AFGØRELSER

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS AFGØRELSE (EU) 2020/2228

af 23. december 2020

om et europæisk år for jernbanetransport (2021)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ([1]),

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ([2]),

efter den almindelige lovgivningsprocedure ([3]), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Kommissionen lancerede i sin meddelelse af 11. december 2019 med titlen »Den europæiske grønne pagt« (»meddelelse om den europæiske grønne pagt«) en europæisk grøn pagt for Unionen og dens borgere. Den europæiske grønne pagt er en ny vækststrategi, der sigter mod at omstille Unionen til et retfærdigt og velstående samfund med en moderne, ressourceeffektiv og konkurrencedygtig økonomi, hvor der i 2050 ikke længere er nogen nettoemissioner af drivhusgasser, og hvor den økonomiske vækst er afkoblet fra ressourceanvendelsen.

(2) Det Europæiske Råd godkendte i sine konklusioner af 12. december 2019 målet om at opnå en klimaneutral Union senest i 2050.

(3) Europa-Parlamentet udtrykte i sin beslutning af 15. januar 2020 tilfredshed med meddelelsen om den europæiske grønne pagt og opfordrede til, at den nødvendige overgang til et klimaneutralt samfund sker senest i 2050.

(4) I overensstemmelse med de mål, der er fastsat i meddelelsen om den europæiske grønne pagt, er der behov for at omstille Unionens økonomi og gentænke politikkerne, navnlig inden for transport og mobilitet. Transport tegner sig for en fjerdedel af Unionens drivhusgasemissioner, en andel der vokser støt. For at opnå klimaneutralitet skal transportemissionerne reduceres med 90 % frem mod i 2050. Hvis målsætningen om bæredygtig, intermodal transport skal nås, kræver det, at brugerne sættes i første række og gives lettere adgang til mere økonomisk overkommelige, tilgængelige, sundere, renere og mere energieffektive alternativer til deres nuværende mobilitetsvaner, samtidig med at de, der allerede benytter bæredygtige transportmetoder såsom at gå, cykle og benytte kollektiv trafik, tilskyndes til at fortsætte med det.

(5) Den europæiske grønne pagt indebærer, at omstillingen til bæredygtig og intelligent mobilitet fremskyndes for at imødegå disse udfordringer. Navnlig bør en væsentlig andel af de 75 % af landtransporten, der i dag foretages ad vej, flyttes over på jernbaner og indre vandveje. For at kunne foretage denne omstilling er der er behov for betydelige investeringer, herunder investeringer i forbindelse med genopretningen, og en essentiel del af disse vil vedrøre gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet (TEN-T) og skridt til at forøge godstogskorridorernes effektivitet.

([1]) EUT C 364 af 28.10.2020, s. 149.
([2]) Udtalelse af 14.10.2020 (endnu ikke offentliggjort i EUT).
([3]) Europa-Parlamentets holdning af 15.12.2020 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 17.12.2020.

(6) Jernbanetransport har en væsentlig rolle at spille som en helt afgørende faktor i at sikre opfyldelsen af målet om klimaneutralitet senest i 2050. Det er en af de mest miljøvenlige og energieffektive transportformer. Jernbanetransport er stort set elektrificeret og udleder langt mindre CO_2 end tilsvarende vej- og lufttransport. Det er den eneste transportform, der konsekvent har reduceret sine drivhusgasemissioner og CO_2-emissioner siden 1990. Dertil kommer, at jernbanetransport har mindsket sit energiforbrug mellem 1990 og 2016 og i stigende grad anvender vedvarende energikilder.

