanes</i> “) schaffen.	4
Die Kommission plant die Schaffung einer Rechtsgrundlage zur Erteilung von Ausnahmen von der Lotsenpflicht in EU-Häfen.	4
Die Kommission überprüft die Beschränkungen für die Erbringung von Hafendienstleistungen.	4
Die Kommission wird Regeln aufstellen, die die Transparenz bei der Finanzierung von Häfen erhöhen und die Verwendung öffentlicher Mittel für die verschiedenen Hafentätigkeiten zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen klarer offenlegen.	4
<i>Geeignete Rahmenbedingungen für die Binnenschifffahrt</i>	
Die Kommission wird „geeignete Rahmenbedingungen“ für den Binnenschiffsverkehr schaffen.	5
<i>Sozialagenda für den Seeverkehr</i>	
Die Kommission plant die Umsetzung der in der Sozialagenda für den Seeverkehr aufgeführten Maßnahmen zur Weiterverfolgung der strategischen Ziele und Empfehlungen der Kommission für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018.	9
Die Kommission beabsichtigt das Seearbeitsübereinkommens der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) in den Flaggenstaaten, Hafenstaaten und Herkunftsländern der Beschäftigten wirksamer durchzusetzen.	9
Die Kommission plant die Einbeziehung aller oder eines Teils der derzeit ausgenommenen Seeleute in den Geltungsbereich mehrerer arbeitsrechtlicher EU-Richtlinien (z.B. der Arbeitszeitrichtlinie 2003/88/EG) oder die Gewährleistung eines gleichwertigen Schutzniveaus mit anderen Mitteln.	9

Die Kommission plant eine Aktualisierung der Richtlinie über die Ausbildung von Seeleuten (2008/106/EG) nach der Änderung des Internationalen Übereinkommens über die Ausbildung und die Erteilung von Befähigungszeugnissen von Seeleuten (STCW-Übereinkommen) der internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO).	9
<i>Sicherheit im Seeverkehr</i>	
Die Kommission plant die Modernisierung der Sicherheitsvorschriften für Fahrgastschiffe in Zusammenarbeit mit der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA).	18
Das Seeverkehrsüberwachungsnetz „SafeSeaNet“ soll sich zum Kernsystem für alle Informationssysteme im Seeverkehr entwickeln.	18
Die Kommission prüft die Realisierbarkeit eines EU-Registers und einer EU-Flagge für den See- und den Binnenschiffsverkehr. Eine EU-Kennzeichnung soll ein Qualitätslabel für sichere, umweltfreundliche und von hochqualifiziertem Personal bemannte Schiffe darstellen.	18
Die Kommission plant, die Realisierbarkeit einer Aufgabenteilung zwischen den Küstenwachen in der EU zu prüfen.	18
<i>Der Verkehr in der Welt und seine externe Dimension</i>	
Die Kommission hat vor, mit den Partnerländern des Mittelmeerraums bei der Umsetzung einer Seeverkehrsstrategie für das Mittelmeer zusammenzuarbeiten.	40