



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 12.9.2001
KOM(2001) 370 slutlig

VITBOK

Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden

VITBOK

Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

RIKTLINJERNA FÖR VITBOKEN	6
FÖRSTA DELEN: ÅTERUPPRÄTTA BALANSEN MELLAN TRANSPORTSÄTTEN....	21
I. EN REGLERAD KONKURRENS.....	22
A. Vägtransporter av högre kvalitet.....	23
1. Omstrukturering	24
2. Förnya lagstiftningen.....	25
3. Skärpta kontroller och påföljder.....	26
B. En vitalisering av järnvägssektorn	27
1. En integrering av järnvägstransporterna med den inre marknaden.....	28
2. En optimal användning av infrastrukturen	33
3. En modernisering av tjänsterna	35
C. Kontrollera tillväxten inom flygtrafiken	36
1. Åtgärder för att minska överbelastningen av luftrummet	37
2. En omorganisering av flygplatskapaciteten och användandet av flygplatserna.....	39
3. En tillväxt inom flygtrafiken med bibehållet miljöskydd	41
4. En bibehållen säkerhetsnivå	43
II. EN SAMORDNAD UTVECKLING AV TRANSPORTSÄTTEN	43
A. Upprätta transportförbindelser som kombinerar sjöfart–inre vattenvägar–järnväg ...	44
1. Utvecklingen av höghastighetsvattenvägar.....	44
2. Nyskapande transporttjänster	47
B. Draghjälp åt de intermodala transporterna: det nya programmet Marco Polo.....	48
C. Skapa gynnsamma tekniska förutsättningar.....	50
1. Gynna uppkomsten av yrket transportsamordnare.....	50
2. En standardisering av containrarna och växelflaken.....	50
DEL 2: AVLÄGSNA FLASKHALSARNA.....	52

I.	ÅTGÄRDER MOT RAFIKSTOCKNINGARNA PÅ DE VIKTIGA TRANSPORTSTRÄCKORNA	54
A.	Mot multimodala korridorer med prioritet för godstransporter	54
B.	Ett nät för snabba persontransporter	55
C.	En förbättring av trafikförhållandena.....	57
D.	Projekt rörande mer omfattande infrastruktur.....	57
1.	Genomföra järnvägsförbindelserna genom Alperna	57
2.	Säkerställa genomströmningen genom Pyrenéerna.....	58
3.	Lansera nya prioriterade projekt	59
4.	Skärpt säkerhet i tunnlarna	61
II.	PROBLEM RÖRANDE FINANSIERINGEN	61
A.	Begränsade budgetmedel	62
B.	Öka de privata investerarnas förtroende	63
C.	En ny lösning: delat ansvar för finansieringen.....	63
	DEL 3: PLACERA ANVÄNDARNA I CENTRUM FÖR TRANSPORTPOLITIKEN	69
I	DEN BRISTANDE TRAFIKSÄKERHETEN	69
A.	Dagliga dödsfall: 40 000 döda i trafiken varje år.....	70
B.	Halvera antalet dödsfall	71
1.	En harmonisering av påföljderna	72
2.	Informationstekniken i trafiksäkerhetens tjänst	74
II.	DE VERKLIGA KOSTNADERNA FÖR RESENÄRERNA	77
A.	Mot en gradvis avgiftsbeläggning av infrastrukturanvändningen.....	78
1.	En prisstruktur som återspeglar kostnaderna för samhället	78
2.	En lapptäcke av lagar	81
3.	Behovet av en gemenskapsrättslig ram	83
B.	Behovet av att harmonisera bränsleskatterna.....	84
III.	MÄNSKLIGARE TRANSPORTER	86
A.	Intermodalitet i samband med persontransporter.....	86
1.	Utveckling av en integrerad biljettförsäljning.....	86
2.	Effektivare bagagehantering	87
3.	Trygga kontinuiteten i resorna	88
B.	Användarnas rättigheter och skyldigheter.....	88

