KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 10.07.1998
KOM(1998) 431 endelig udg.

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

TIL RÅDET, EUROPA-PARLAMENTET, REGIONSUDVALGET OG DET ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG

UDVIKLING AF BORGERNES TRANSPORTNET

Hvorfor det er vigtigt med en god lokal og regional personbefordring, og hvordan Europa-Kommissionen bidrager hertil

UDVIKLING AF BORGERNES TRANSPORTNET

INDHOLDSFORTEGNELSE

RESUMÉ 3

1. **INDLEDNING** 5

1.1 Hvorfor det er vigtigt med en god lokal og regional personbefordring 5
1.2 Udfordringer og muligheder for forandring 6
1.3 Den Europæiske Unions rolle 8

2. **ARBEJDSPROGRAMMET** 9

2.1 Fremme af informationsudveksling 9

2.1.1 Lokal mobilitetsinformationstjeneste 9
2.1.2 Kontakt mellem nøgleaktører 9

2.2 Benchmarking for at forbedre transportsystemer 10

2.3 Etablering af de rette politiske rammer 11

2.3.1 Fysisk planlægning og miljømæssig vurdering 12
2.3.2 Mobilitetsstyring 12
2.3.3 Fair og effektiv prissætning på transportområdet 13
2.3.4 Telematik på transportområdet 14
2.3.5 Normer for køretøjer og miljø 15
2.3.6 Offentlige transporttjenester og konkurrence om lokal og regional personbefordring 16

2.3.7 Kvinders transportbehov 18
2.3.8 Transport for bevægelseshæmmede 18

2.4 Effektiv anvendelse af Den Europæiske Unions finansielle instrumenter 19

2.4.1 Det transeuropæiske transportnet 20
2.4.2 Programmer for forskning, teknologisk udvikling og demonstration 21

2.4.3 Regionaludvikling og strukturfondene 21
2.4.4 Tilvejebringelse af information om EU-finansiering 22

3. **KONKLUSION** 24

BILAG 25
Resumé af arbejdsprogrammet

Resumé

Denne meddelelse er en opfølgning af Europa-Kommissionens grønbog om borgernes transportnet og dens vurdering af mulighederne for, at passagererne benytter en kombination af transportmidler. Hovedpunkterne er:

- god lokal og regional personbefordring er en væsentlig del af Europas transportsystem
- lokal og regional transport er primært et anliggende for lokale, regionale og nationale myndigheder, der samarbejder med transportoperatører og brugere
- Kommissionens rolle er at tilvejebringe nyttige værktøjer til myndigheder, operatører og brugergrupper samt fastlægge de rette politiske rammer for bæredygtig mobilitet.

I meddelelsen beskriver Kommissionen sit treårige arbejdsprogram, der har til formål at støtte den lokale og regionale personbefordrings rolle, således at transporten kan bidrage til at fremme økonomisk udvikling og beskæftigelse, mindske overbelastning, bruge mindre energi, reducere forurening og støjniveau, nedbringe den sociale udstødelse og forbedre livskvaliteten. Hvis man skal nå disse mål, skal brugerne i højere grad benytte miljøvenlige transportformer som ren og effektiv offentlig og privat transport eller cykle og gå. Det kræver en integreret holdning.

Arbejdsprogrammet dækker informationsudveksling, benchmarking, indførelse af de rette politiske rammer og anvendelse af Fællesskabets finansielle instrumenter. I overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet vil Europa-Kommissionen hovedsageligt fungere som støtte eller katalysator.

For at fremme informationsudveksling er Europa-Kommissionen i færd med at oprette en europæisk lokal mobilitetsinformationstjeneste (European Local Transport Information Service), således at politiske planlæggere og praktikere kan få oplysninger om transportudviklingen i hele Europa.

Kommissionen støtter benchmarking for lokal og regional persontransport baseret på landenes egen vurdering. Det vil kunne hjælpe de offentlige myndigheder, transportoperatører og brugergrupper til at sammenligne deres transportsystems effektivitet med transportsystemer andre steder og dermed kunne fremme ændringer, hvor der er behov for det.

For at fastlægge de rette politiske rammer er Kommissionen i færd med at udvikle foranstaltninger, der kan være til hjælp, når transportaspekterne i den fysiske planlægning skal behandles; endvidere arbejder Kommissionen på at fremme mobilitetsstyringsordninger; fremme applikationer inden for transporttelematik, støtte en mere fair og effektiv prissætning på transportområdet; indføre harmoniserede normer for konstruktion af køretøjer; og imødekomme transportbehov hos kvinder og bevægelseshæmmede personer. Kommissionen undersøger, hvordan Fællesskabets lovgivning om offentlig service og konkurrence anvendes inden for personbefordring med henblik på at fremsætte forslag til lovgivning.

For at sikre, at Den Europæiske Unions finansielle instrumenter anvendes effektivt, vil Kommissionen undersøge, hvordan man tager hensyn til lokale og regionale tilkoblinger til nettet i retningslinjerne for det transeuropæiske transportnet. Den vil støtte

demonstrationsprojekter for at afprøve forskningsresultater og via strukturfondene opprioritere bistand til bæredygtig lokal og regional transport.

1. INDLEDNING

1.1 Hvorfor det er vigtigt med en god lokal og regional personbefordring

Amsterdam-traktaten omfatter for første gang bæredygtig udvikling som en af Den Europæiske Unions målsætninger. Transport spiller en central rolle for dette[1].

Et velfungerende, europæisk transportsystem kræver en god, bæredygtig lokal og regional personbefordring[2]. Den bidrager til økonomisk udvikling og beskæftigelse[3] og mindsker overbelastningen. Den bidrager til et renere miljø, fordi den bruger mindre energi, laver mindre støj og frembringer færre forureningskilder [4]. Den mindsker den sociale udstødelse, fordi den giver mennesker uden bil mulighed for at få adgang til job, skoler, forretninger, lægehjælp og fritidsaktiviteter - i erkendelse af, at kvinder, unge, ældre, arbejdsløse og handicappede er særligt afhængige af offentlig transport. God, bæredygtig personbefordring er altafgørende i byområderne, hvor 80% af Unionens befolkning bor[5]. Personbefordring bidrager også til at øge livskvaliteten i landdistrikterne. Alle disse forhold er lige så vigtige i de lande, der har ansøgt om medlemskab af Unionen, som i de eksisterende medlemsstater.

For mange mennesker i Europa har udbredelsen af privatbilismen betydet en hidtil ukendt mobilitet og stor fleksibilitet i deres liv. Når vi imidlertid ser på fremtiden, er det klart, at de nuværende mønstre for anvendelse af egen bil ikke kan opretholdes. Det er anslået, at mindst tre ud af ti bilture i byområder i Europa kunne foretages med et mere miljøvenligt transportmiddel[6]. For at nå frem til et sådant skift er det nødvendigt at foretage en integreret planlægning af lokale og regionale transportsystemer med stor opmærksomhed på brugernes behov, og hvordan folk opfatter alternativer til biler.

Denne meddelelse er en opfølgning på grønbogen om borgernes transportnet[7] fra 1995 og Europa-Kommissionens vurdering af potentialet i intermodal personbefordring[8]. Der

---

[1] Jf. 'Agenda 2000. Et styrket og udvidet EU', KOM (97) 2000.

[2] Persontransport på land kan opdeles i individuel transport såsom privatbiler, motorcykler, cykler og gang og kollektiv transport som busser, sporvogne, tog, bybaner, taxaer og biler på delebasis. Kollektiv transport kan enten udbydes af private eller offentlige organisationer. Individuel transport kaldes også privat transport. Kollektiv transport kaldes også offentlig transport og beskrives som offentlig transport i denne meddelelse. Bæredygtige transportsystemer kan omfatte alle former for transport, både brugt enkeltvist eller i kombination med flere, men med en langt større andel til miljøvenlige former, såsom offentlig transport, cykling og gang.

[3] Se for eksempel 'Miljø og beskæftigelse - udvikling mod et bæredygtigt Europa' (KOM(97) 592).

[4] I 'On transport and CO2 - developing a Community approach', COM(98) 204 (den danske udgave er ikke til rådighed) påpeges det, at bedre lokal og regional transport spiller en rolle for at nå det mål, der blev fastlagt på konferencen i Kyoto i 1997 med en 8%-nedbringelse i Den Europæiske Union af CO_2 inden 2008-2012 i forhold til 1990-niveau.

[5] Jf. 'En dagsorden for byerne i Den Europæiske Union', KOM (97) 197.

[6] 'Changing daily urban mobility: less or differently?', Transportministrene samlet i Rådet, rundbordskonference 102, 1996.

[7] 'Borgernes transportnet. Fuld udnyttelse af potentialet i den offentlige personbefordring i Europa', KOM (95) 601.

trækkes på de nyttige svar, som 176 organisationer fremsendte til grønbogen såvel som på bidrag fra de 250 repræsentanter for offentlige myndigheder, transportoperatører og brugergrupper, der deltog i borgernes transportnetforum i Bruxelles i juni 1996.

Foranstaltningerne i denne meddelelse supplerer de mere brede fællesskabsinitiativer. De hjælper myndighederne til at opfylde kravene i rammedirektivet om luftkvalitet[9] og er en del af handlingsplanen for en bæredygtig udvikling i byerne, som Kommissionen offentliggør i løbet af 1998.

1.2 Udfordringer og muligheder for forandring

Der er allerede nu gjort store fremskridt for at få en god lokal og regional personbefordring. I grønbogen om borgernes transportnet og andre dokumenter beskrives talrige eksempler på god praksis. Ikke desto mindre er udfordringerne stadig enorme. Mellem 1970 og 1996 fordobledes den gennemsnitlige daglige afstand, som den enkelte rejser, til 35 km - og mere end 80% heraf sker i bil. Over tre fjerdedele af alle ture er på under 10 km, hvilket understreger betydningen af en god lokal og regional personbefordring.

Hver by og region har forskellige karakteristiske træk, og hver især udvikler de sig på deres egen måde. Lokal og regional transport er primært et spørgsmål for lokale, regionale og nationale myndigheder, der arbejder med transportoperatører og transportbrugergrupper. Der findes ikke én rigtig metode for transportudvikling, som kan fremme stærkere lokaløkonomier og sikre bedre miljø og social samhørighed. Ikke desto mindre er der bred accept af det grundlæggende behov for at komme bort fra afhængigheden af privatbiler og gøre transportsystemerne mere bæredygtige. Der er også en høj grad af enighed blandt myndigheder og transportoperatører om, hvordan de kan opnå dette (jf. den indrammede tekst). Europa-Kommissionen tilslutter sig denne fremtidsvision for lokal og regional transport.