(7) Covid-19-krisen har ramt transportsektoren usædvanligt hårdt. På trods af operationelle og finansielle begrænsninger har sektoren opretholdt afgørende forbindelser for transport af såvel personer som essentielle varer. Dette har først og fremmest været muligt takket være de ansatte, som er fortsat med at arbejde under vanskelige og usikre vilkår. Den strategiske rolle, som jernbanetransport har spillet under covid-19-krisen, har fremhævet, at det er nødvendigt at virkeliggøre det fælles europæiske jernbaneområde, oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU ([4]), både for at lette leveringen af essentielle varer såsom fødevarer, medicin og brændstof, navnlig under ekstraordinære omstændigheder, og for at nå de bredere transportpolitiske mål.

(8) Ved at forbinde Unionens vigtigste transportruter med dens yderregioner og -områder, bjergregioner og -områder og fjerntliggende regioner og områder, herunder på regionalt og lokalt plan, og ved at etablere og genoprette manglende regionale grænseoverskridende jernbaneforbindelser, bidrager jernbanesektoren til social, økonomisk og territorial samhørighed på kontinentalt, nationalt, regionalt og lokalt plan. Hertil kommer, at i fjerntliggende områder og landdistrikter er de net, der sikrer leveringen af grundlæggende tjenester til befolkningen ofte færre og mindre veludviklede. Yderregioner står ofte over for den dobbelt vanskelige situation at såvel være et landdistrikt som at befinde sig i udkanten af de nationale net.

(9) Mens andelen af passagerbefordring med jernbane i Unionen er steget blot en smule siden 2007, er andelen af godstransport med jernbane faldet. Der er stadig mange hindringer for at opnå et ægte fælles europæisk jernbaneområde. Jernbanesektoren er undertiden hæmmet bl.a. af forældede forretnings- og driftspraksisser, af aldrende infrastruktur og rullende materiel, og af støjende vogne. Overvindelsen af disse hindringer tillige med omkostningsreduktion, undersøgelse af EU-ordninger til at supplere nationale mekanismer for ikke-diskriminerende støtte til jernbaneoperatører og hurtigere innovation vil gøre det muligt for jernbanetransport at virkeliggøre sit fulde potentiale og samtidig sikre det indre markeds funktion, øge jernbanetrafikken og yderligere forbedre de allerede høje sikkerhedsniveauer. Jernbanesektoren har derfor behov for yderligere styrkelse for at blive mere attraktiv for rejsende, ansatte og virksomheder.

(10) Transportministrene fra de fleste medlemsstater gav gennem en politisk erklæring, som blev forelagt ved EU-transportministrenes uformelle videokonference den 4. juni 2020, udtryk for deres vilje til at støtte en europæisk dagsorden for international passagerbefordring med jernbane.

(11) For at fremme jernbanetransport i overensstemmelse med de mål, der er fastsat i meddelelsen om den europæiske grønne aftale, herunder med hensyn til bæredygtig og intelligent mobilitet, bør 2021 udpeges som det europæiske år for jernbanetransport (»det europæiske år«). Året 2021 vil blive væsentligt for Unionens jernbanepolitik, idet det udgør det første fulde år, hvor de regler, der er vedtaget i den fjerde jernbanepakke, nemlig om åbning af markedet for indenlandsk passagerbefordring, nedbringelse af omkostninger og administrative byrder for jernbanevirksomheder, der opererer på tværs af Unionen, og tildeling af yderligere opgaver til Den Europæiske Unions Jernbaneagentur (ERA) med henblik på at mindske tekniske hindringer, vil blive gennemført i Unionen som helhed. Der er en voksende offentlig interesse for jernbanetransport, herunder for nattog, i en række medlemsstater, hvilket fremgår af populariteten af DiscoverEU. Desuden vil den internationale kunstfestival Europalia i 2021 fokusere på jernbanernes indflydelse på kunsten og fremhæve jernbanetransportens rolle som en stærk drivkraft for social, økonomisk, industriel og miljømæssig forandring. Det europæiske år bør bidrage til en paneuropæisk debat om jernbanernes fremtid.

([4]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (EUT L 343 af 14.12.2012, s. 32).

