



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 13.12.1996
KOM(96) 654 endelig udg.

96/0306 (SYN)

Forslag til

RÅDETS BESLUTNING

**OM FREMME
AF SIKKER OG BÆREDYGTIG
MOBILITET**

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

1. Kommissionen foreslår i sin meddelelse om retsgrundlag og maksimumsbeløb, som den sendte til Rådet og Parlamentet den 6. juli 1994 (SEK(94) 1106) at der blev oprettet et retsgrundlag for budgetkonto B2-704 "Etablering og udvikling af en fælles bæredygtig transportpolitik", da bevillingerne siden 1993 regelmæssigt har oversteget tærsklen på 5 mio. ECU. Det ville også være formålstjenligt at gøre dette for konto B2-702 "Transportsikkerhed" i betragtning af lighederne med konto B2-704 og de stigende bevillinger, som Parlamentet tilskynder til.
2. De fleste af de udgifter der betales med bevillingerne fra disse to konti vedrører punktvisse foranstaltninger, som forbereder Kommissionens initiativer til retsakter, eller som er nødvendige for at den kan udøve sin rolle som traktatens vogter, f.eks. hvad angår gennemførelse af Fællesskabets lovgivning om transport, som ofte kræver, at Kommissionen foretager en særlig overvågning af et eller andet aspekt. Disse punktvisse foranstaltninger er ikke i sig selv så vigtige, at de kræver et specifikt retsgrundlag. Det samme gælder pilotprojekter. Den fortsatte udvikling af en fælles transportpolitik og de øgede sikkerhedskrav medfører ikke ændringer af den form for foranstaltninger, der er påkrævet for de følgende fem år, hvilket fremgår af Kommissionens program 1995-2000, som netop er blevet vedtaget, og som er under iværksættelse (KOM(95) 302 af 12.7.1995).
3. Dette forslag til Rådets beslutning sigter dog kun på vigtige foranstaltninger, som Kommissionen kan tænkes at iværksætte for at gennemføre og udvikle den fælles transportpolitik og for at fremme transportsikkerhed, dvs. at den kun skriver sig for nogle af bevillingerne på disse konti. Det må også præciseres, at de vigtigste foranstaltninger inden for transport, f.eks. finansiering af projekter af fælles interesse inden for det transeuropæiske net, forskning inden for transport, strukturel sanering af transport ad de indre vandveje, pilotforanstaltninger inden for kombineret transport, alle har specifikke retsgrundlag.
4. Konto B2-702 og B2-704 kan dog bruges til at finansiere nogle vigtige foranstaltninger. Det drejer sig hovedsagelig om veldefinerede foranstaltninger, som dog er meget forskellige, og som oftest foretages af tredjemand, oftest internationale offentlige eller private organisationer, der bidrager til gennemførelse af et bedre kendskab til Fællesskabets målsætning inden for transport. Finansieringen af disse operationer består oftest i støtte, som ikke overskrider 50% af projektets samlede omkostninger, undtagen i helt specielle tilfælde, men Kommissionen gennemfører også selv nogle foranstaltninger.
5. Disse økonomiske interventioner udgør et effektivt middel til at udvikle den fælles transportpolitik og fremme transportsikkerheden for så vidt som de gør muligt at anvende en anerkendt ekspertise og kompetente multiplikatorer. Ca alors! Denne praksis bygger på subsidiaritetsprincippet og et nært samarbejde mellem de organisationer, som beskæftiger sig med udvikling af transportsikkerhed og Kommissionen, hvis opgave det er at gennemføre den fælles politik.
6. Det må også påpeges, at den fælles transportpolitik ganske vist har sit eget afsnit i traktaten, men den har været på begyndelsesstadiet i lang tid. Først med

A

[REDACTED]

iværksættelse af programmet til gennemførelse af det indre marked i 1985 og den gradvise definerings af det indre transportmarked er transportpolitikken blevet bedre defineret. Denne konstante udvikling viser sig rent budgetmæssigt ved en udnyttelse af de disponible bevillinger til forberedelse af retsakter og indgående undersøgelse af den økonomiske, juridiske og tekniske situation inden for transport. Af effektivitetshensyn har Kommissionen støttet sig til de eksisterende organisationer inden for transport for at opnå en bedre forståelse af sektoren og for med de bedst mulige midler at finde frem til og tage hensyn til fællesskabsaspektet.

7. Kommissionen har også udviklet nære forbindelser med alle offentlige internationale organisationer inden for transport, navnlig på verdensniveau. Den Internationale Søfartsorganisation (OMI), Den Internationale Organisation for Civil Luftfart (OACI), Den Europæiske Transportministerkonference (CEMT), OECD og Den Økonomiske Komité for Europa under FN i Genève samt på europæisk niveau Eurokontrol, den europæiske konference for civil luftfart (CEAC) og Den fælles luftfartsmyndighed (JAA).

Kommissionen opretholder også forbindelser med organisationer i sektoren, som har en erfaring og viden, som Kommissionen kan trække på, når det drejer sig om at skabe baggrunden for at definere sin politik. Den har således udviklet forbindelser med Det Europæiske Jernbanefællesskab, Den Europæiske Føderation for Færdselssikkerhed, European Transport Safety Council, ERTICO, UITP, Fagforeningsudvalget for Transport og mange andre organisationer som i kraft af deres erfaringer og deres ideer kan medvirke til udviklingen og gennemførelsen af det indre transportmarked, af det transeuropæiske net og de sikkerhedsspørgsmål der deraf følger.