---

[8] Task-forcen om transportintermodalitet har skrevet adskillige rapporter, der er tilgængelige elektronisk på http://www.cordis.lu/transport/src/task.htm. Jf. også 'Intermodalitet og intermodal godstransport i Den Europæiske Union', KOM (97) 243.

[9] Direktiv 96/62.

Praktiske metoder til at gøre transportsystemer mere bæredygtige og mindske afhængigheden af privatbiler

- højne kvaliteten og tilgængeligheden af offentlige transporttjenester og deres kapacitet, så de har den fornødne fleksibilitet til at imødekomme ændringer i transportbehov
- gøre det mere attraktivt at cykle og gå
- nedbringe transportefterspørgslen, for eksempel ved at vende tendensen til, at boliger, arbejdspladser, skoler, forretninger, lægeklinikker og fritidsaktiviteter spredes langt fra hinanden og bliver vanskeligt tilgængelige uden en privat bil
- anerkende, at biler fortsat vil spille en rolle i lokale transportsystemer, samtidig med at man gør det muligt at have en god livskvalitet uden at være afhængig af biler
- fjerne psykologiske barrierer over for brugen af alternativer til biler og vinde offentlig støtte til politikker, der fremmer øget brug af disse alternativer
- aktivt styre brug af biler i overbelastede områder - for eksempel gennem parkeringsrestriktioner, tilkørselskontrol eller vejafgiftssystemer
- gøre transport til en væsentlig del af strategierne for arealanvendelse, økonomisk udvikling og social samhørighed
- muliggøre nye fleksible arbejdstidsaftaler[10]
- samle alt dette for at skabe et dør-til-dør transportsystem, som folk kan bruge som et integreret borgernes transportnet.

Transportsystemets opbygning gør det ofte vanskeligt at omsætte foranstaltninger som disse i praksis. Mennesker har forskellige krav til mobilitet og ønsker fleksible, individuelle løsninger - mens offentlige transportmyndigheder og -operatører finder det lettere at udbyde standardiserede tjenester. Mennesker bevæger sig fra dør til dør og ønsker at kunne gøre det i et sammenhængende system - mens transporttjenester generelt ydes på en sådan måde, at de involverer flere forskellige transportformer. Folks transportbehov ændrer sig, og det samme gælder for den betydning, man tillægger faktorer som bæredygtighed - mens der er en tendens til, at mønstrene for transportudbud forbliver statiske.

Der er behov for en integration af transporttjenester, som fremmer effektiv dør-til-dør transport, uanset hvor mange omstigninger eller hvilke afstande det drejer sig om. Et af nøgleprincipperne i denne forbindelse er intermodalitet. Det gør det muligt at anvende forskellige transportmåder som en del af sammenhængende transportkæder (jf. den indrammede tekst).

---

[10] Jf. Grønbogen "Partnerskab – vejen til en ny tilrettelæggelse af arbejdet" KOM(97) 128

Væsentlige elementer i en intermodal indgangsvinkel til lokal og regional personbefordring

- planlægning af intermodal transport og infrastrukturudvikling, der sikrer gode forbindelser mellem de enkelte transportformer og gør omstigning mellem dem let;
- intermodale transportoperationer med koordinerede køreplaner og [illegible] så operatører og myndigheder kan reagere fleksibelt på afbrænk[illegible]
- intermodale støttetjenester og -teknologier, der gør tjenester som rejseinformationer, udstedelse af billetter og betaling uafhængig af transportform, og som, ideelt set, dækker al transport inden for et givet område.

1.3 Den Europæiske Unions rolle

Når man skal vurdere Den Europæiske Unions rolle inden for lokal og regional transport, er subsidiaritet det centrale princip. Unionen bør kun handle, hvor den kan øge værdien af aktioner på nationalt, regionalt og lokalt plan. Høringen om grønbogen om borgernes transportnet viste udbredt tilslutning til, at Den Europæiske Union kan øge værdien på fire nøgleområder, hvor den primært fungerer som støtte eller katalysator for andres aktioner:

(1) fremme af informationsudveksling, hvilket vil gøre det lettere at finde ud af, hvad der har fungeret andre steder, og hvad der ikke har;

(2) fremme af benchmarking for serviceniveau, således at offentlige myndigheder og transportoperatører kan drage nytte af at sammenligne deres lokale og regionale transportsystemers effektivitet med systemer andre steder;

(3) indførelse af en politik og juridiske rammer, der fremmer bedre brug af lokale og regionale personbefordringssystemer, hvilket vil bidrage til at opfylde Den Europæiske Unions fælles transportpolitiks målsætninger for effektivitet, kvalitet og bæredygtig mobilitet;

(4) effektiv anvendelse af Den Europæiske Unions finansielle instrumenter, således at disse fremmer investeringer i lokal og regional personbefordring, hvor dette er nødvendigt for at opfylde Den Europæiske Unions målsætninger for f.eks. vækst, konkurrenceevne, lige muligheder, adgang for bevægelseshæmmede, beskæftigelse, økonomisk og social samhørighed, bedre luftkvalitet, energibesparelser og udvidelse af Unionen.

I denne meddelelse fastlægges Europa-Kommissionens arbejdsprogram for 1998-2000 på disse fire områder. Arbejdsprogrammet er opsummeret i et bilag.

2. ARBEJDSPROGRAMMET

2.1 Fremme af informationsudveksling

I Europa findes der mange erfaringer og stor ekspertviden om lokal og regional transport. Nogle af de vigtigste kilder på europæisk plan er netværk af transportoperatører og offentlige myndigheder, EU-finansierede forsknings- og udviklingsprojekter og en ny opgørelse over, hvad man har opnået inden for adgang til transport i medlemsstaterne[11]. Der findes også omfattende nationale og lokale informationer. Der er stor efterspørgsel efter denne type informationer. Udfordringen ligger i at gøre dem bredt tilgængelige.

2.1.1 Lokal mobilitetsinformationstjeneste

Europa-Kommissionen har indgået en kontrakt med POLIS-nettet bestående af byer og regioner og den Internationale Union for Offentlig Transport (UITP) om at udvikle en europæisk lokal mobilitetsinformationstjeneste (ELTIS)[12]. Den skal bestå af en database med information om alle former for lokal og regional personbefordring. Indholdet skal omfatte udformning af serviceydelser, tilgængelighed, planlægning og arealanvendelse samt prisfastsættelse. Tjenesten vil være til rådighed fra midten af 1998. Databasen vil blive forsynet med oplysninger fra ovennævnte kilder, nyindsamlede eksempler på god praksis og projektbeskrivelser, der indsendes af tjenestens brugere. Brugerne vil blive i stand til at konsultere tjenesten elektronisk over Internettet. Støtteinformation kan fås i papirudgave.

2.1.2 Kontakt mellem nøgleaktører

Europa-Kommissionen vil bistå nationale regeringer, som ønsker at afholde rundbordskonferencer for at bringe centrale organisationer sammen med henblik på at drøfte praktiske løsninger på problemer, der hindrer udvikling af en integreret personbefordring, samt for at give feedback til Kommissionens arbejde.

Kommissionen vil inden udgangen af 1998 afholde en international konference for at øge kendskabet til de værktøjer, som den udvikler til lokale transportmyndigheder, operatører og brugergrupper. Transport vil også indtage en fremtrædende plads på det byforum, som Kommissionen inviterer til mod slutningen af 1998.

Europæiske netværksorganisationer og lokale og regionale myndigheder gør det lettere at udveksle og formidle viden om Den Europæiske Unions politikker og programmer. Kommissionen vil bistå disse netværk med at samarbejde og sikre, at de har god adgang til information om Den Europæiske Unions politikker, der vedrører personbefordring.

I landene i Central- og Østeuropa og i de baltiske stater er der de sidste ti år sket store ændringer i rejsemønstrene. I stadig stigende grad ønsker lokale, regionale og nationale myndigheder samt ikke-statslige organisationer i disse lande transportpolitikker, der kan

---

[11] Undersøgelse af tilgængelig transport gennemført af Europa-Kommissionen (GD VII) i 1997. Resultaterne heraf vil være til rådighed i 1998.

[12] http://www.eltis.org

fremme bæredygtighed og forbedre kvaliteten i offentlig transport, samtidig med at fordelene ved større mobilitet bevares. De kunne lære af hinanden og af tilsvarende myndigheder og organisationer i Den Europæiske Union. Kommissionen har til hensigt at tilskynde til etablering af netværk for at imødekomme disse behov. Den vil fortsat skabe mulighed for, at organisationer fra Central- og Østeuropæiske lande og de baltiske stater kan deltage i forskningsprogrammer finansieret af Kommissionen.

Som eksempel på hvordan man kan bringe nøgleaktører sammen, har Kommissionen besluttet at støtte europæiske cyklistorganisationers arbejde med at forbinde nationale net af cykelstier, hvilket vil være til fordel for transport og miljø samt turisme, sundhed og regional udvikling.

2.2 Benchmarking for at forbedre transportsystemer

Offentlige myndigheder og operatører med ansvar for lokal og regional personbefordring bør være i stand til at sammenligne deres eget transportsystems effektivitet med god praksis andre steder. Det vil hjælpe dem til at forstå, hvordan de kan foretage forbedringer og give dem et incitament til at gøre en indsats. Stor effektivitet bør anerkendes og belønnes. Nøgleresultater fra benchmarking bør være tilgængelige for passagerer og befolkningen i almindelighed.

Europa-Kommissionen vil bidrage til at opfylde disse målsætninger med et initiativ til et internt benchmarkingsystem for lokal personbefordring. I andre sektorer har organisationer brugt benchmarking til at gennemføre fortsatte forbedringer i servicekvalitet og kommerciel effektivitet[13]. Nogle offentlige transportoperatører har også indført benchmarking, blandt andet i form af sammenligninger mellem forskellige bybane-systemer.

I 1998 vil QUATTRO-forskningsprojektet[14], som Kommissionen støtter økonomisk, fremlægge en opgørelse over kvalitetskriterier og metoder for kvalitetsstyring. De skal bruges som nyttige værktøjer for dem, der undersøger transporttjenesternes effektivitet.