(12) På EU-plan vil den nødvendige finansielle tildeling til gennemførelsen af denne afgørelse indebære passende finansiering, der skal fastlægges i forbindelse med budgetproceduren for 2021 i overensstemmelse med den flerårige finansielle ramme for 2021-2027. Uden at dette berører budgetmyndighedens beføjelser, bør målet være at yde finansiering på mindst 8 mio. EUR til gennemførelsen af denne afgørelse fra den 1. januar 2021 til den 31. december 2022.

(13) Pendlere udgør 80-90 % af alle jernbanepassagerer. Det betyder, at byområder yder et markant bidrag til det samlede resultat for passagerbefordring med jernbane. Intelligent mobilitet i byerne afhænger af modernisering og renovering af underudnyttede linjer i forstæderne og underudnyttede regionale linjer for at opnå lav miljøpåvirkning og social og økonomisk samhørighed.

(14) Under det europæiske år bør Kommissionen overveje at iværksætte en undersøgelse af gennemførligheden af at indføre et europæisk mærke til at fremme varer og produkter, der transporteres med jernbane, for at tilskynde virksomheder til at omstille deres transport til jernbanetransport. Kommissionen bør ligeledes overveje at iværksætte en gennemførlighedsundersøgelse med henblik på at indføre et indeks for jernbanekonnektivitet med det formål at kategorisere den grad af integration, der opnås gennem brug af tjenesterne på jernbanenettet.

(15) Betydningen af motiverede medarbejdere kan ikke overvurderes, eftersom de garanterer en gnidningsløs drift. For at kunne realisere sit fulde potentiale er jernbanesektoren nødt til at diversificere sin arbejdsstyrke og navnlig tiltrække kvinder og yngre arbejdstagere. Denne politik bør fremmes på alle institutionelle niveauer.

(16) At gøre jernbanetransport mere tiltrækkende kræver, at tjenesterne er brugercentrerede og organiseret og udformet på en måde, der leverer god værdi, stabil pålidelighed, fremragende kvalitet af tjenesten og attraktive priser.

(17) Målene for denne afgørelse, nemlig at fremme jernbanetransport som en bæredygtig, innovativ, sammenkoblet og intermodal, sikker og økonomisk overkommelig transportform og som et vigtigt element i at opretholde og udvikle gode forbindelser mellem Unionen og dens nabolande samt at fremhæve jernbanetransportens europæiske, grænseoverskridende dimension og at øge jernbanetransportens bidrag til Unionens økonomi, industri og samfund, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af behovet for tværnational udveksling af oplysninger og EU-dækkende udbredelse af bedste praksis bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne afgørelse ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Genstand

År 2021 udpeges til »europæisk år for jernbanetransport« (»det europæiske år«).

Artikel 2

Mål

Det generelle mål med det europæiske år er at fremme og støtte Unionens, medlemsstaternes, regionale og lokale myndigheders og andre organisationers indsats for at øge andelen af passagerer og gods, der befordres, henholdsvis transporteres, med jernbane. De specifikke mål med det europæiske år er at:

a) fremme jernbanetransport som en bæredygtig, innovativ, sammenkoblet og intermodal, sikker og økonomisk overkommelig transportform, navnlig ved at fremhæve jernbanetransports rolle:

   i) som en helt afgørende faktor, der bidrager til at opfylde Unionens mål om klimaneutralitet senest i 2050

   ii) som et bærende element i et effektivt logistiknet, der kan garantere essentielle tjenester, selv under uforudsete kriser, og

   iii) som en transportform, som når ud til den brede offentlighed, især ungdommen, bl.a. ved at vise jernbanetransport som en attraktiv karrieremulighed

b) fremhæve jernbanetransportens europæiske, grænseoverskridende dimension, som bringer borgerne tættere sammen, gør det muligt for dem at udforske Unionen i al dens mangfoldighed, fremmer socioøkonomisk og territorial samhørighed og bidrager til at integrere Unionens indre marked, navnlig ved at sikre bedre konnektivitet inden for og med dens geografiske periferi, herunder gennem regionale grænseoverskridende forbindelser