8. Kommissionen har i de senere år støttet mange vigtige foranstaltninger, som er udført af sådanne organisationer, hvoraf kan nævnes:
 - støtte til Eurokontrol med henblik på at udvikle programmet EATCHIP til forbedring af lufttrafikkontrol og programmet APATSI til forbedring af forbindelser mellem lufthavnene og iværksættelse af et nyt europæisk system til trafikstyring,
 - støtte til den europæiske civile luftfartskonference og den generelle ledelse af den civile luftfart i medlemsstaterne med henblik på at undersøge de institutionelle mekanismer i et fremtidigt europæisk system til styring af lufttrafikken,
 - støtte til Den Internationale Søfartsorganisation med henblik på at uddanne søfolk i udviklingslande i de mest avancerede sikkerhedsbestemmelser,
 - støtte til projekter under Den Europæiske Føderation for Færdselssikkerhed og European Transport Safety Council med henblik på at udveksle medlemsstaternes positive erfaringer inden for nedskæring af trafikulykker og om oplysningskampagner,
 - støtte til Det Europæiske Jernbanefællesskab til arbejdet med udvikling af et højhastighedsjernbanenet i Fællesskabet,

- ████████████████████
- oprettelse og tilrettelæggelse af en europæisk gruppe bestående af forskellige arbejdsgrupper fra jernbaneindustrien og jernbanevirksomhederne med henblik på at definere de tekniske specifikationer for interoperabiliteten af et højhastighedsnet. Dette er forbundet med Rådets direktiv herom,
 - støtte til projekter, som er udvalgt af de kompetente nationale myndigheder med henblik på at fremme færdselssikkerhed for unge bilister i forbindelse med året for unge bilister, som blev erklæret af Rådet i 1995,
 - støtte af forskellig art med henblik på bedre tilgængelighed til kollektiv transport for personer med nedsat mobilitet; her kan særlig nævnes støtte til løsninger inden for kollektiv transport på grundlag af en indkaldelse af forslag hos sammenslutninger, der har specialiseret sig på dette område, støtte til internationale konferencer og til brugerorganisationer for at forbedre og udvikle oplysninger om transportmidler for personer med nedsat mobilitet,
 - støtte til Fagforeningsudvalget for Transport og Den Internationale Union for Vejtransport med henblik på tilrettelæggelse af arbejdstid og køretid samt erhversuddannelse for førere i vejtransportsektoren, hvilket har bidraget til at styrke den sociale dialog om disse emner.
9. Disse eksempler viser forskelligheden af de foranstaltninger, Fællesskabet kan foretage. De har det til fælles, at de alle medvirker til udviklingen af en fælles transportpolitik og information eller lovgivning på fællesskabsniveau, f.eks.:
- definition af fælles retningslinjer med henblik på udvikling af det transeuropæiske net
 - interoperabilitet
 - hvidbogen om styring af lufttrafikken
 - grønningen om borgernes net
 - meddelelse om færdselssikkerhed
 - et handlingsprogram om foranstaltninger med henblik på at gøre transportmidler tilgængelige for personer med nedsat mobilitet.

De støttede foranstaltninger deltager direkte i udarbejdelsen af den fælles transportpolitik eller udbredelse af national erfaring, der er af særlig interesse for de andre medlemsstater. De indgår ofte i drøftelserne i Kommissionens eller Rådets arbejdsgrupper som følge af de mandater, Kommissionen modtager fra Rådet (f.eks. gruppen på højt niveau for højhastighedstog, for færdselssikkerhed, for telematik forbundet med transport, Christophersen-gruppen om prioriterede projekter forbundet med det transeuropæiske net, gruppen om offentlig/privat partnerskab).

Foranstaltninger gør det således muligt for medlemsstaterne og de berørte grupper i fællesskab at løse problemer, som ofte er meget komplicerede.

10. Da det drejer sig om punktvisse foranstaltninger, som kan være forskellige på forskellige tidspunkter, og som også er tidsbegrænsede, er det ikke altid nemt at

[REDACTED]

evaluere betydningen fuldt ud. Kommissionen indhenter med disse foranstaltninger ganske præcise oplysninger, som gør det muligt at vurdere spørgsmålet, hvilket er afgørende for fællesskabspolitikken på de pågældende områder. De involverede organisationer integrerer på grund af Kommissionens støtte lettere fællesskabsdimensionen og kan føre en bedre informeret og mere konstruktiv dialog med fællesskabsinstanserne.

Det er vanskeligt at evaluere disse tidsbegrænsede foranstaltninger kvantitativt men Kommissionen anser dem generelt for at være positive.

11. Gradvis iværksættelse af den fælles transportpolitik og etablering af en ramme, der bliver bedre og bedre defineret medvirker til, at foranstaltningerne bliver stadig mere institutionaliserede eller mere omfattende.

Et enkelt generelt retsgrundlag kunne vise sig utilstrækkeligt og berettige en mere detaljeret beslutning i fremtiden, hvis et sammenhængende og fuldstændigt program, f.eks. inden for sikkerhed, viser sig gavnligt for Fællesskabet.

På nuværende tidspunkt og helt bortset fra foranstaltninger der allerede er veludviklede, og som har et tilpasset retsgrundlag (finansiering af projekter af fælles interesse med henblik på transeuropæiske net, specifikt forskningsprojekt) eller som er under vedtagelse (strukturel sanering af de indre vandveje, PACT) mener Kommissionen, at den med dette forslag kan dække alle vigtige foranstaltninger, enten det drejer sig om punktvisse foranstaltninger eller længerevarende foranstaltninger, som den på nuværende tidspunkt planlægger i henhold til handlingsprogrammet 1995-2000.