Ud over at indføre benchmarking for offentlige transporttjenester er det imidlertid nødvendigt at udvikle teknikker til vurdering af lokale transportsystemer som helhed. Visse aspekter af transportoperatørernes effektivitet afhænger af faktorer som trafikstyring og fysisk planlægning, som de ikke selv har kontrol over. I de samlede vurderinger af systemet anerkender man, at de offentlige myndigheder har et ansvar for at styre udviklingen af lokal og regional transport. I løbet af 1998 iværksætter Kommissionen et pilotprojekt, hvor der skal indføres benchmarking for lokale personbefordringssystemer (jf. den indrammede tekst) i partnerskab med De Europæiske Kommuners og Regioners Råd (CEMR).

I 1998 fremlægger Kommissionen en meddelelse om indførelse af benchmarking inden for transport.

Den europæiske standardiseringsorganisation (CEN) har til hensigt at vedtage standarddefinitioner, som kan bruges til at fastsætte kvalitetskriterier for

---

[13] 'Kortlægning af den europæiske industris konkurrencedygtighed', KOM (96) 463.

[14] Kvalitetsholdning ved udlicitering af offentlige transportopgaver i byområder.

personbefordring[15]. Dette arbejde begyndte i 1997 og forventes afsluttet i 2001. I slutningen af 1998 fremlægger Kommissionen anbefalinger til CEN på grundlag af resultaterne af de projekter om kvalitet og benchmarking, den har støttet.

Fra 1999 og frem vil Kommissionen tilskynde offentlige myndigheder og operatører til i vidt omfang at indføre benchmarking. Den vil offentliggøre en håndbog om benchmarking for lokal offentlig transport og sikre, at en database med de opnåede resultater bliver bredt tilgængelig. En måde at opmuntre til anvendelse af kvalitetskriterier, benchmarking og offentlig adgang til resultaterne ville være at tildele kvalitetsmærker og/eller -priser. Kommissionen agter at overveje fordelene ved noget sådant.

Kommissionen nedsætter en rådgivende ekspertgruppe, der skal bistå den med at indføre benchmarking i lokal og regional personbefordring.

Pilotprojektet om benchmarking

I 1998-99 arbejder Europa-Kommissionen sammen med en lille gruppe offentlige myndigheder og operatører, der har udtrykt interesse for benchmarking. Projektet vil blive afviklet i to faser baseret på tekniske vejledninger, der er udarbejdet ud fra materiale fra adskillige forskningsprojekter, som Kommissionen har ydet støttet til.

(1) Effektivitetsvurdering: pilotgruppen vil måle og sammenligne effektiviteten i deres lokale transportsystemer i forhold til nøgleindikatorer, der dækker emner som:

- hvilke transporttjenester ønsker folk, og hvor godt imødekommer systemerne disse krav?
- hvor effektive er transporttjenesterne?
- hvilken indvirkning har transport på andre sektorer såsom miljøet?

(2) Benchmarking i detaljer: Undergrupper, der hver ledes af en af deltagerne, skal undersøge udvalgte emner, som de ser som en betingelse for at gennemføre forbedringer.

2.3 Etablering af de rette politiske rammer

Mulighederne for at udvikle bedre personbefordring afhænger af, at man får skabt de rette politiske rammer. Disse rammer påvirker efterspørgselsniveauet for transport, husholdningers, virksomheders og offentlige organers beslutninger om, hvor de vil slå sig ned, incitamenter til at vælge offentlig eller privat transport og incitamenter for offentlige transportoperatører og myndigheder til at forbedre deres effektivitet, tilbyde bedre tjenester til forskellige brugergrupper og deltage i en integration af infrastruktur, opgaver og støttetjenester. I dette afsnit skitseres Unionens rolle i udviklingen af de rette politiske rammer.

[15] CEN/TC320 - Transporttjenester, WG 5 - Kollektiv personbefordring.

2.3.1 *Fysisk planlægning og miljømæssig vurdering*

Arealudnyttelsen i Europa er gennemgående blevet mere spredt. En af hovedårsagerne er bilparkens stigende omfang. Til gengæld har den spredte arealudnyttelse svækket den offentlige transport og gjort det vanskeligere at leve godt uden at have bil. Lokale, regionale og nationale myndigheder ønsker i stadig stigende grad en arealudnyttelsespolitik, der støtter bæredygtig transport. Kommissionen vil undersøge, hvordan Den Europæiske Unions instrumenter såsom det transeuropæiske transportnet, regional- og samhørighedspolitikken samt miljø- og turismeprogrammer kan tilpasses, så de fremmer indførelsen af god praksis for transportdelen af den fysiske planlægning. Denne fremgangsmåde stemmer overens med den europæiske arealanvendelsesplan (European Spatial Development Perspective)[16].

Lokale, regionale og nationale myndigheder gør i stadig højere grad brug af miljøvurderinger som en del af den fysiske planlægning. Kommissionen har udarbejdet et direktivforslag for at fremme dette[17]. I henhold til dette direktiv skal der foretages miljøvurderinger af mange planer og forslag til transport og arealudnyttelse; direktivet vil kunne træde i kraft fra 2000.

Kommissionen har til hensigt at tilbyde offentlige myndigheder vejledning i at indføre transportaspektet i denne form for miljøvurdering på lokalt og regionalt plan, herunder miljømæssige fordele og transportomkostninger. Vejledningen vil blive baseret på forskning, der skal gennemføres mellem 1997 og 2000[18]. Den vil blive formidlet i form af en metode håndbog og efteruddannelsesworkshops.

2.3.2 *Mobilitetsstyring*

Flere og flere arbejdsgivere og virksomheder[19] bruger mobilitetsstyringsplaner. Disse planer fremmer bæredygtige transportmønstre blandt ansatte og gæster. Det sker for at sikre tilgængelighed og miljømæssige forbedringer, og det er i stadigt stigende grad en betingelse for at få tilladelse til at starte nybyggeri eller udvikling. Mobilitetsstyringsplaner kan også give virksomhederne besparelser i form af nedskæringer i støtten til bilpendling, parkeringspladser og forretningsrejser.

---

[16] Det første officielle udkast til den europæiske areakanvendelsesplan (European Spatial Development Perspective) blev godkendt på det uformelle ministermøde i Noordwijk i juni 1997 som referencedokument for retningslinjerne for en integreret, fælles tilgang til arealanvendelse i Den Europæiske Union.

[17] 'Forslag til Rådets Direktiv om vurdering af af bestemte planers og programmers virkning på miljøet', KOM (96) 511.

[18] Inklusive tre projekter, der allerede er iværksat: SESAME om arealudnyttelse, adfærd og rejseefterspørgsel; COMMUTE (COmmon Methodology for MUltimodal Transport Environmental impact assessment); og LEDA (LEgal anD RegulAtory measures for sustainable transport in cities).

[19] Herunder Europa-Kommissionen, som er i færd med at udvikle en mobilitetsstyringsordning for sine egne ansatte som led i sin såkaldte Green Housekeeping Plan.

To forskningsprojekter[20], der får økonomisk bistand fra Europa-Kommissionen, støtter mobilitetsstyringsdemonstrationer i alt sytten steder. Projekterne skal munde ud i en håndbog om, hvordan man indfører mobilitetsstyring, og analysere de juridiske, skattemæssige og organisatoriske hindringer for yderligere udvikling af mobilitetsstyring.

Kommissionen støtter oprettelsen af en europæisk platform for mobilitetsstyring i løbet af 1998 og ønsker at etablere et partnerskab med repræsentanter fra medlemsstaterne, erhvervslivet og brugerne. Denne platform skal samle erfaringer med mobilitetsstyring, tilrettelægge rundbordskonferencer med deltagelse af større arbejdsgivere, fagforeninger, transportbrugergrupper og operatører samt indføre benchmarking for mobilitetsstyringsordninger. Kommissionen støtter fortsat bevidstgørelsesaktiviteter som den række af europæiske mobilitetsstyringskonferencer, der blev indledt i 1997.

Kommissionen har til hensigt at fremlægge en meddelelse om mobilitetsstyring i år 2000.

2.3.3 Fair og effektiv prissætning på transportområdet

På nuværende tidspunkt gør prissætningssystemet på transportområdet ikke nok for at fremme overgangen til mere bæredygtige transportmidler. De priser, der opkræves for individuelle rejser, afspejler ikke i tilstrækkelig grad omkostningerne til den anvendte infrastruktur og de eksterne omkostninger såsom overbelastning, forurening og ulykker, som disse ture pålægger andre brugere af transportsystemet og samfundet som helhed. Bilejere betaler relativt høje faste omkostninger og relativt lave variable omkostninger pr. kørt kilometer. Det betyder, at selv hvor det kunne lade sig gøre at vælge offentlige transportmidler, gå eller cykle, afholder opbygningen af omkostningerne til bilkørsel bilejerne fra at foretage dette valg.

I sin grønbog om fair og effektiv prissætning på transportområdet[21] slog Europa-Kommissionen til lyd for nye rammer for prissætning for at få internaliseret de eksterne transportomkostninger. Dette skulle baseres på mere rimelige, differentierede afgifter, som skulle afspejle de miljø- og belastningsmæssige omkostninger ved hver rejseform og få flere mennesker til at benytte alternativer til private biler. Dette er en effektiv måde at løse mobilitetsproblemer på og nedbringe miljøskader. Mange af fordelene - såsom forbedret offentlig transport - vil især hjælpe lavindkomstgrupper.

Vejafgifter kan bruges til at løse problemer med overbelasting og gennemføre en fair og effektiv prisfastsættelse i byområder. Kommissionen mener, at offentlighedens accept af noget sådant afhænger af, at en betydelig andel af indtægterne fra vejafgifterne geninvesteres lokalt, således at offentlig transport og faciliteter for fodgængere og cyklister står højt på listen over denne type investeringer. Sådan kan vejaftgiftsordninger bidrage yderligere til en bæredygtig lokal og regional personbefordring.

---

[20] MOMENTUM (MObility manageMENT in the Urban environMent) og MOSAIC (MObility Strategy Applications In the Community). Andre fællesskabsstøttede forskningsprojekter, der omfatter mobilitetsstyringsdemonstrationer som en del af deres arbejde, er CONCERT (Cooperation for Novel City Electronic Regulating Tool), ADEPT (Automatic Debiting and Electronic Payment for Transport) og CAPITALS (Capitals Project for Integrated Telematics Applications on a Large Scale).