c) øge jernbanetransportens bidrag til Unionens økonomi, industri, herunder dens globale konkurrenceevne, handel og samfund, navnlig de aspekter, der vedrører regional og lokal udvikling, bæredygtig turisme, uddannelse, ungdom og kultur, samt til forbedring af tilgængeligheden for personer med handicap eller personer med nedsat mobilitet, idet der navnlig lægges vægt på ældres behov

d) bidrage til at fremme jernbanetransport som et vigtigt element i forbindelserne mellem Unionen og dens nabolande, idet der bygges på partnerlandes interesser og behov og på ekspertise inden for jernbanetransport både i og uden for Unionen

e) bygge videre på jernbanetransportens styrke til at stimulere den kollektiv bevidsthed, især gennem jernbanetransportens historie og kulturarv, idet der mindes om det bidrag, som jernbanetransporten har spillet for skabelsen af europæisk velstand, og jernbanetransportens rolle i at udvikle avancerede teknologier

f) gøre jernbaneprofessionerne mere tiltrækkende, navnlig ved at fremhæve behovet for nye færdigheder og vigtigheden af retfærdige og sikre arbejdsforhold og af at imødekomme behovet for at øge mangfoldigheden i arbejdsstyrken

g) fremme jernbanernes centrale rolle for international passagerbefordring inden for Unionen

h) fremme et nattognet i Unionen og tilskynde til initiativer, der understreger dets grænseoverskridende karakter ved at anvende symboler, som repræsenterer Unionen

i) skabe offentlig bevidsthed om jernbanetransports potentielle rolle for udviklingen af bæredygtig turisme i Europa

j) fremme jernbanernes centrale rolle for bæredygtig dør-til-dør-mobilitet, som forbinder knudepunkter og muliggør attraktiv og intelligent skift mellem transportformer

k) bidrage til gennemførelsen af den fjerde jernbanepakke og øge bevidstheden om de foranstaltninger, der er nødvendige for at etablere et fælles europæisk jernbaneområde, baseret på et velfungerende TEN-T

l) stimulere debatten om, hvordan rullende materiel kan moderniseres, og hvordan jernbaneinfrastrukturens kapacitet kan videreudvikles og øges med henblik på at lette den bredere anvendelse af passagerbefordring og godstransport med jernbane og i denne forbindelse understrege betydningen af samarbejdet mellem infrastrukturforvaltere, forskning og innovation og rollen for fællesforetagendet Shift2Rail, der er oprettet ved Rådets forordning (EU) nr. 642/2014 ([5])

m) fremme arrangementer og initiativer for at udbrede information om jernbanepassagerers rettigheder og stimulere samarbejdet mellem alle aktører med henblik på at forbedre kundeoplysninger og billetudstedelse, herunder tilbuddet om gennemgående billetter og udvikling af innovative digitale multimodale billetter, samt give oplysninger om aktuelle udfordringer i denne henseende, såsom behovet for dataudveksling mellem aktører.

([5]) Rådets forordning (EU) nr. 642/2014 af 16. juni 2014 om oprettelse af fællesforetagendet Shift2Rail (EUT L 177 af 17.6.2014, s. 9).