1. Användarnas rättigheter	88
2. Användarnas skyldigheter	89
3. En kollektivtrafik av hög kvalitet	90
IV. RATIONALISERINGEN AV STADSTRAFIKEN	92
A. En diversifierad energianvändning inom transportsektorn	93
1. En nya rättslig ram för alternativa bränslen	93
2. En stimulering av efterfrågan genom försöksverksamhet	94
B. Främja bra metoder	95
DEL 4: KONTROLLERA GLOBALISERINGEN AV TRANSPORTERNA	98
I. FÖRÄNDRADE VILLKOR I SAMBAND MED UTVIDGNINGEN	98
A. Kandidatländernas infrastruktur: en utmaning	99
B. Ett redan välutvecklat järnvägsnät	100
C. En ny dimension för sjösäkerheten	101
II. EUROPA INTERNATIONELLT INFLYTELSERIKT EFTER UTVIDGNINGEN	104
A. Europeiska unionen skall tala med en röst i de internationella organen	105
B. Vikten av en yttre dimension för flygtransporterna	106
C. Nödvändigheten av att skapa ett världsomspännande program: Galileo	108
SAMMANFATTNING : VÄGVAL INFÖR FRAMTIDEN	110
BILAGOR	112
I. BILAGA I: ÅTGÄRDSPROGRAM	113
II. BILAGA II: INDIKATORER OCH KVANTITATIVA ILLUSTRATIONER	120
III. BILAGA III: PROJEKT FÖRESLAGNA AV MEDLEMSTATERNA OCH EUROPAPARLAMENTET SOM KOMMISSIONEN UNDERSÖKER I SYFTE ATT AVGÖRA OM DE SKALL SKRIVAS IN I LISTAN ÖVER "SÄRSKILDA" PROJEKT (DEN S.K. ESSEN-LISTAN)	126
IV. BILAGA IV: UTVECKLING AV NY TEKNIK OCH INTELLIGENTA TRANSPORTSYSTEM	128

Tabell 1	Tillåtna hastigheter och blodalkoholkoncentrationer i Europeiska unionen	74
Tabell 2	Externa kostnader och infrastrukturkostnader (euro) som uppkommer då en tung lastbil tillryggalägger 100 kilometer på en motorväg med gles trafik	79
Tabell 3	Kostnader och avgifter (euro) för en tung lastbil som tillryggalägger 10 mil på en glest trafikerad motorväg belagd med vägavgifter	80
Bild 1	Passagerartransporter: transporter efter transportsätt 1970–1999	21
Bild 2	Godstransporter: transporter efter transportsätt 1970–1999	22
Bild 3	Containerfartyg och pråmar	46
Bild 4:	AVE-trafik	56
Bild 5	Minskning av utsläppen från vägtrafiken Auto-Oil	93
Bild 6	Kostnad per kilometer för internationella godstransporter på väg (1998)	101

Lista över kartor

Karta över de främsta systemen för elektrifiering av tåg i Europa	32
Karta över det transeuropeiska järnvägsnätet för godstransporter	34
Karta över de främsta europeiska hamnarna för godstransporter	45
Karta över nätet av inre vattenvägar i Europa	45
Karta över de "särskilda" projekt som antogs 1996	61
Karta över de potentiella "särskilda" projekten	61

RIKTLINJERNA FÖR VITBOKEN

Transporterna är av central betydelse för utvecklingen i den moderna ekonomin, men därmed uppstår en konfliktsituation mellan å ena sidan samhällets krav på ökad rörlighet och å andra sidan det växande missnöjet med de ständiga förseningarna och den bristande kvaliteten på transporterna. Efterfrågan på transporter ökar stadigt, men samhället kan inte tillgodose denna efterfrågan endast genom att anlägga ny infrastruktur och avreglera transportmarknaden. I slutsatserna från Europeiska rådet i Göteborg fastställdes att utvidgningen och den hållbara utvecklingen härnäst utgör två oeftergivliga krav, och för att uppfylla dessa krav krävs det även en optimering av transportsektorn. Ett modernt transportsystem måste vara hållbart ur såväl ekonomisk och social synpunkt som ur miljösynpunkt.

Vid utformningen av Europas framtida transportpolitik måste hänsyn tas till transportsektorns stora ekonomiska betydelse. De totala utgifterna för transportsektorn uppgår till 1 000 miljarder euro, det vill säga över 10 % av Europeiska unionens bruttonationalprodukt, och antalet sysselsatta uppgår till över 10 miljoner personer. Investeringarna i infrastruktur och teknik inom transportsektorn innebär så stora kostnader för samhället att inga misstag tillåts vid bedömningen. Det var särskilt med tanke på de omfattande investeringskostnaderna och transportsektorns avgörande betydelse för den ekonomiska tillväxten som stats- och regeringscheferna i Romfördraget fastslog att gemenskapen skulle upprätta en gemensam politik med särskilda bestämmelser på transportområdet.