[21] 'Mod fair og effektiv prissætning på transportområdet', KOM (95) 691.

Kommissionen planlægger at samarbejde med tværnationale grupper af myndigheder fra byer eller regioner, der alvorligt overvejer at indføre vejafgifter. Den vil tilbyde en koordineret indsats for at sikre, at disse grupper kan få størst mulig fordel af Kommissionens forskning og tekniske arbejde på området, herunder den erfaring, som de byer, der deltager i projekterne, har indhøstet indtil nu. Kommissionen har iværksat CAPRI[22], en samordnet aktion[23], for at konsolidere forskningsresultater inden for prissætning på transportområdet og skabe konsensus om følgerne af en given transportpolitik. Kommissionen vil endvidere undersøge de faktorer, der påvirker offentlighedens accept af prissætningsforanstaltninger og afgifter på pendling og forretningsrejser (herunder parkering).

Kommissionen offentliggør i løbet af 1998 en hvidbog om en fælles tilgang til infrastrukturafgifter på tværs af forskellige transportformer.

2.3.4 Telematik på transportområdet

Europa er ved at blive et 'informationssamfund', hvor dygtig håndtering og brug af informationer bliver stadig vigtigere for virksomhedernes konkurrenceevne og kvaliteten i den offentlige service. På transportområdet er Europa-Kommissionen opsat på at få mest muligt ud af mulighederne i telematikapplikationer[24], hvor man kombinerer informations- og telekommunikationsteknologier. Således kan man forbedre effektivitet og kvalitet i transporttjenester og bidrage til deres integration.

Nye telematikapplikationer, der er resultatet af forskning og udvikling støttet af Kommissionen, kan give on-line information, som er lette at bruge, både hjemme, på arbejde, under rejsen eller ved stoppesteder og stationer. Disse oplysninger kan gøres tilgængelige gennem faste terminaler eller gennem mobile anordninger, såsom bærbare rejsevejledere. Kommissionen mener, at informationerne bør dække så mange forskellige transportformer som muligt, herunder offentlige transportveje og køreplaner, graden af belastning på vejnettet, adgang til parkeringspladser og forureningstilfælde.

Kommissionen støtter udvikling af elektroniske betalings- og billetsystemer til offentlig transport, intermodal transport, indførelse af vejafgifter og multibetalingskort (der kan bruges til at betale for offentlig transport og parkering samt også som elektronisk tegnebog og adgang til information). Den arbejder på at sikre hensigtsmæssig interoperabilitet mellem disse systemer[25] - for eksempel ved at støtte den samordnede aktion CARD-ME[26]. Kommissionen fremlægger en meddelelse om elektronisk betalingsopkrævning i løbet af 1998.

Kommissionen støtter også udvikling af telematikapplikationer til trafikkontrol og forkørselsret for offentlige transportmidler ved lyskryds, styring af vognparken for

---

[22] Concerted Action for transport Pricing Research Integration [samordnet aktion for integration af forskning i prissætning på transportområdet].

[23] Samordnede aktioner anvendes til at styrke forskningsresultater ved at skabe kontakt mellem repræsentanter for medlemsstaterne og forskere fra forskellige fag og forskningsprojekter.

[24] Også kendt som intelligente transportsystemer (ITS).

[25] Denne målsætning blev fastlagt i 'Om en fællesskabsstrategi for udbygning af vejtelematik i Europa', KOM (97) 223. Interoperabilitet betyder, at hvert system bør kunne acceptere brugere af andre systemer.

[26] Samordnet aktion om forskning i efterspørgselsstyring i Europa (har været i kraft siden 1993).

offentlige transportoperatører, sikring af at den offentlige transport imødekommer efterspørgslen samt hjælp til handicappede og ældre passagerer. Den øgede elektroniske handel vil muliggøre udviklingen af endnu flere applikationer, for eksempel reservationer.

Telematik er et værktøj, der kan bruges til opfyldelse af de politiske målsætninger, som varierer fra ét sted til et andet. For at bistå med udbredelsen af telematikapplikationer i byer og styre forbindelserne til systemer på det transeuropæiske net støtter Kommissionen det såkaldte ITS City Pioneers-projekt og CARISMA-projektet. Hermed vil byerne kunne få råd om, hvordan de kan udnytte mulighederne med transporttelematik, som er tilpasset deres individuelle behov.

2.3.5 Normer for køretøjer og miljø

Busser og rutebiler i Den Europæiske Union er produceret i henhold til forskellige tekniske normer. For at arbejde i retning af en harmonisering har Kommissionen fremsat forslag til et direktiv om normer for nye busser og rutebiler. Disse omfatter adgangsnormer, der skulle være obligatoriske, i hvert tilfælde for bybusser[27]. Kravene foreslås indført pr. 1. oktober 1999. Vedrørende bytransport har Kommissionen givet den europæiske standardiseringsorganisation (CEN) og den europæiske komité for elektronisk standardisering (CENELEC) mandat til at udvikle referencenormer i rammerne for direktivet om offentlige indkøb[28]. UITP og UNIFE (sammenslutningen af europæisk jernbaneindustri) har for nylig oprettet et europæisk forum for jernbanetransit, som vil undersøge mulighederne for at indføre fælles tekniske specifikationer for materiel til lette sporvogne. Kommissionen vil følge dette arbejde med interesse. Det kan også anvendes som grundlag for normer.

Fællesskabet vedtog første gang miljønormer for køretøjer til vejtransport i begyndelsen af 1970'erne. For mange vigtige forureningskilder er normerne ti gange strengere nu end dengang. Men offentlighedens bekymring, den voksende trafiktæthed og de stærkt forurenede steder i mange byer og storbyer, der ikke er til at komme af med, betyder, at der er behov for stadige forbedringer i normerne.

For at få et teknisk grundlag for lovgivningen om at sikre en omkostningseffektiv nedbringelse af de miljømæssige følger udarbejdede Kommissionen i 1992 Auto/olie-programmet sammen med bilfabrikanterne og olieindustrien. Dette dannede rammerne om en pakke af forslag til lavere udstødningsnormer for køretøjer, forbedret kvalitetsnorm for brændstoffer og strengere regler om inspektion og vedligeholdelsescheck, som Kommissionen fremlagde mellem 1996 og 1998[29].

I begyndelsen af 1997 lancerede Kommissionen Auto/olie II-programmet, som denne gang også inddrager medlemsstaterne og ikke-statslige organisationer. Sideløbende med fortsatte overvejelser over normer for køretøjer og brændstoffer arbejder en

---

[27] Kommissionen er i færd med at undersøge, om det er hensigtsmæssigt at indføre ensartede standarder for rutebiler.

[28] Direktiv 93/38

[29] Jf. 'En strategi for bekæmpelse af luftforurenende emissioner fra vejtransport baseret på resultaterne af auto/olie-programmet' (KOM (96) 248).

arbejdsgruppe med, hvordan foranstaltninger vedrørende offentlig transport og forbedret prissætning på transportområdet kan forbedre miljøforholdene.

2.3.6 *Offentlige transporttjenester og konkurrence om lokal og regional personbefordring*

Offentlig transport spiller en vigtig rolle for nedbringelsen af miljøskader, støtte til økonomisk vækst og fremme af social samhørighed. Det betyder, at samfundet som sådant ofte kræver en højere grad af offentlige transporttjenester, end de rent handelsmæssige beslutninger, som operatørerne træffer, sikrer. Disse tjenester kaldes offentlige tjenester.

Det er de offentlige myndigheders ansvar at give tilladelse til eller træffe beslutning om tilvejebringelse af offentlige tjenester - og om nødvendigt at bidrage til at betale for dem. Dette gælder, hvad enten de operatører, der præsterer tjenesterne, kommer fra den private eller den offentlige sektor[30].

I lokal og regional transport er integration af tjenester et af de mest presserende krav til offentlige tjenester. Rent kommercielle vurderinger foretaget af operatører, der konkurrerer om de forskellige tjenester, kan kun sjældent sikre den grad af integration, der er nødvendig, hvis offentlig transport skal være et attraktivt alternativ til privatbiler. Den bedste måde at sikre integration på, er ofte at tildele en operatør eneret til at yde en bestemt form for offentlig transporttjeneste i et bestemt geografisk område. Endvidere kan garantier om eneret have den fordel, at den øger operatørernes lyst til at investere i infrastruktur, køretøjer eller markedsføringsinitiativer, hvad de måske ellers ikke ville have gjort.

Disse argumenter for offentlige støtteordninger og enerettigheder skal dog ses i lyset af risikoen for efterladenhed, manglende reaktion på ændringer i forbrugernes behov og tiltrækkende, konkurrerende transportformer samt ringe værdi for de offentlige udgifter. For at undgå noget sådant bør rammerne for offentlige tjenester udformes på en sådan måde, at de indeholder incitamenter for både myndigheder og operatører.

I henhold til Fællesskabets lovgivning[31] skal offentligt finansierede transporttjenester allerede nu klart defineres i kontrakter og operatørerne modtage ordentlig kompensation. Medlemsstaterne kan dog fritage lokal og regional personbefordring fra disse krav. Endvidere er der intet krav om, at myndighederne skal lade markedskræfterne bestemme, når de tildeler enerettigheder eller kontrakter om offentlige tjenester.

Europa-Kommissionen er af den opfattelse, at denne situation er utilfredsstillende. Den sikrer ikke god værdi for pengene, den virker ikke kvalitetsfremmende, og den sikrer ikke klarhed og juridisk sikkerhed for transportoperatørerne. Systemet tager ikke hensyn til

---

[30] Se 'Forsyningspligtsydelser i Europa', KOM(96) 443.

[31] Forordning (EØF) 1191/69 (EFT 156 af 28.6.69), som ændret ved forordning 1893/91 (EFT 169 af 29.6.91).

det forhold, at skønt mange cabotagetjenester ikke er liberaliseret inden for vejtransport[32], har etableringsfriheden ført til et stigende antal fælles grænseoverskridende initiativer, som bidrager til at udvikle et fælles marked inden for lokal og regional personbefordring. Krav til offentlige tjenester bør udformes klart og tydeligt i kontrakter mellem myndigheder og operatører, og den økonomiske kompensation bør stå i direkte forhold til et eventuelt underskud, der opstår på grund af, at der præsteres supplerende tjenester. Kommissionen påtænker at fremsætte lovforslag om dette forhold i løbet af 1998.