12. Med denne overordnede beskrivelse af de planlagte foranstaltninger kan man bestride de forskellige situationer, som måtte opstå. Man har allerede kendskab til nogle af disse situationer, f.eks. finansieringsbehovet for luftfartsstatistikker og søfartsstatistikker forbundet med iværksættelse af de pågældende direktiver; andre situationer er under udvikling, f.eks. Fællesskabets eventuelle deltagelse i Eurocontrol og den fremtidige europæiske organisation for luftfartssikkerhed (JAA) som uden tvivl vil medføre betaling af et betydeligt årligt bidrag. Færdselssikkerhed og sikkerhed til søs er, som altid, særdeles sensitive og kræver punktvisse eller længerevarende foranstaltninger alt efter forholdene.
13. Den fælles transportpolitik indebærer iværksættelse af en bæredygtig mobilitet, som kræver det højeste mulige sikkerhedsniveau. Disse betingelser er aldrig ens, de udvikler sig afhængig af de økonomiske, finansielle og miljømæssige forhold, og den opfattelse, borgerne har af mobilitet.

Fællesskabet skal kunne handle der, hvor det kan bidrage med en merværdi eller en fællesskabsdimension. Det er netop, hvad det gør ved at støtte sig til medlemsstaterne og de vigtigste offentlige og private aktører inden for transport og de dermed forbundne områder.

14. Dette forslag til Rådets direktiv indgår i den vedvarende og hurtige udvikling af europæisk mobilitet. Den sigter på at give Fællesskabet fleksible handlingsinstrumenter samtidig med at den afventer budgetmyndighedens årlige beslutninger for at kunne imødegå denne udvikling og med tiden fremsætte forslag



om de mest hensigtsmæssige foranstaltninger for at nå formålet. Forslaget kræver ikke yderligere kommentarer.

[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]

**FORSLAG TIL RÅDETS BESLUTNING OM FREMME
AF SIKKER OG BÆREDYGTIG
MOBILITET**

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, navnlig artikel 75, 84 og 129D, tredje afsnit,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg,

under henvisning til udtalelse fra regionsudvalget,

i henhold til proceduren i traktatens artikel 189c, og

ud fra følgende betragtninger:

Kommissionen forklarede i sin meddelelse om den fælles transportpolitik¹⁾, at den ønsker at etablere en ramme, som sikrer bæredygtig mobilitet for mennesker og varer på det indre marked;

Europa-Parlamentet²⁾, Det Økonomiske og Sociale Udvalg³⁾ og Rådet⁴⁾ har udtalt sig positivt om de store linjer i Kommissionens forslag;

Kommissionen har forelagt en meddelelse om et handlingsprogram 1995 til 2000 om udviklingen af den fælles transportpolitik⁵⁾;

dette handlingsprogram indeholder aktioner som sigter på:

- at udvikle et integreret transportsystem på grundlag af avancerede teknologier med målsætninger inden for miljø, sociale forhold, energi og sikkerhed

1) KOM(92) 494, endelig udg., EF-Bull. Suppl. 3/93.

2) Europa-Parlamentets beslutning om den fælles transportpolitik¹⁾, EFT C 44 af 14.2.94, s. 53.

3) EFT C352 af 30.12.1993, s. 11.

4) Rådets konklusioner, vedtaget den 7. og 8. juni 1993.

5) KOM(95)302 endelig udg. af 12.7.1995.

- at sikre og forbedre det indres markeds funktion med henblik på at fremme effektivitet, større transportudvalg og bedre transportforsyning samtidig med at det sociale aspekt tilgodeses;
- at udvikle de eksterne dimensioner i nødvendigt omfang med henblik på at forbedre kvaliteten af transportforbindelser mellem EU og tredjelande, at garantere EU-virksomheders adgang til transportmarkeder andetsteds i verden samt at sikre funktionen af det indre marked;

gennemførelsen af sådan målsætning kræver en bred række politikker og foranstaltninger som f.eks.:

- fremme af intermodalitet
- oprettelse af et transeuropæisk kombitransportnet, som suppleres af koordineret forskning og udvikling med henblik på at udvikle de bedste teknologier til anvendelse i transportsystemet
- progressiv integrering af transeuropæiske net ved en koordinering af investeringer, finansielle incitamenter, fremme af offentlig/private partnerskaber og teknisk konvergens
- udvikling af offentlig transport af høj kvalitet med anvendelse af alle transportmåder med henblik på at etablere et borgernes net
- en regelramme, der sikrer transportbrugerne juridisk beskyttelse og effektiv anvendelse heraf med henblik på at forebygge praksis, der modvirker konkurrence ved fordeling af transport
- identificering og evaluering af transportens påvirkning af miljøet og foranstaltninger med henblik på at reducere denne
- definering af tekniske krav, navnlig med henblik på at forbedre transportsystemets interoperabilitet, dets miljøvenlighed, dets energieffektivitet og dets sikkerhed
- forbedring af transportsikkerhed ved hjælp af en hensigtsmæssig juridisk og teknisk ramme
- effektiv overvågning og tilpasning af bestemmelser om det indre transportmarked, herunder effektiv gennemførelse
- adgang til relevant og aktuel oplysning om det indre transportmarked
- progressiv tilnærmelse af de forskellige afgiftssystemer for infrastruktur og eksterne omkostninger
- forbedring af arbejdsforholdene, levestandard og uddannelse for arbejdere i transportsektoren