Artikel 3

Foranstaltningernes indhold

1. De foranstaltninger, der skal iværksættes for at nå de i artikel 2 opstillede mål, koordineres nøje med igangværende aktiviteter, som fremmer jernbanetransport. Disse foranstaltninger omfatter følgende aktiviteter på EU-plan og på nationalt, regionalt og lokalt plan, organiseret i partnerskaber eller alene og forbundet med målene med det europæiske år:

a) initiativer og arrangementer for at fremme debat, skabe et positivt image, højne bevidstheden og lette borgernes, virksomhedernes og de offentlige myndigheders engagement med henblik på at øge tilliden til jernbanetransport, navnlig i kølvandet på covid-19-krisen, og gøre jernbanetransport mere tiltrækkende for flere personer og varer som en måde at bekæmpe klimaændringer, gennem forskellige kanaler og værktøjer, herunder arrangementer i medlemsstaterne, og samtidig fremhæve sikkerheden og komforten ved at rejse med jernbane

b) initiativer i medlemsstaterne for at fremme forretningsrejser og pendlermønstre med jernbane i både den offentlige og den private sektor

c) oplysende udstillinger, inspirerende, uddannende og bevidsthedsskabende kampagner samt brug af demonstrations- og informationstog for at opmuntre til at ændre passagerernes, forbrugernes og virksomhedernes adfærd og for at tilskynde den brede offentlighed til at bidrage aktivt til at opfylde målene om en mere bæredygtig transport

d) udveksling af erfaringer og bedste praksis mellem nationale, regionale og lokale myndigheder, civilsamfundet, virksomheder og skoler for så vidt angår fremme af anvendelsen af jernbanetransport og om, hvordan adfærdsændringer kan gennemføres på alle niveauer

e) gennemførelse af undersøgelser og innovationsaktiviteter og formidling af disses resultater på europæisk eller nationalt plan

f) fremme af projekter og netværk vedrørende det europæiske år, herunder via medierne, sociale netværk og andre onlinefællesskaber

g) partnerskaber og arrangementer såsom dem, der er anført i bilaget

h) identifikation og fremme af bedste praksis for at skabe lige vilkår for forskellige transportformer

i) fremme af projekter og aktiviteter for at øge bevidstheden om bæredygtig dør-til-dør-mobilitet, som leverer problemfri dør-til-dør-rejseløsninger sammen med andre transportformer, herunder aktiv rejse, og bæredygtig og intelligent logistik

j) fremme af projekter og aktiviteter, der styrker bevidstheden om betydningen af et fælles europæisk jernbaneområde, navnlig med hensyn til dets igangværende gennemførelse, tiltag til fremme af internationale jernbanerejser og tiltag med henblik på digitale passageroplysninger, såsom dem der giver oplysninger i realtid om rejsetilbud, billetpriser og køreplaner, herunder fra uafhængige leverandører, som letter sammenligningen, og

k) fremme af projekter og aktiviteter med henblik på virkeliggørelsen af en udvidet, moderniseret og interoperabel jernbaneinfrastruktur, herunder et europæisk system til styring af jernbanetrafikken (ERTMS), terminaler, der tilbyder muligheder for ændring af valg af transportmiddel, samt moderniseret rullende materiel.

2. Kommissionen overvejer at tage initiativ til i løbet af det europæiske år:

a) en undersøgelse af gennemførligheden af at indføre et europæisk mærke til at fremme varer og produkter, der transporteres med jernbane, for at tilskynde virksomhederne til at omstille deres transport til jernbanetransport, og

b) en gennemførlighedsundersøgelse med henblik på at indføre et indeks for jernbanekonnektivitet med det formål at kategorisere den grad af integration, der opnås gennem brug af tjenesterne på jernbanenettet, og vise jernbanetransportens potentiale til at konkurrere med andre transportformer.

Kommissionen underretter Europa-Parlamentet og Rådet om sine planer senest den 31. marts 2021.

3. EU-institutionerne og -organerne såvel som medlemsstaterne kan på henholdsvis EU-plan og nationalt plan henvise til det europæiske år og benytte dettes visuelle identitet ved fremme af de aktiviteter, der er omhandlet i stk. 1.

Artikel 4

Koordinering på medlemsstatsplan

Tilrettelæggelsen på nationalt plan af deltagelse i det europæiske år er medlemsstaternes ansvar. De sikrer koordineringen af relevante aktiviteter på nationalt plan og udpeger nationale kontaktpersoner til at sikre koordinering på EU-plan.