Velgennemtænkte procedurer, der indeholder et vist konkurrenceelement i tildelingen af enerettigheder, kan føre til bedre ydelser og bedre værdi for pengene. Licitation er en procedure, som har vist sig at fungere godt i flere lande. Den af Kommissionen finansierede forskningsundersøgelse ISOTOPE[33] viste, at der i flere tilfælde kan gennemføres omkostningsbesparelser på fra 10 til 35% som følge af øget driftseffektivitet inden for offentlig transport i byområderne. Konklusionen på undersøgelsen var, at ordninger med begrænset konkurrence og licitation er en god måde at forbedre tjenesterne og mindske omkostningerne på. Der bør imidlertid fastsættes regler for driften, og integration af net bør bevares. I jernbanesektoren har licitationer generelt medført lavere omkostninger, højere produktivitet, bedre tjenester og styring - skønt der er behov for, at operatørerne tilskyndes til at foretage investeringer[34].

I grønbogen om borgernes transportnet beskrev Kommissionen, at den vil undersøge, hvordan de lovgivningsmæssige rammer for lokal og regional transport bedst kan ajourføres, og hvordan markedskræfterne, muligvis i form af licitationer, bedst kan inddrages. Kommissionen bekræftede denne fremgangsmåde i sin hvidbog om jernbanesystemet[35] og meddelelsen om forsyningspligtsydelser i Europa.

Når man skal udforme kontrakter om eneret, som skal bygge på kravene til indholdet af de kontrakter om offentlige tjenester, der allerede er trådt i kraft under Fællesskabsretten, er det nødvendigt at løse spørgsmål om enerettens geografiske rækkevidde, kontraktens varighed, dens finansielle struktur og risikoovergang. Man bør i lovgivningen udelukke, at myndighederne afskæres fra at anvende metoder, de finder ønskelige. Samtidig bør den ikke blive så vag, at man ikke opnår de fordele, der opstår, når der satses mere på markedskræfterne.

Kommissionen vil i løbet af 1998 overveje, hvordan disse fordele bedst kan opnås og de bedste lovgivningsmæssige rammer indføres. For at bistå den i disse overvejelser afholder den en workshop med deltagelse af interesserede parter, herunder medlemsstaterne, lokale myndigheder, operatører og brugergrupper, der her kan udveksle erfaringer med forskellige eksisterende systemer og undersøge, hvor fælles bestemmelser vil kunne være mest hensigtsmæssige.

---

[32] For jernbaner er cabotagetjenester ikke liberaliserede. For busser er cabotagetjenester liberaliseret for visse tjenesters vedkommende og for visse regelmæssige tjenester, der drives i forbindelse med internationale tjenester.

[33] Improved Structure and Organisation for urban Transport Operations of Passengers in Europe

[34] 'Railways: structure, regulation and competition policy', Organistionen for Økonomisk Samarbejde og Udvikling, Udvalget om konkurrencelovgivning og -politik, 1998.

[35] 'En strategi for et effektivt og moderne jernbanesystem i EU', KOM (96) 421.

2.3.7 *Kvinders transportbehov*

De fleste brugere af offentlig transport er kvinder; kvinder går også mere end mænd[36]. Der er større sandsynlighed for, at kvinder føler sig usikre, når de benytter offentlige transportmidler, de foretager sandsynligvis flere sammensatte ture med forskelige mål, og de rejser oftere med børn. Sandsynligheden for, at de har et handicap, der gør offentlig transport vanskeligere at benytte, er større[37]. Alle disse faktorer betyder, at kvinder er en af de grupper, for hvem lokal transport af høj kvalitet er specielt vigtig.

Kommissionen har til hensigt at sikre, at kvinders behov bliver indføjet i dens almene transportpolitikker. Det er en af grundene til, at der i dette arbejdsprogram lægges så stor vægt på spørgsmål som integration og tilgængelighed. Kommissionen ønsker at sikre, at der i den lokale mobilitetsinformationstjeneste og de kriterier for vurdering af effektivitet, der udvikles i projektet om benchmarking, lægges vægt på disse aspekter af transportsystemet, der er af særlig interesse for kvinder, herunder sikkerhed - idet den dog er bevidst om, at forbedringer vil være en fordel for alle brugere.

2.3.8 *Transport for bevægelseshæmmede*

Fra tid til anden oplever de fleste europæiske borgere en eller anden form for mobilitetshandicap på grund af invaliditet, alder eller personlige forhold. De kan medbringe tung bagage eller tunge indkøbsposer, de kan have en barnevogn med, have et fysisk eller sensorisk handicap eller være ved at komme sig efter en ulykke. Mange mennesker med motoriske handicap har ikke adgang til en privat bil. For at imødekomme deres transportbehov skal der være adgang til de lokale og regionale transportsystemer. Dette princip påvirker hele transportkæden.

Tilgængelig transport kan virkelig gøre en forskel i de befordringsmuligheder, der er til rådighed for mennesker med motoriske handicaps. Foranstaltninger som selvåbnende døre, ramper, god information og uddannet personale øger også kvalitet og tiltrækningskraft for andre brugere af transportsystemet.

Den Europæiske Unions politik vedrørende transport for bevægelseshæmmede er fastlagt i et handlingsprogram, der blev vedtaget i 1993[38] og fulgt op af et arbejdsdokument i 1994[39]. Disse omfatter prioriteter for tilgængelig transport, forslag til lovgivning om minimumsnormer, samarbejde om information til passagerer og koordinering af forskningen.

---

[36] I Frankrig er to tredjedele af brugerne af offentlig transport for eksempel kvinder, og kvinder går dobbelt så meget som mænd. I Merseyside (Det Forenede Kongerige) tegner kvinder sig for 62% af alle ture med offentlige transportmidler og 61% af alle ture til fods.

[37] Se 'Les transport au quotidien - le regard des femmes', Femmes en mouvement, 1997 (Frankrig); 'Resultaten van de Landelijke Monitor Sociale Veiligheid 1996, Onveiligheid in het openbaar vervoer' (Nederlandene); 'Perceptions of safety from crime on public transport', Crime Concern and Transport & Travel Research, 1997 (Det Forenede Kongerige); 'Statistics in Focus - population and social conditions', Eurostat, 1995.

[38] 'Fællesskabsaktioner, der sigter på at forbedre bevægelseshæmmede personers adgang til transport', KOM (93) 433.

[39] 'List of priority actions for accessible transport', SEC (94) 1590.

Kommissionen har stillet forslag til direktiver om konstruktion af busser og rutebiler (jf. afsnit 2.3.5) og kabiner i svævebaner og fremsat en henstilling om gensidig anerkendelse af parkeringskort. Den har udgivet en håndbog om, hvordan man gør Europa tilgængelig for handicappede turister og finansieret pilotprojekter om informationstjenester for passagerer med handicaps. Med COST 322-aktionen[40] om systemer med lavgulvsbusser spillede Kommissionen en væsentlig rolle, fordi den har tilskyndet til fremstilling og brug af lavgulvsbusser i Europa. Den opmuntrede også myndighederne til at udvikle busser med adgang i gadeniveau, så også busstoppesteder og veje blev ændret, så de modsvarede forbedringerne i busserne.

Inden for jernbanesektoren støtter Kommissionen COST 335-aktionen[41], der sigter mod at udvikle europæiske normer for udformning og drift af tog, stationer og informationstjenester. Resultaterne af aktionen skal offentliggøres i slutningen af 1999. Inden for lufttrafikken arbejder Kommissionen sammen med Den Europæiske Konference for Civil Luftfart for at finde frem til metoder til at forbedre adgangen til lufthavne og fly, også med henblik på at udvikle europæiske normer.

Inden for vejtransport vil Kommissionen undersøge god praksis for efteruddannelse af buschauffører og andre medarbejdere med stærk vægt på bevidsthed om handicap. I løbet af 1998 støtter Kommissionen også en undersøgelse om udformning og drift af køretøjer, der kan bruges som almindelige taxaer, og som er tilgængelige for kørestolsbrugere.

2.4 Effektiv anvendelse af Den Europæiske Unions finansielle instrumenter

Hvor der er behov for offentlig, finansiel støtte til offentlige transporttjenester og -investeringer, ligger ansvaret som regel hos de lokale, regionale og nationale myndigheder. Undertiden er bæredygtig lokal og regional personbefordring imidlertid vigtig for at få opfyldt målsætningerne i EU-programmerne. For eksempel søger Unionen at sikre, at det transeuropæiske transportnet sammenkobles med lokale og regionale transportnet. Unionen sigter mod at teste den praktiske anvendelse af resultater fra sine programmer for forskning og teknologisk udvikling. Og den skal gøre optimal brug af sine strukturfonde for at fremme økonomisk og social samhørighed.

Europa-Kommissionen vil forvalte disse programmer på en sådan måde, at der kommer mest muligt ud af bidraget fra bæredygtig lokal og regional personbefordring. Den vil sikre, at det er let at finde information om berettigelse til at modtage økonomisk støtte.

Bæredygtig lokal og regional transport vil komme til at spille en vigtig rolle som supplement til forbedringerne i fjerntransport og regional udviklingspolitik i de central- og østeuropæiske lande og i de baltiske stater. Kommissionen overvejer, hvordan der kan tages hensyn til dette i udformningen og gennemførelsen af støtteforanstaltninger for disse lande, især for dem, der forbereder sig på at blive medlemmer af Den Europæiske Union.

---

[40] European COoperation in the field of Scientific and Technical research, COST 322, 'Busser med lavt gulv - Lavgulvsbussystemet, endelig rapport over aktionen', 1996.

[41] COST 335, 'Tilgængelighed for ældre og handicappede i tog'.

2.4.1 Det transeuropæiske transportnet

Det transeuropæiske transportnet (TEN-T) har til formål at skabe forbindelser til og interoperabilitet mellem nationale transportnet og skabe adgang til disse net. Udviklingen af TEN-T vil groft skønnet koste mindst 400 mia. ecu frem til 2010. Størstedelen af denne investering vil komme fra medlemsstaterne og den private sektor. Den Europæiske Union stimulerer også investeringer gennem finansielle bidrag fra TEN-T budgetposten og struktur- og samhørighedsfondene samt lån fra Den Europæiske Investeringsbank.