- fremme af aftaler med tredjelande og af internationale aftaler inden for transport

der skal iværksættes betydelige foranstaltninger for aktivt og konkret at fremme den sikre og bæredygtige mobilitet, som Fællesskabet taler så meget om, og dette skal ske med støtte fra og i nært samarbejde med de væsentlige aktører både offentlige og private, nationale, regionale og internationale;

på dette område kræver nærhedsprincippet snævert samarbejde mellem aktørerne for at finde frem til de områder hvor man i fællesskab mest effektivt kan opfylde målsætningerne;

de foreslåede foranstaltninger ligger op ad eller supplerer foranstaltninger, som finansieres i forbindelse med projekter af fælles interesse under det transeuropæiske transportnet og specifikke transportforskningsprogrammer:

TRUFFET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Denne beslutning vedrører definering og iværksættelse af en fælles transportpolitik og af det transeuropæiske transportnet med henblik på at sikre og fremme en sikker og bæredygtig mobilitet.

Artikel 2

Kommissionen har fået til opgave at iværksætte artikel 1 og kan derfor iværksætte foranstaltninger, som den anser for at være nødvendige for formålet, f.eks.:

- systematisk at indsamle, behandle og udbrede oplysninger om transportaktiviteter i Fællesskabet og transportaktiviteter mellem Fællesskabet og tredjelande
- at bidrage til tilrettelæggelse af konferencer og seminarer som afholdes af organer, der forfølger målsætninger, der er forenelige med Fællesskabets målsætning
- at støtte eventuelt regelmæssig støtte, til analyseaktiviteter, der udføres af nationale eller internationale, offentlige eller private organisationer, som effektivt og direkte bidrager til gennemførelse af den fælles transportpolitikks målsætninger
- at stimulere og støtte harmoniseringen af teknik, der sigter på at sikre det transeuropæiske transportnets interoperabilitet og optimal funktion af det indre transportmarked
- at støtte initiativer der sigter på en bedre definering, udvikling og fremme af det transeuropæiske transportnet hvad angår teknik, miljø og økonomi samt udvidelse heraf til tredjelande
- at opmuntre gennemførelse af uddannelsesforanstaltninger inden for transport, navnlig for at fremme og forbedre transportsikkerhed og respekt for miljøet

- teknisk og økonomisk evaluering af de foranstaltninger, Kommissionen eller andre har iværksat for at fremme mobilitet
- at foretage cost/benefitanalyser af foranstaltninger og projekter.

Artikel 3

1. Kommissionen kan for at gennemføre disse foranstaltninger f.eks.:
 - indgå kontrakter med private eller offentlige organisationer under overholdelse af procedurerne om offentlige udbud
 - samfinansiere projekter som er iværksat af offentlige eller private, eventuelt internationale, organisationer med op til maksimalt 50% af projektets samlede omkostninger; denne grænse må kun overskrides, hvis foranstaltningens betydning for Fællesskabet berettiger dette
 - bidrage til driftsbudgettet for offentlige eller private internationale organisationer i transportsektoren, som den er eller bliver medlem af.
2. Når situationen berettiger det, kan Kommissionen offentliggøre indkaldelse af forslag med henblik på at gennemføre disse foranstaltninger.
3. Fællesskabets deltagelse er bestemt af følgende faktorer:
 - foranstaltningens betydning for gennemførelse af den fælles transportpolitik og det transeuropæiske transportnets målsætninger
 - foranstaltningens betydning for Fællesskabet og navnlig flernational deltagelse i foranstaltningen
 - foranstaltningens enestående eller innovative aspekt og egnethed til udredelse og anvendelse i hele Fællesskabet
 - foranstaltningens bidrag til udviklingen af samarbejde med tredjelande.

Artikel 4

Den endelig betaling følger efter en grundig kontrol af det udførte arbejde under hensyntagen til de forpligtelser, modtageren ifølge sin kontrakt har påtaget sig samt økonomiske og forvaltningsmæssige principper. I alle kontrakter indgår bestemmelser til at forebygge svig (overvågelse af kontraktens gennemførelse, periodiske rapporter, finanskontrolforanstaltninger osv.).

Artikel 5

Budgetmyndighederne fastsætter hvert år midlerne til alle disse foranstaltninger.

Artikel 6

Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet, Rådet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og regionsudvalget en beretning om anvendelsen af midler, samt en evaluering af, hvorledes de har bidraget til gennemførelse af Fællesskabets målsætning hvert tredje år og første gang i 2001.

Artikel 7

Denne beslutning træder i kraft i januar 1998.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Rådets vegne

Formand

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORANSTALTNINGENS BETEGNELSE

Foranstaltninger til støtte og fremme af en bæredygtig og sikker transportpolitik.

2. BUDGETPOST

B2-704

3. RETSGRUNDLAG

Traktat om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, navnlig artikel 75, 84 og 129D.

4. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN

4.1 Foranstaltningens generelle formål

Den fælles transportpolitiks generelle målsætninger er at opfylde EU-borgernes og -virksomheders transportbehov så effektivt som muligt, samtidig med at den bidrager til de væsentlige målsætninger hvad angår det sociale område, miljø og sikkerhed. Det er en uomgængelig forudsætning for økonomisk vækst, beskæftigelse og en bedre livskvalitet at forene mobilitetsbehovet med miljøbeskyttelse. I stedet for, som tidligere, at øge kapaciteten, bør man derfor i højere grad lægge vægt på en teknisk avanceret intermodal fremgangsmåde. Mobilitetsefterspørgslen bør opfyldes gennem mere effektiv anvendelse af ressourcer, der bygger på egnede teknologier og en hensigtsmæssig regelramme. Arbejdsprogrammet for perioden 1995 til 2000 omfatter derfor foranstaltninger og politikker på tre hovedområder:

- udvikling af et integreret transportsystem på grundlag af avancerede teknologier, som bidrager til miljømæssige og sikkerhedsmæssige målsætninger: forbedring af kvaliteten
- sikring og forbedring af det indre markeds funktion med henblik på at fremme effektivitet, udvalg og brugervenlighed inden for transport, samtidig med at der tages hensyn til det sociale aspekt
- hensigtsmæssig udvikling af den eksterne dimension for at forbedre transportforbindelserne mellem EU og tredjelande med henblik på at garantere EU-virksomheders adgang til transportmarkederne andre steder i verden og med henblik på at sikre, at det indre marked fungerer som det skal.

Hvad angår sikkerhed erkendes Fællesskabets rolle i Maastricht-traktaten, hvori EF-traktatens artikel 75 er blevet ændret for netop at inkludere transportsikkerhed. Gennemførelse af det indre marked medfører nemlig øget færdsel i Fællesskabet,

og der må derfor træffes foranstaltninger for at fremme transportsikkerhed på landjorden, særlig på vejene, i luften og til søs.

Antallet af vejulykker og forskellene mellem medlemsstaterne på dette område viser klart, at det er nødvendigt at fremme de bedste erfaringer, der er indhøstet i medlemsstaterne, og at øge sikkerhedskravene. Det er næppe nødvendigt at minde om EU-dimensionen for transport i luften og til søs og om, at sikkerhedsforanstaltninger bør træffes på koordineret og samordnet måde med de eksisterende specialiserede organisationer.

4.2 Foranstaltningens varighed og nærmere bestemmelser for dens fornyelse

Ubestemt varighed. Der foretages en evaluering af de iværksatte foranstaltninger ved udgangen af år 2000 og det diskuteredes på dette tidspunkt, om det vil være gavnligt at fortsætte foranstaltninger.

5. KLASSIFIKATION AF UDGIFTERNE/INDTÆGTERNE

5.1 Ikke-obligatoriske udgifter

5.2 Opdelte bevillinger

6. UDGIFTERNES/INDTÆGTERNES ART

Foranstaltningerne med EF-målsætning samfinansieres med andre kilder fra den offentlige og private sektor - principielt op til 50%. Bidrag til internationale organisationer i sektoren. Der indgås kontrakter med konsulenter eller virksomheder (offentlige eller private) med henblik på at indhente de nødvendige informationer og analyser til at udvikle den fælles transportpolitik og det transeuropæiske net i henhold til traktaten. Foranstaltninger omfatter teknisk bistand og uddannelse i tredjelande, der berøres af EU-politikkerne. Specifikke uddannelses- og oplysningsforanstaltninger med henblik på at fremme den fælles transportpolitik og sikkerhedsforanstaltninger i EU. Udarbejdelse af fællesskabskrav, særlig med henblik på interoperabilitet og sikkerhed.

Foranstaltningerne omfatter også udgifter til undersøgelser, ekspertmøder, konferencer og kongresser, oplysning og publikationer, som er direkte forbundet med gennemførelse af de foranstaltninger, hvori de indgår, eksklusive udgifter forbundet med administrationen af disse foranstaltninger eller almindelig administration (se Kommissionens meddelelse af 22. april 1992).

7. FINANSIELLE VIRKNINGER

7.1 Beregningsmetode for de samlede omkostninger ved foranstaltningen

De planlagte foranstaltninger omfatter hovedsagelig støtte til offentlige og private organer, som indsender projekter til Kommissionen med målsætninger, der falder i tråd med Fællesskabets målsætninger. De samlede omkostninger i forbindelse med disse projekter varierer meget alt efter målsætning, varighed, størrelsen af det geografiske område de dækker osv.

Som eksempel på tidligere foranstaltninger kan nævnes:

- støtte til Fællesskabets foranstaltninger i forbindelse med europæiske jernbaner, som omfatter alle europæiske jernbaneselskaber for at støtte arbejdet med at definere følgende aspekter forbundet med et net af højhastighedstog: infrastruktur, interoperabilitet og trafikkontrol
- støtte til nationale foranstaltninger, som er udvalgt af de kompetente nationale myndigheder på grundlag af deres EF-betydning og deres generelle målsætning inden for rammerne af det europæiske år for unge bilister i 1995.

Omkostningerne for disse foranstaltninger fastsættes af de ansvarlige for projektet og af Kommissionens kontraktbetingelser, som gør det muligt for Kommissionen at kontrollere beregningen af omkostningerne og vurdere, hvorvidt de er acceptable ved at sammenligne med prisen for lignende tjenesteydelser, som er indhentet under en udbudsprocedure.

Omkostningerne for undersøgelser og tjenesteydelser fastsættes på grundlag af tilbud fra tjenesteydelsesleverandører, som er specialiseret på transportområdet. Tilbuddene er indgivet under en udbudsprocedure.

7.2 Omkostningernes fordeling på foranstaltningens elementer

Denne meddelelse medfører ikke udgifter udover de midler, der er til rådighed for budgetåret 1996, og de midler der anmodes om i budgetproceduren for 1997.