Artikel 5

Koordinering på EU-plan

1. Kommissionen indkalder regelmæssigt de nationale kontaktpersoner til møder med henblik på at koordinere afviklingen af det europæiske år. Disse møder giver også mulighed for at udveksle oplysninger om gennemførelsen af det europæiske år på EU-plan og nationalt plan. Repræsentanter for Europa-Parlamentet kan deltage i disse møder som observatører.

2. Koordineringen af det europæiske år på EU-plan skal være tværgående i sin tilgang med henblik på at skabe synergier mellem de forskellige EU-programmer og -initiativer, som finansierer projekter på jernbanetransportområdet eller som har en jernbanetilknytning.

3. Kommissionen indkalder regelmæssigt interessenter og repræsentanter for organisationer og organer, der er aktive på jernbanetransportområdet, herunder eksisterende tværnationale netværk, relevante ikkestatslige organisationer, universiteter og teknologicentre, samt repræsentanter for ungdomsorganisationer og -fællesskaber, for organisationer der repræsenterer personer med handicap og personer med nedsat mobilitet, til møder for at bistå Kommissionen i gennemførelsen af det europæiske år på EU-plan.

4. Kommissionen kan, hvis midlerne til rådighed tillader dette, tilrettelægge indkaldelser af forslag og projekter, der kan modtage støtte til deres enestående bidrag til opfyldelsen af det europæiske års mål.

Artikel 6

Internationalt samarbejde

I forbindelse med det europæiske år samarbejder Kommissionen om fornødent med kompetente internationale organisationer og sikrer i den forbindelse synligheden af Unionens deltagelse.

Artikel 7

Overvågning og evaluering

Kommissionen forelægger senest den 31. december 2022 Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget en rapport om gennemførelsen, resultaterne og den samlede vurdering af initiativerne fastlagt i denne afgørelse. Med henblik på evalueringen af initiativerne opstiller Kommissionen centrale præstationsindikatorer. Disse centrale præstationsindikatorer anføres i Kommissionens rapport. Med henblik på denne rapport giver medlemsstaterne Kommissionen oplysninger om de aktiviteter, som de har haft ansvaret for.

Artikel 8

Ikrafttræden

Denne afgørelse træder i kraft på dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Udfærdiget i Bruxelles, den 23. december 2020.

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
D. M. SASSOLI	M. ROTH
Formand	*Formand*

BILAG

PARTNERSKABER OG ARRANGEMENTER

I dette bilag opstilles den følgende vejledende liste over partnerskaber og arrangementer i tilknytning til det europæiske år:

1) partnerskaber med filmfestivaler i hele Europa med henblik på at fremhæve jernbanernes fremtrædende plads i filmproduktion
2) samarbejde med europæiske jernbanemuseer og eksisterende kulturelle begivenheder såsom filmfestivaler og kunstudstillinger
3) partnerskaber med ERA for at fremhæve:
   a) jernbanesektorens præstationsevne i Europa
   b) den knowhow, som jernbanesektorens aktører, navnlig jernbanearbejdere, er i besiddelse af
   c) jernbanetransports fordele, når det gælder sikkerhed og miljøbeskyttelse og
   d) karrieremuligheder i jernbanesektoren for elever, studerende og lærlinge
4) mobile udstillingstog i Unionen med henblik på at informere offentligheden om målene for det europæiske år og fremhæve, hvor tiltrækkende dets mange budskaber er
5) uddeling af interrailpas til unge i forbindelse med Erasmus-studier eller konkurrencer for at forøge udbredelsen af det europæiske år
6) brug af jernbanestationer som steder for kunst, bymæssige mødesteder og økonomiske og kulturelle knudepunkter og knudepunkter for borgerne, og brug af jernbanemuseer for at formidle det europæiske års budskaber.