TEN-T vil uden tvivl komme til at fungere bedst, hvis der findes gode lokale og regionale transportforbindelser til langdistancetransport.

Europa-Parlamentet og Rådet vedtog retningslinier for udvikling af de transeuropæiske transportnet i 1996[42]. De i retningslinierne fastlagte prioriteter omfatter infrastruktur for adgang til nettet samt etablering og forbedring af omstigningsmuligheder. Trafikstyringsystemer og positionering- og navigeringsystemer er også inkluderet. Kommissionen har ydet finansiel støtte fra TEN-T budgettet for at fremme projekter, der forbedrer forbindelser mellem TEN-T og lokale net, især gennem trafikstyring og –informationsystemer og ved at forbinde lufthavne med jernbanenettet. Endvidere er indførelse af transporttelematiktjenester en del af retningslinjerne for det transeuropæiske telekommunikationsnet som blev vedtaget i 1997 - hvilket også omfatter tjenester i bymæssig bebyggelse[43].

I beslutningen om vedtagelse af retningslinierne for TEN-T anføres det, at de skal revideres senest i 1999. Som en del af denne revision undersøger Kommissionen yderligere spørgsmålet om lokale og regionale sammenkoblinger til TEN-T. Den overvejer, hvorvidt man skal medtage intermodale passagerterminaler i retningslinjerne for TEN-T[44]; om der findes særlige forhold, hvor lokale og regionale infrastrukturforbindelser bør omfattes af nettet; hvordan man sikrer, at initiativtagere til ordninger under TEN-T tager hensyn til spørgsmål om tilgængelighed; og hvordan man kan tilskynde initiativtagere til TEN-T ordninger til at drage fordel af de nye muligheder, der skabes gennem kapacitetsforbedringer og dermed fremme bæredygtige transportformer og et bedre lokalt miljø.

Kommissionen vil også se på, hvordan man kan sikre, at bestemmelserne for TEN-T programmet tilskynder lokale og regionale myndigheder og transportoperatører til at deltage på områder, hvor det bidrager til opfyldelse af programmets målsætninger, der sker i erkendelse af, at det er op til medlemsstaterne at beslutte, hvordan regionale og lokale myndigheder deltager.

---

[42] Europa-Parlamentets og Rådets beslutning 96/1692/EF om Fællesskabets retningslinier for udvikling af transeuropæiske transportnet.

[43] Retningslinierne henviser specifikt til brugerorienteret ydelser; logistikstøtte til transportindustrien; tillægstjenester; informationsydelser; integreret betalings- og reserveringsydelser; ruteplanlægning og vejledning samt flådestyring.

[44] Jf. 'Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets beslutning om ændring af beslutning nr. 1692/96/EF for så vidt angår søhavne, flod- og kanalhavne og intermodale terminaler samt projekt nr. 8 i bilag III', KOM (97) 681.

2.4.2 *Programmer for forskning, teknologisk udvikling og demonstration*

Mange af forslagene i denne meddelelse bygger på arbejde, der er finansieret af Den Europæiske Unions programmer for forskning, teknologisk udvikling og demonstration. Resultaterne heraf er af høj potentiel værdi for lokale og regionale transportmyndigheder, operatører og brugergrupper og omfatter teknologiske innovationer og organisatorisk indsigt. For at bygge bro over kløften mellem forskning og implementering er der imidlertid et stort behov for omfattende demonstrationsprojekter.

I december 1997 indkaldte Kommissionen i henhold til det fjerde rammeprogram for forskning, teknologisk udvikling og demonstration (1994-1998) forslag til storprojekter med henblik på at teste og påvise potentialet i innovationer inden for intermodal transport, herunder specifikke opgaver med sigte på personbefordring i og mellem byer. Disse projekter vil blive afviklet mellem 1998 og 2001.

De første projekter under det femte rammeprogram ventes iværksat i 1999 eller 2000. På listen over "nøgleaktioner", som Europa-Kommissionen har foreslået som rygraden i dette nye program, er der fire af særlig relevans for borgernes transportnet. Det drejer sig om bæredygtig mobilitet og intermodalitet, transport på land og marineteknologi, morgendagens by og kulturarv og systemer og tjenester for borgerne[45]. Kommissionens forslag, der først skal vedtages af Europa-Parlamentet og Rådet, går ud på at udvikle demonstrationer i stor målestok samt teknologisk, organisatorisk og socioøkonomisk forskning. I løbet af 1998 vil Kommissionen sammen med medlemsstater og eksperter udarbejde en detaljeret forskningsplan for hver nøgleaktion.

2.4.3 *Regionaludvikling og strukturfondene*

Den Europæiske Unions regionalpolitikker har til formål at støtte udviklingen i regioner, hvis økonomiske resultater ligger betragteligt under gennemsnittet. De sigter også mod at nedbringe den sociale udstødelse, der ofte er konsekvensen for arbejdsløse og andre ugunstigt stillede grupper. De væsentligste finansielle instrumenter er strukturfondene[46] og Samhørighedsfonden. Det anerkendes i stigende grad, at lokal og regional transport spiller en vigtig rolle for regional udvikling som led i de koordinerede udviklingsstrategier.

I byområder er byens kvalitet for eksempel vigtig, når det gælder om at tiltrække nye investeringer fra arbejdsgivere, især dem, der har veluddannede og flytbare medarbejdere. Dårlig lokal transport skaber et dårligt miljø og overbelastning, hvilket forringer byens kvalitet. Når beskæftigelseskoncentrationer som bycentre er lette at komme rundt i til fods og har gode transportforbindelser, er de bedre i stand til at bære i stribevis af hovedkvarterer og regeringskontorer, kulturelle aktiviteter og tjenesteydelser til producenter. De tiltrækker også flere turister og personer, der kommer for at gå på indkøb.

---

[45] 'Second modified proposal for a European Parliament and Council decision concerning the 5th Framework Programme of the European Community for research, technological development and demonstration activities (1998 - 2002)', COM (1998) 8.

[46] Den Europæiske Fond for Regional Udvikling; Den Europæiske Socialfond; Fiskerifonden og Den Europæiske Udviklings- og Garantifond for Landbruget.

Social udstødelse er i stadig stigende grad geografisk koncentreret og hænger stærkt sammen med lille eller ingen adgang til biler. Målrettede forbedringer i den offentlige transport er derfor afgørende for, at efteruddannelsesordninger og jobskabelsesinitiativer bliver en succes.

Disse faktorer peger på behovet for at investere i transport i byerne. Det skal ske på en sådan måde, at bæredygtighedsaspektet tilgodeses, og man undgår at bidrage til byernes uhæmmede vækst og afhængighed af biler.

I mange landdistrikter er der udviklet en ond cirkel, hvor øget brug af biler og faldende efterspørgsel efter offentlig transport forstærker hinanden. Som et resultat heraf er der nu mange steder, hvor afhængigheden af en bil er næsten fuldstændig, og alternativer til biler er stærkt begrænsede eller ikke-eksisterende. Resultatet har været, at folk i landdistrikter, der ikke har adgang til biler, ofte også har dårlig adgang til forretninger, uddannelse, efteruddannelse og arbejde. I mellemtiden er biltrafikken vokset til et sådant omfang, at mange gennemgående landeveje lider under miljømæssig forringelse på grund af trafikken, og nogle er endda begyndt at blive overbelastede.

I landdistrikter i nærheden af storbyer er den onde cirkel blevet forstærket, fordi borgerne er blevet mere villige til at pendle over lange afstande fra en bolig på landet til et arbejde i byen. Udviklingsstrategier, der sigte mod at bidrage til en diversificeret økonomi på landet for eksempel gennem fritidsaktiviteter og turisme, kan tilføre endnu mere trafik. Lige som i byområder er det vigtigt at se på transportformernes miljøkvalitet, hvis fritid og turisme skal opfylde deres økonomiske potentiale.

Da bebyggelserne på landet ligger så spredt, indsnævres mulighederne for at løse disse problemer. Det betyder, at serviceniveauet og det net, der kan dækkes af offentlig transport, aldrig vil kunne komme på linie med det i byerne. Der findes ikke desto mindre eksempler på god praksis med hensyn til at bevare mobilitet i landdistrikter. Nogle er baseret på god fysisk planlægning og mobilitetsstyringsordninger. Andre satser på fleksibel udnyttelse af de forskellige transportkøretøjer fra den offentlige og frivillige sektor, der betjener hvert område, herunder postomdeling, sociale ydelser, sundhedspleje og uddannelse. Kommissionen ønsker at afdække den type ordninger og sikre, at de bliver omfattet af den lokale mobilitetsinformationstjeneste.

Europa-Kommissionen vil også afdække god praksis inden for økonomisk udvikling i regioner, byer og på landet, der viser transportens rolle.

Inden for rammerne af Agenda 2000 arbejder Kommissionen med en revision af kriterierne for støtteberettigelse og evalueringssystemerne for strukturfondene. Kommissionen agter at give en høj prioritet til bæredygtige lokale og regionale transportsystemer i disse reviderede retningslinier. Den overvejer, hvordan man sikrer, at initiativtagere til disse transportsystemer tager hensyn til spørgsmål om tilgængelighed.

2.4.4 Tilvejebringelse af information om EU-finansiering

Bæredygtig lokal og regional personbefordring bidrager til at opfylde målsætningerne for adskillige EU-programmer. Det drejer sig om det transeuropæiske transportnet, strukturfondene, programmer for forskning og teknologisk udvikling på områderne

transportpolitik, transportmidler, telematikapplikationer og energi, PHARE, TACIS, ISPA, LIFE, SAVE[47] samt Den Europæiske Investeringsbanks låneprogrammer.

Europa-Kommissionen vil udgive et katalog over, hvordan disse programmer har støttet lokal og regional transport før i tiden. Her vil Kommissionen beskrive kriterier og procedurer for støtteberettigelse under hvert program.

[47]Fællesskabets faglige bistandsprogram for 13 lande i Central- og Østeuropa; faglig bistand til SNG (Samfundet af Uafhængige Stater); instrument for strukturpolitikker for forberedelse på tiltrædelse; finansielt instrument for miljøet; aktiv insats til forbedring af energieffektiviteten

3. KONKLUSION

Europa-Kommissionen har et klart billede af de fordele, det vil give, hvis lokal og regional transport udnytter alle muligheder. Disse fordele er blandt andet øget brug af alternativer til privatbilismen; højere hastigheder ved dør-til-dør rejser; større mobilitet for kvinder, handicappede og ældre; mindre forurening, mindre energiforbrug og mindre CO_2 fra transport; og bedre udbytte af offentlige udgifter.