7.2.1. Budgetposter

	BUDGET 1995 Forpligtelsesbevil- linger	BUDGET 1996 Forpligtelsesbevil- linger	BUDGETPRO- CEDURE 1997 Forpligtelsesbevil- linger
B2-704	5,7 mio. ECU	8,5 mio. ECU	7,520 mio. ECU

Det er ikke muligt at foretage en sammenligning mellem denne budgetpost og den fremtidige budgetpost B2-704, da denne også omfatter de foranstaltninger, der på nuværende tidspunkt finansieres ud af budgetpost B2-702 som på nuværende tidspunkt ser ud som følger:

B2-702 7, 2 mio. ECU 8 mio. ECU 8,075 mio. ECU

7.2.2. Omkostningernes fordeling på foranstaltningens elementer

Forpligtelsesbevillinger i mio. ECU

Fordeling	Budget 1995	Budget 1996	Budgetprocedure 1997
I. Arbejder forbundet med analyse og evaluering af det transeuropæiske transportnet	0,6	2,2	2,0
II. Interoperabilitet og arbejder forbundet med teknisk harmonisering	0,3	0,6	0,6
III. Markedsanalyse og indsamling af oplysninger	0,3	0,3	0,5
IV. Sikkerhedsforanstaltninger			
- Transport på landjorden	3,5	4,0	3,5
- Sikkerhed til søs	0,5	0,7	0,7
- Sikkerhed i luften	0,5	0,7	0,7
I ALT	5,7	8,5	8,0

Disse tal bygger på anvendelsesformålet for midler hidrørende fra de eksisterende budgetposter B2-702 (specifikke foranstaltninger, navnlig inden for trafiksikkerhed) og B2-704 (iværksættelse og udvikling af en fælles, bæredygtig transportpolitik) i de pågældende år. En anden del af disse midler sigter på forberedende foranstaltninger eller vedrører Kommissionens autonomi og omfattes ikke af det her foreslåede retsgrundlag.

7.3 Driftsudgifter til undersøgelser, ekspertmøder osv. under del B

Forpligtelsesbevillinger i mio. ECU

Fordeling	Budget 1995	Budget 1996	Budgetprocedure 1997
- Undersøgelser	0,5	0,5	0,5
- Oplysninger og publikationer	0,3	0,3	0,3
I ALT	0,8	0,8	0,8

7.4. Forfaldsdagen for flerårige foranstaltninger

Ikke relevant, da beløbet fastsættes hvert år under budgetproceduren.

8. FORHOLDSREGLER MOD SVIG (OG FORVENTEDE RESULTATER HERAF)

Kommissionen verificerer støtte, modtagelse af tjenesteydelser og undersøgelser til forberedelse, gennemførelse eller vurdering af et projekt før disse betales under hensyntagen til de kontraktmæssige forpligtelser, økonomiske principper og god økonomisk forvaltning. Forholdsregler mod svig (kontrol, indsendelse af rapporter osv.) indgår i alle aftaler eller kontrakter, som indgås mellem Kommissionen og støttemodtagerne. Disse foranstaltninger suppleres endvidere med inspektioner på stedet og ekstern revision.

9. OPLYSNINGER OM COST/EFFECTIVENESS

9.1 Specifikke og kvantificerbare mål, målgruppe

9.1.1. De foreslåede foranstaltningers specifikke mål:

- 1) Effektiv iværksættelse af den fælles transportpolitik og det transeuropæiske net, gennemførelse af foranstaltninger, hvis målsætninger kan være svære at sætte tal på.
 - a) Det er afgørende vigtighed at holde transportmarkedet under observation med henblik på at definere trafikudviklingen og dennes betydning for hele transportsystemet: overkapacitet i nogle sektorer, sandsynlig overbelastning af infrastrukturene, sikkerhedsrisici, konkurrenceforhold, analyser om transportens og den voksende trafiks påvirkning af miljøet.
 - b) For at definere det transeuropæiske net kræves en række analyser af den socio-økonomiske og miljømæssige betydning. Endvidere må man for at identificere og fremme projekter af fælles interesse samle de nødvendige oplysninger og aktørerne forbundet med disse projekter. Disse opgaver går ud over finansieringen af de egentlige transeuropæiske net (B5-700). Denne nye politik, som er indført af Maastricht-traktaten, skal fremmes og accepteres.
 - c) Integrering af transportsystemet indebærer et stort antal tekniske arbejder for at sikre interoperabilitet og udvikling af fælles bestemmelser og krav. Man må derfor forberede tekniske bestemmelser og indholdet af disse bestemmelser og anmode de kompetente organer om at udarbejde de tekniske krav.
 - d) Den fælles transportpolitik er en af de politikker, der er mest synlige, og den må derfor forklares for offentligheden i bredeste forstand. En række informations- og sensibiliseringsforanstaltninger må iværksættes, hvilket i øvrigt imødekommer et voksende krav om forklaringer og oplysninger om Fællesskabets rolle.
- 2) Gennemførelsen af det indre transportmarked medfører flere rejser rundt omkring i Fællesskabet både for arbejdets og for fornøjelsens skyld. Derfor

er sikkerhed på vejene, i luften og til søs blevet en af Fællesskabets vigtigste politikker, hvilket erkendes af Maastricht-traktaten, og som udmunder i foranstaltninger, hvis betydning for Fællesskabet ses i:

- teknisk harmonisering af transport ad landevej og bestemmelser for vejtrafik
 - indbyrdes tilnærmelse af bestemmelser, tekniske krav og forvaltningen af sikkerhedskontrol med transport på landjorden og til søs
 - forbedring af sikkerhedsforholdene for luftfarten og nedskæring af overbelastning i lufttrafikken
 - sikkerhed inden for transport til søs og særlig bedre uddannelse af søfolk og bestemmelser om trafikregulering
 - nedskæring af farerne forbundet med transport af farligt gods.
- 3) Den eksterne dimension viser sig gennem foranstaltninger til fremme af transportpolitik uden for Fællesskabet, navnlig i Central- og Østeuropa, i middelhavsområdet, hvor det drejer sig om at sikre det transeuropæiske nets samhørighed og at forhandle markedsadgangsbetingelser, som overholder de store linjer i en bæredygtig og sikker transportpolitik.

9.1.2. Alle de mennesker, der beskæftiger sig med transport samt brugere af transport indgår i målgruppen, og den omfatter også de nationale og internationale myndigheder inden for transport, navnlig organisationer, der er repræsentative på europæisk niveau.

9.2 Begrundelse for foranstaltningen

Traktaten erkender vigtigheden af **en fælles transportpolitik og udviklingen af fælles transeuropæiske net**. Kommissionen spiller i den forbindelse en rolle, som tilpasses dens kompetence på de forskellige områder.

Kommissionen skal først og fremmest drage omsorg for, at traktatens bestemmelser overholdes på transportområdet. For at gøre dette, skal den være i besiddelse af de nødvendige instrumenter til at analysere markedet og at handle, når det er påkrævet. Dette er dens hovedansvar.

På andre områder, f.eks. i forbindelse med nettene, består dens væsentlige funktion i at samordne medlemsstaternes politikker og sikre samhørighed og interoperabilitet. For at opnå en sikker værditilvækst må den derfor i denne forbindelse bygge på de regionale og nationale aktørers bidrag. Der er blevet etableret vedvarende mekanismer for høring af de pågældende parter for at sikre, at foranstaltningerne svarer til veldefinerede behov på alle niveauer. De foranstaltningerne, der finansieres i denne kontekst, bygger på anbefalinger fra myndighederne, som er udarbejdet af forskellige udvalg (f.eks. for infrastruktur og

transport) eller grupper, for hvilke Kommissionen regelmæssigt afholder møder) f.eks. grupper på højt niveau om trafiksikkerhed, telematik og vejtrafik).

Hvad angår **trafiksikkerhed på landjorden** skulle fællesskabsforanstaltningen om bilisters adfærd gerne medføre en samordning af de nationale foranstaltninger og styrke virkningen heraf samtidig med at der opnås en vis størrelsesøkonomi. Kommissionen skal tjene som katalysator for de nationale initiativer og give økonomisk støtte til både offentlige (nationale og lokale) og private.

Ved at stille oplysninger til rådighed og ved udveksling af oplysninger kan medlemsstaterne nyde godt af hinandens erfaring, hvilket vil medføre et højere sikkerhedsniveau i Europa). Muligheden for trafikulykker er f.eks. 4 gange større i Portugal end i Det Forenede Kongerige. Iværksættelse af basen CARE skulle medvirke til at identificere og se størrelsesordenen af problemerne i forbindelse med trafiksikkerhed og også vurdere foranstaltningernes effektivitet (Rådets beslutning nr. 93/704/EØF af 30.11.1993).

Kommissionen har en klart defineret kompetence med hensyn til forbedring af passiv og aktiv trafiksikkerhed for køretøjer gennem teknisk harmonisering inden for det indre marked (modtagelse af køretøjer). Man må derfor indgående undersøge alle de tekniske aspekter, som kan bidrage til at forbedre Fællesskabets lovgivning om aktiv og passiv køresikkerhed.

På grund af stigningen i den grænseoverskridende trafik i Fællesskabet, må man forbedre jævn afvikling af trafikken og trafiksikkerhed ved at give brugerne af vejen et miljø, der er så genkendeligt som muligt (trafiksignaler, færdselslove osv.).

Kommissionen må være endnu mere opmærksom på grænseoverskridende transport af farligt gods, således at de nødvendige forebyggende foranstaltninger kan udarbejdes.

Med hensyn til **sikkerhed til søs** har Kommissionens handlingsprogram, som er beskrevet i dens meddelelse om en fælles politik til søs, givet sig udslag i vedtagelse af flere fællesskabsretsakter om havnestatens kontrol med fartøjer. Uddannelsesforanstaltninger er særlig vigtige på dette område.

Når informations- og forvaltningssystemer om søtrafik skal indgå i det transeuropæiske transportnet, må der iværksættes undersøgelser og pilotprojekter om foranstaltninger til at sikre interoperabilitet og forbindelser til nettet (særlig standardisering).

Hvad angår **sikkerhed inden for luftfart** sigter en række foranstaltninger på at skabe en ramme bestående af sammenhængende bestemmelser og effektive opfølgingsmekanismer for de nationale myndigheder. Kommissionen har i denne forbindelse foreslået oprettelse af en international organisation for civil luftfartssikkerhed, som Fællesskabet skal være medlem af. Det må i denne forbindelse påtage sig de økonomiske foranstaltninger, som det medfører. Samtidig og for at forberede Fællesskabets stilling i de besluttende organer i denne organisation, må Kommissionen råde over en række analysering- og

evalueringsinstrumenter. Den ønsker derfor at skabe et system til modtagelse og behandling af rapporter om luftfartsulykker og arbejde med spørgsmålet om den menneskelige faktor, således at man kan fastsætte denne organisations prioriteter og dens aktivitet, hvad angår det juridiske aspekt.