Dette arbejdsprogram alene kan ikke få disse ting til at ske. Hvad det derimod kan gøre, er at give en ekstra tilskyndelse og praktisk hjælp til de mange mennesker og organisationer i hele Europa, der arbejder hårdt for at nå de samme mål - offentlige myndigheder, transportoperatører og transportbrugergrupper.

For at kontrollere, hvorvidt der rent faktisk sker ændringer i den rigtige retning med lokal og regional transport, vil Kommissionen overvåge fremskridt i retning af de ovenfor beskrevne fordele. Den vil sammen med medlemsstaterne udvikle sammenlignelige data om disse emner, så der kan foretages sammenligninger på lokalt og regionalt plan.

For at evaluere sit eget specifikke bidrag vil Kommissionen følge med i de politiske planlæggeres og praktiske operatørers synspunkter. Den vil gennemføre opinionsundersøgelser og kvalitative interviews blandt de grupper, hvis arbejde den støtter, for at vurdere bevidsthedsniveau, accept og brug af arbejdsprogrammets forskellige dele.

Det Europæiske Råd, Europa-Parlamentet, Regionsudvalget og Det Økonomiske og Sociale Udvalg opfordres til at give deres tilslutning til arbejdsprogrammet i denne meddelelse. Kommentarer vil også være velkomne fra lokale, regionale og nationale myndigheder, transportoperatører og brugergrupper - de organisationer, som udviklingen af et effektivt og integreret borgernes transportnet i sidste ende er afhængige af.

Resumé af arbejdsprogrammet

Aktioner	Aktører					Aktionstype og tidsplan		
	Europa-Kommissionen	Medlemsstaterne	Lokale & regionale myndigheder	Operatører & industri	Brugerorganisationer	Politik & lovgivning	FTU & undersøgelser	Tilbud om hjælp & støtte
Fremme af informationsudveksling								
Oprettelse af Europæisk Lokal Transport Information Service	X		X	X	X		1997+	1998+
Støtte til nationale rundbordskonferencer	X	X	X	X	X			1998+
Hjælp til europæiske netværksorganisationer og sikring af adgang til informationer	X	X	X	X	X			1998+
Tilskynde til netværk i EU	X		X	X				1998+
Fremme af EU-landenes deltagelse i FTU	X	X	X	X			1998+	
Støtte til forbindelse mellem nationale cykelstier	X	X	X	X	X			1998
Benchmarking for at forbedre transportsystemer								
Rådgivning om teknikker til evaluering af lokale transporttjenesters effektivitet	X		X	X			1997+	
Pilotprojekt om fastlæggelse af normer for lokale personbefordringssystemer	X		X	X	X			1998
Fremme af udbredt benchmarking for lokale og regionale personbefordringssystemer	X		X	X	X		1998+	1999
Henstilling til CEN om kriterier til vurdering af personbefordring	X	X				1998		
Overvejelse af indføre kvalitetsmærker eller -priser	X		X	X	X			1998

Oprettelse af rådgivende ekspertgruppe til benchmarking for lokal og regional personbefordring	X		X	X	X	1998+		
Fremlæggelse af meddelelse om benchmarking inden for transport	X					1998		
Etablering af de rette politiske rammer								
Gennemgang af hvordan EU-instrumenter kan fremme arealudnyttelsespolitikker, der støtter bæredygtig transport	X					1998		
Direktiv om miljømæssig vurdering af visse planer og programmer	X	X				2000		
Håndbog om og efteruddannelse i transportaspekter af miljømæssig vurdering	X	X	X	X			1995+	2000
Håndbog om mobilitetsstyring og analyse af hindringer	X	X	X	X	X		1998+	
Støtte til en europæisk platform om mobilitetsstyring	X	X		X				1998+
Støtte til en række konferencer om mobilitetsstyring	X	X	X	X	X			1997+
Fremlæggelse af meddelelse om mobilitetsstyring	X					2000		
Samarbejde med myndighederne om fastsættelse af lokale vejafgiftsordninger	X		X					1998+
Etablering af samordnede aktioner om forskning i prissætning for transport	X	X					1997+	
Undersøgelse af offentlighedens accept af vejafgiftsforanstaltninger	X						1998	
Undersøgelse af skattesystemets behandling af pendler- og forretningsrejser	X						1998	
Fremlæggelse af hvidbog om afgift på infrastruktur	X					1998		
Støtte til FTU og indførelse af telematikapplikationer til betaling, information, trafikkontrol samt ældre og handicappede	X	X	X	X	X		1989+	

Samordnede aktioner om elektroniske afgiftsopkrævningssystemer	X	X	X	X			1993+	
Fremlæggelse af meddelelse om elektronisk opkrævning af afgifter	X					1998		
Støtte til ITS City Pioneer og Carisma: råd om gennemførelse af transporttelematiske løsninger for storbyer	X	X	X	X				1997+
Overvejelser om udvikling af referencenormer for sporvogne/bybaner	X	X		X		1993+		
Nye minimumskonstruktionsnormer for busser og rutebiler	X	X	X	X		1999		
Udvikling og gennemførelse af Auto/olie I- og II-programmerne	X	X		X		1992+		
Undersøgelse af den nuværende anvendelse af Fællesskabets lovgivning inden for national personbefordring	X	X	X	X	X	1997+		
Workshop og forslag til lovgivning om offentlige tjenesteydelser inden for lokal og regional personbefordring	X	X	X	X		1998		
COST-aktion om tilgængelige jernbanesystemer	X	X	X	X	X		1996+	
Forbedring af adgangen til lufthavne og fly	X	X		X	X		1998	
Analyse af god praksis inden for efteruddannelse af medarbejdere	X	X		X	X		1998	
Undersøgelse over tilgængelige taxaer	X						1998	

Effektiv anvendelse af Den Europæiske Unions finansielle instrumenter								
Revision af retningslinier for transeuropæiske transportnet for at tage højde for lokale og regionale tilkoblinger	X	X	X			1999		
Indkaldelse af forslag til projekter om intermodal forskning og demonstration	X	X	X	X	X		1997+	
Forberedelse af Fællesskabets femte FTU-rammeprogram	X	X	x	x	X		1997+	
Revision af strukturfondenes retningslinjer for transport	X	X				1999		
Formidling af succeshistorier om udvikling af lokal- og regionalområder samt landdistrikter, herunder transportens rolle	X		X	X	X			1999
Afdækning af god praksis inden for integreret transport i landdistrikter	X						1998	
Tilvejebringelse af information om EU-programmer, der støtter lokal og regional transport	X		X	X	X			1999
Overvågning								
Overvågning af tendenser inden for lokal og regional transport	X	X	X	X	X		1998+	
Forbedring af mobilitetsdata for passagerer i hele Europa	X	X					1995+	
Overvågning af synspunkter hos politiske planlæggere og operatører	X	X	X	X	X		1998+	

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORANSTALTNINGENS BETEGNELSE

Meddelelse fra Kommissionen: Udvikling af borgernes transportnet

2. BUDGETPOSTER

B2-704 Foranstaltninger til udarbejdelse, evaluering og fremme af en politik for bæredygtig mobilitet

B5-700 Finansiel støtte til projekter af fælles interesse i det transeuropæiske transportnet

1998 – Fjerde FTU-rammeprogram:

B6-792 Teknisk-videnskabelig støtte

B6-7161 Transportforskning

B6-7211 Internationalt samarbejde

1999-2002 – Femte FTU-rammeprogram:

B6-6631 Konkurrence- og bæredygtig vækst

B6-6211 Befæstelse af EF-forskningens internationale rolle

3. RETSGRUNDLAG

En eller flere af nedenstående, afhængig af foranstaltningernes art:

Traktatens artikel 74 – 84, 129 B – 129 D og 130 I.

Rådet og Europa-Parlamentets afgørelse nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet.

Rådets forordning (EF) nr. 2236/95 af 18. september 1995 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for transeuropæiske net.

Rådets beslutning 94/914/EF af 15. december 1994 om et særprogram for forskning og teknologisk udvikling samt demonstration inden for transport (1994-1998).

Rådets beslutning 94/807/EF af 23. november 1994 om et særprogram for forskning og teknologisk udvikling herunder demonstration inden for samarbejde med tredjelande og internationale organisationer (1994-1998),.

Kommissionens forslag til Rådets beslutninger om særprogrammer til gennemførelse af femte rammeprogram for Det Europæiske Fællesskabs indsats inden for forskning, teknologisk udvikling og demonstration(1998 - 2002) om "konkurrence- og bæredygtig vækst" og "befæstelse af EF-forskningens internationale rolle", KOM (98) 305 af 13. maj 1998.

Meddelelse fra Kommissionen: Borgernes transportnet - fuld udnyttelse af potentialet i den offentlige personbefordring i Europa, KOM(95) 601 endelig udgave af 29. november 1995.

Meddelelse fra Kommissionen: Mod fair og effektiv prissætning på transportområdet, KOM(95) 691 endelig udgave af 20. december 1995.

Beretning fra Kommissionen: Fællesskabsaktioner, der sigter på at forbedre bevægelseshæmmede personers adgang til transport, KOM(93) 433 endelig udgave af 26. november 1993.

Meddelelse fra Kommissionen om en fællesskabsstrategi og ramme for udbygning af vejtelematik i Europa, KOM(97) 223 endelig udgave, af 20. maj 1997.

4. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN

4.1 Generelt formål.

Forelægge et treårigt arbejdsprogram for forbedring af lokal og regional transport. Dette er en opfølgning af grønbogen om borgernes transportnet.

4.2 Varighed og nærmere bestemmelser for forlængelse.

Det i meddelelsen beskrevne program dækker perioden 1998 - 2000. De finansielle konsekvenser strækker sig over en længere periode på grund af aktiviteter, der vil blive igangsat under femte rammeprogram.

5 KLASSIFIKATION AF UDGIFTERNE/INDTÆGTERNE

5.1 Ikke-obligatoriske udgifter.

5.2 Opdelte bevillinger.

5.3 Indtægtstype.

Finder ikke anvendelse

6. UDGIFTERNES/INDTÆGTERNES ART

- Forsknings- og demonstrationsprojekter med omkostningsdeling (FTU)
- for- og forskningsundersøgelser, der finansieres op til 100% (FTU)
- subsidier til samfinansiering med andre kilder i den offentlige og/eller private sektor.