Den næste række foranstaltninger vedrører harmonisering og integrering af trafikkontrollsystemerne inden for luftfart i Europa. Her drejer det sig først og fremmest om at finde den bedst mulige institutionelle ramme og at støtte standardiseringsaktiviteterne, som er helt uomgængelige.

I sin hvidbog om styring af lufttrafikken udtaler Kommissionen, at der bør oprettes en myndighed, der har ansvaret for den effektive anvendelse af det europæiske luftrum, og som har ansvaret for at vedtage og håndhæve bestemmelser, krav og procedurer i den forbindelse. Som i ovennævnte tilfælde skal Kommissionen selvfølgelig være medlem af denne organisation, hvor den skal fremme sine interesser. Kommissionen skal derfor råde over de nødvendige analyserings- og evalueringsinstrumenter for at kunne forberede de nødvendige fælles holdninger.

9.3 Overvågning og evaluering af foranstaltningen

Kommissionen aflægger regelmæssig beretning til Rådet og Parlamentet om udviklingen af den fælles transportpolitik, som skal drøftes på politisk plan med henblik på at præcisere de nødvendige retningslinjer.

Hvidbogen af december 1992 er et referenceinstrument med henblik på at evaluere de foranstaltninger, der er blevet iværksat med henblik på at gennemføre Fællesskabets målsætninger.

Kommissionen har klart defineret de store linjer inden for den fælles transportpolitik og midlerne til at gennemføre dem. På baggrund af kommentarerne fra relevante kredse og fra Fællesskabets institutioner, har Kommissionen fastsat et arbejdsprogram for perioden 1995-2000.

Der bliver foretaget en evaluering af programmets resultater i 2000, således at man kan fastsætte Fællesskabets nye retningslinjer fra år 2000 og videre frem. Denne evaluering indeholder også en vurdering af resultaterne sammenlignet med de ønskede målsætninger.

Der kan anvendes en række indikatorer til denne evaluering, f.eks. trafikudvikling pr. transportmåde, transportsektorens betydning for forurenende emissioner, regionernes adgang til det transeuropæiske net (med anvendelse af kriterier som tid eller afstand). Man er ved at fastsætte disse indikatorer.

Hvad angår transportnet har foranstaltningerne, der er blevet finansieret af denne budgetkonto, muliggjort en bedre evaluering af Fællesskabets økonomiske indsats inden for transportinfrastruktur og udarbejdelse af en strategi til udvikling af det transeuropæiske transportnet, således som det forelægges i de retningslinjer for en fællesskabsstrategi, der blev vedtaget af Rådet og Parlamentet i juli 1996.

Hvad angår sikkerhed, er der blevet udarbejdet en række rapporter, navnlig til Rådet og Europa-Parlamentet, om iværksættelse af de forskellige foranstaltninger. Eksterne revisionsforanstaltninger for at verificere, hvorledes støttemidlerne anvendes.

Med hensyn til vejtrafiksikkerhed er der blevet oprettet et handlingsprogram i nært samarbejde af højtstående repræsentanter for medlemsstaterne, og den tilladte støtte er i overensstemmelse med handlingsprogrammet. Man er ligeledes ved at udarbejde indikationerne

10. UDGIFTER TIL ADMINISTRATION

Denne del sendes samtidig til GD XIX og GD IX, som derefter sender den til GD XIX med sin udtalelse.

Mobilisering af det nødvendige administrative personale afhængig af Kommissionens årlige beslutning om tildeling af personale, idet der særlig tages hensyn til de stillinger og de supplerende midler, som budgetmyndigheden beslutter.

10.1 Betydning for beskæftigelsen

Foranstaltningerne vedrører alle tjenestegrene inden for generaldirektoratet for transport. Der bliver ikke behov for yderligere personale.

Stilling		Personale til administration af foranstaltningen		heraf		varighed
		<u>faste stillinger</u>	<u>midlertidige stillinger</u>	anvendelse af eksisterende ressourcer i det pågældende GD eller tjeneste	ude fra kommende personale	
Fastansatte eller midlertidigt ansatte	A B C					
Andet personale						
I alt						

Hvis der skal anvendes yderligere personale, angives tidspunktet

10.2 Udgifter som følge af yderligere personale

(i ecu)

	Beløb	Beregningsmetode
Fastansatte		
Midlertidigt ansatte		
Andet personale (angiv budgetpost)		
I alt		

Disse tal angiver de samlede omkostninger forbundet med yderligere personale under hele foranstaltningens varighed, hvis denne har en fast varighed, for 12 måneder, hvis den er af ubestemt varighed.

10.3. Betydningen for andre driftsudgifter

Denne udgift er ubetydelig, og kan forventes absorberet af generaldirektoratets løbende driftsbudget.

Budgetpost (nr. og betegnelse)	Beløb	Beregningsmetode
I alt		

Disse tal angiver de samlede omkostninger forbundet med yderligere personale under hele foranstaltningens varighed, hvis denne har en fast varighed, for 12 måneder, hvis den er af ubestemt varighed.

ISSN 0254-1459

KOM(96) 654 endelig udg.

DOKUMENTER

DA

07 15 01

Katalognummer : CB-CO-96-667-DA-C

ISBN 92-78-13262-4

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer
L-2985 Luxembourg