Der forudses ingen indtægter.

7. FINANSIELLE VIRKNINGER

7.1 Beregningsmetode for de samlede omkostninger ved foranstaltningen (fastlæggelse af gennemsnitsomkostninger pr. enhed).

Det i meddelelsen forelagte arbejdsprogram har kun finansielle virkninger for eksisterende GD VII-midler. Det kræver ingen ekstra midler udover dem, der allerede er taget højde for i den eksisterende programmering.

Omkostningerne er baseret på prisen for forskningsprojekterne og -undersøgelserne skønnet ud fra lignende aktiviteter. Eventuel finansiering besluttes efter indkaldelse af forslag og tilbud, der offentliggøres i hele EU, og en derefter følgende uafhængig vurdering.

For så vidt angår TEN-transport, kan der på nuværende tidspunkt ikke gives nogen budgetangivelser på grund af en igangværende diskussion med medlemsstaterne om, hvorvidt, hvordan og med hvilken prioritet der skal anvendes TEN-transport-finansiering til lokal/regional transport/adgang til nettet under de nuværende og fremtidige retningslinjer (revision i 1999). Denne finansieringsoversigt omhandler derfor kun områder, hvor de finansielle konsekvenser er klarere, nemlig GD VII's generelle "undersøgelsesbudget" og forsknings- og udviklingsaktioner

7.2 Omkostningernes fordeling på foranstaltningens elementer.

Forpligtelsesbevillinger (mio. ECU, løbende priser)

Fordeling		1998	1999	2000	2001	2002	I alt
B2-704		[1,0]	[1,1]	[0,6]			[2,7]
B5-700		[PM]	[PM]	[PM]	[PM]	[PM]	[PM]
B6-7		[6,4]					[6,4]
B6-6			[5,0]	[5,0]	[5,0]	[5,0]	[20,0]
I alt		[7,4]	[6,1]	[5,6]	[5,0]	[5,0]	[29,1]

Tallene er vejledende og afhænger af de respektive instrumenters godkendelsesprocedurer og den i meddelelsen indeholdte tidsplan. Der kan ikke anføres nogen budgetoplysninger for B5-700 (TEN-transport) på nuværende stadium (se 7.1).

7.3 Operationelle udgifter til undersøgelser, eksperter osv., som falder ind under budgettets afsnit B.

Forpligtelsesbevillinger (mio. ECU, løbende priser)

	Budget-post	1998	1999	2000	2001	2002	I alt
Undersøgel-ser	B2-704	[0,2]	[0,2]	[0,2]			[0,6]
	B6-7	[0,4]					[0,4]
	B6-6		[0,4]	[0,2]			[0,6]
Eksperter	B2-704	[0,1]	[0,1]				[0,2]
	B6-7	[0,6]					[0,6]
	B6-6		[0,4]				[0,4]
Information/ publikationer	B2-704		[0,1]				[0,1]
	B6-6		[0,2]				[0,2]
I alt		[1,3]	[1,4]	[0,4]			[3,1]

Budgettet for ekspertmøder omfatter finansiel støtte til arrangement af ekspertmøder og rundbordskonferencer på nationalt niveau, samt støtte til COST-aktiviteter.

7.4 Tidsplan for forpligtelses- og betalingsbevillinger.

(mio. ECU, løbende priser)

		1998	1999	2000	2001	2002	I alt
Forpligtelsesbevillinger		[7,4]	[6,1]	[5,6]	[5,0]	[5,0]	[29,1]
Betalingsbevillinger							
1998		[2,2]					[2,2]
1999		[3,0]	[1,8]				[4,8]
2000		[2,2]	[2,5]	[1,7]			[6,4]
2001			[1,8]	[2,2]	[1,5]		[5,5]
2002				[1,7]	[2,0]	[1,5]	[5,2]
2003					[1,5]	[2,0]	[3,5]
2004						[1,5]	[1,5]
I alt		[7,4]	[6,1]	[5,6]	[5,0]	[5,0]	[29,1]

8. FORANSTALTNINGER MOD SVIG

De foranstaltninger mod svig, der er indbygget i de instrumenter, der foreslås anvendt til finansiering af de forskellige foranstaltninger, finder anvendelse. Dette omfatter teknisk, finansiel, og administrativ kontrol, rapportering og overvågning. De omfatter endvidere intern revision udført af finansinspektøren og kontrolbesøg på stedet udført af Kommissionens finansinspektør samt af Den Europæiske Unions Revisionsret.

9. OPLYSNINGER OM OMKOSTNINGSEFFEKTIVITET

9.1 Specifikke og kvantificerbare mål, målgruppe.

Denne meddelelse er en opfølgning af grønbogen om borgernes transportnet og det arbejde, der er udført af Task Force for Forskning i Intermodalitet på Transportområdet. Hovedmålene er:

- igen at understrege behovet for velfungerende lokale og regionale personbefordringssystemer som en væsentlig del af Europas transportsystem;
- at sætte fokus på betydningen af at integrere transporttjenester i én sammenhængende kæde, hvilket kræver et intermodalt koncept i planlægningen, driften og tjenesterne;
- at fremlægge et treårigt program med 49 initiativer, som omfatter informationsudveksling, benchmarking, etablering af de rette politiske rammer, og anvendelse af Fællesskabets finansielle instrumenter.

Lokal og regional transport er i hovedsagen de lokale, regionale og nationale myndigheders ansvar i samarbejde med transportoperatører og -brugere. Det er Kommissionens rolle navnlig at fungere som en støtte og katalysator, der stiller redskaber til rådighed og skaber de rette rammer en bæredygtig mobilitetspolitik.

9.2 Begrundelse for foranstaltningen.

- I Amsterdam-traktaten indgår bæredygtig udvikling som en af Den Europæiske Unions målsætninger. Transport har en nøglerolle i realiseringen af denne målsætning og skabelsen af sammenhørighed i forbindelse med udvidelsen. Et velfungerende europæisk transportsystem kræver god og bæredygtig lokal og regional personbefordring. Lokal og regional transport er fundamental for de europæiske borgeres livskvalitet.
- Der kom mere end 176 skriftlige svar, efter at Kommissionen havde fremlagt grønbogen om borgernes transportnet i 1995. De kom fra et bredt udsnit af kilder som f.eks. regeringer, regionale og lokale myndigheder, transportoperatører, ikke-statslige organisationer, fagforeninger og den enkelte borger. Endvidere blev der afholdt et borgernes transportnetforum i juni 1996 med deltagelse af 250 eksperter. En af de hovedkonklusioner, der kan drages af alle svarene, er, at der inden for subsidiaritetsprincippets rammer er bred støtte til, at Kommissionen involveres i fremme af bæredygtig personbefordring i byer og regionalt.
- En anden hovedkonklusion, som kan drages af det arbejde, der er udført af task forcen om transportintermodalitet, er, at intermodalitet er et nøglespørgsmål i arbejdet med at fremme dør-til-dør-transport. Kommissionen etablerede med henblik på en intensivering af forskningsindsatsen inden for transportintermodalitet en task force til forskning i transportintermodalitet. Task forcen havde under arbejdet en løbende dialog med transportindustrien, transportoperatørerne og -brugerne, og dens hovedresultater og anbefalinger er medtaget i denne meddelelse.

9.3 Overvågning og evaluering af foranstaltningen

- Kommissionen vil overvåge udviklingstendenserne ved hjælp af de transportstatistikker, den indsamler. Hovedtendenser, der skal overvåges, er den samlede transportmængde, forskellige transportformers markedsandel, dør-til-dør-rejsers hastighed, forskellige socialgruppers rejsevaner, forurening og energianvendelse samt offentlige udgifter til transport.
- Kommissionen vil gennem meningsmålinger overvåge tendenser i beslutningstageres og faktiske transportforbrugeres opfattelser, for derigennem at måle bevidstgørelsesniveauer, tilslutning til samt brug af arbejdsprogrammets forskellige elementer.

10. UDGIFTER TIL ADMINISTRATION (BUDGETTETS SEKTION III, DEL A)

Den konkrete fremskaffelse af de nødvendige administrative ressourcer kommer til at afhænge af Kommissionens årlige beslutning om ressourceallokering under hensyn til personaletal og supplerende ressourcer, som budgetmyndigheden måtte godkende.

10.1 Virkninger for antallet af stillinger

Stillingstype		Personale til forvaltning af foranstaltningen		Kilde		Varighed
		Varige stillinger	Midlertidige stillinger	Eksisterende ressourcer i berørte GD'er	Supplerende ressourcer	
Funktionærer	A	1,5		1,5		3 år
ller	B					
idlertidigt	C	0,3		0,3		3 år
nsatte						
I alt		1,8		1,8		3 år

10.2 Samlede finansielle virkninger fra supplerende menneskelige ressourcer

Der er ikke anmodet om supplerende menneskelige ressourcer. De eksisterende ressourcer, der kræves til forvaltning af foranstaltningen, er:

Stillingstype		
Funktionærer *	1,8 x 108 000 ECU x 3 år =	583 200 ECU
I alt		583 200 ECU

* For funktionærers vedkommende er beregningerne baseret på A-1-, A-2-, A-4-, A-5- og A-7-stillinger.

10.3 Forøgelse af andre administrative udgifter som følge af foranstaltningen

(over 3 år, ECU, løbende priser)

Budgetpost	Beløb	Beregningsmetode
A-7010 (tjenesterejser, osv.)	57 000	60 tjenesterejser i EU (omkostning: 650 ECU pr. rejse) plus 15 tjenesterejser til ansøgerlande
A-7030 (ekspertmøder osv.)	84 180	6 ad hoc-møder med 20 deltagere i hvert – 10 repræsentanter for medlemsstaterne (omkostning: 650 ECU pr. person) og 10 andre eksperter (omkostning: 753 ECU pr. person)
I alt	141 180	

Midlerne vil blive fundet i GD VII's eksisterende rammebeløb.

ISSN 0254-1459

KOM(98) 431 endelig udg.

DOKUMENTER

DA

07 13 14 16

Katalognummer : CB-CO-98-445-DA-C

ISBN 92-78-38020-2

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer

L-2985 Luxembourg