I. Utvärdering av den gemensamma transportpolitiken

Under lång tid saknades det politisk vilja och tillräckliga kunskaper inom Europeiska gemenskapen att genomföra den gemensamma transportpolitiken i dess utformning enligt Romfördraget. Under nästan trettio år förmådde inte ministerrådet omsätta kommissionens förslag i praktiska åtgärder. Det var först efter att Europeiska gemenskapernas domstol 1985 uttalat sig om ministerrådets bristande beslutsförmåga som medlemsstaterna blev tvungna att göra avkall på sina krav och ge gemenskapen lagstiftningsmakt.

I och med Maastrichtfördraget förstärktes transportpolitikens institutionella, budgetmässiga och politiska bas. Å ena sidan ersattes beslut genom enhällighet till stor del av beslut med kvalificerad majoritet, även om besluten inom ministerrådet i praktiken fortfarande fattades enhälligt. Europaparlamentet verkade stimulerande på beslutsprocessen via medbeslutandeförfarandet, vilket framgår av det historiska beslut som togs i december 2000 om en fullständig avreglering 2008 av marknaden för godstransport på järnväg. Å andra sidan infördes begreppet transeuropeiskt nät, vilket har gjort det möjligt att utveckla en översiktsplan för transportinfrastrukturen på gemenskapsnivå och säkerställa ett finansiellt stöd från gemenskapen.

På grundval av detta publicerade kommissionen i december 1992 vitboken om "den gemensamma transportpolitikens framtida utveckling". Dess övergripande mål var en avreglering av transportmarknaden. Ungefär tio år senare har detta mål i huvudsak uppnåtts med undantag för järnvägssektorn. I dag tillåts lastbilar utföra internationella transporter av gods till och från utlandet, inte som tidigare endast till utlandet. De tillåts till och med utföra inrikes godstransporter i en medlemsstat där de inte är etablerade. Därmed har en cabotageverksamhet inom vägtransportsektorn skapats. Avreglering av den europeiska flygtrafiken är allmänt accepterad, särskilt som den kombineras med den högsta flygsäkerheten i världen. Denna avreglering har gynnat flygindustrin, vilket förklarar varför det har skett en högre tillväxt inom flygtrafiken än inom ekonomin i övrigt.

Dessa insatser inom den gemensamma transportpolitiken ledde till en markant sänkning av konsumentpriserna och till tjänster av högre kvalitet och ökade valmöjligheter, vilket har medfört en förändring av de europeiska medborgarnas levnadssätt och konsumtionsvanor. Rörligheten bland befolkningen ökade från 17 kilometer om dagen 1970 till 35 kilometer om dagen 1998 och betraktas i dag nästan som en medborgerlig rättighet.

Nästa insats gjordes med utgångspunkt i forskningsresultaten från ramprogrammen för forskning och bestod i att utveckla ny teknik för att åstadkomma en driftskompatibilitet mellan de nationella transportnäten. De projekt som lanserades i slutet av 1980-talet ger i dag utdelning, vilket symboliseras av det transeuropeiska snabbtågsnätet och satellitnavigationsprogrammet Galileo. Det är beklagligt att utvecklingen av modern teknik och infrastruktur inte alltid åtföljts av en modernisering av företagsledningen, särskilt inom järnvägssektorn.

Den framgångsrika avregleringen av transportmarknaderna bör emellertid inte skymma det faktum att det existerar en snedvridning av konkurrensen inom unionen på grund av att medlemsstaternas skatte- och socialpolitik inte har harmoniserats, vilket uppenbart strider mot principerna för den inre marknaden. Bristen på en harmonisk utveckling inom den gemensamma transportpolitiken har medfört att det europeiska transportsystemet i dag brottas med ett flertal större problem:

- Skillnaden i tillväxt mellan de olika transportsätten. Visserligen är detta ett resultat av den pågående anpassning som sker av transportslagen efter behoven i den moderna ekonomin, men det beror även på att inte samtliga externa kostnader tas med i beräkningen vid prissättningen av transporttjänster och på att arbetsmarknadslagstiftningen och säkerhetsbestämmelserna inte följs – i synnerhet inte inom vägtransportsektorn. Som ett resultat av detta svarar i dag vägtransporten för 44 % av all godstransport, jämfört med 41 % för närsjöfarten, 8 % för järnvägen och 4 % för de inre vattenvägarna. När det gäller persontrafiken är vägtransportens ställning ännu mer dominerande, med en andel på 79 %, jämfört med 5 % för flyget, som därmed är på väg att gå om järnvägen, vars andel är 6 %.
- Trafikstockningarna i städerna, på flygplatserna och på vissa stora trafikleder och järnvägslinjer.
- Den skadliga inverkan på miljön och på medborgarnas hälsa, och inte minst det höga pris som betalas till följd av den bristande trafiksäkerheten.

II. Trafikstockningarna: en följd av snedfördelningen mellan transportsätten

På 1990-talet uppträdde ett trängselfenomen i vissa regioner och på vissa trafikleder i Europa, och det uppträdde trafikstockningar av en sådan ihållande karaktär att den ekonomiska konkurrenskraften i dag befinner sig i farozonen. Paradoxalt nog åtföljs dessa trafikstockningar i gemenskapens centrala områden av en isolering av randområdena, där det föreligger ett reellt behov av att förbättra transportförbindelserna med de mer centrala marknaderna för att trygga unionens territoriella sammanhållning. För att parafrasera ett känt uttalande om centraliseringen: Europeiska unionen hotas av trafikinfarkt i de centrala delarna och förflamning i randområdena.

Ett liknande konstaterande gjordes redan i Vitbok om tillväxt, konkurrenskraft och sysselsättning: Utmaningarna och vägarna in i 2000-talet från 1993: Trafikstockningarna skapar irritation hos trafikanterna, och dessutom inverkar de uppenbart negativt på produktiviteten i Europa. Det uppträder flaskhalsar och saknas väg- och järnvägsänkar på

infrastrukturerna, och det saknas en driftskompatibilitet mellan de olika systemen och transportsätten. Transportnäten är de blodådror som förser marknaden med syre. Om dessa transportnät inte fungerar tillfredsställande hämmas företagets konkurrenskraft och tillfällen att etablera nya marknader går förlorade, vilket medför att många nya arbetstillfällen går förlorade.

Trafikstockningarna uppträder främst i stadsområdena, men även på vissa delar av det transeuropeiska transportnätet råder det i dag kroniska trafikstockningar, och denna tendens är tilltagande: Dagligen uppträder trafikstockningar längs totalt 7 500 kilometer på vägnätet, det vill säga 10 % av nätet. På järnvägsnätet beräknas sammanlagt 16 000 kilometer utgöra flaskhalsar, det vill säga 20 % av nätet. Inom unionen har 16 av de större flygplatserna noterats för förseningar överstigande 15 minuter på över 30 % av flygningarna. Detta ger upphov till en överförbrukning av 1,9 miljarder liter flygfotogen, det vill säga 6 % av årsförbrukningen inom flyget.

Risken är överhängande att trafikstockningarna kommer att hämma den europeiska ekonomins konkurrenskraft. Den senaste studien i ämnet visar att de externa kostnaderna för trafikstockningarna enbart på vägnätet motsvarar 0,5 % av gemenskapens totala bruttonationalprodukt. Om inget görs nu kommer det enligt trafikprognoserna inför 2010 att ske en markant ökning av trafikstockningarna. Kostnaderna i samband med trafikstockningarna kommer att öka med 142 % och uppgå till 80 miljarder euro om året, vilket motsvarar cirka 1 % av gemenskapens BNP.

Den rådande situation med kroniska trafikstockningar förklaras delvis av att de som utnyttjar näten inte alltid, och inte på alla delar av nätet, betalar de kostnader som transporterarna medför. Prisstrukturen återspeglar oftast inte den sammanlagda kostnaden för infrastruktur, trafikstockningar, miljöpåverkan och olyckor. Detta beror bland annat på en dålig organisering av transportsystemet i Europa i kombination med ett icke-optimalt utnyttjande av transportsätten och den nya tekniken.

Trängseln på vissa stora trafikleder beror delvis på förseningarna i samband med anläggningen av infrastruktur inom ramen för det transeuropeiska nätet. I randområdena och de inlandsområden där trafikflödena däremot inte är tillräckligt stora för att infrastrukturen skall vara bärkraftig, medför förseningarna emellertid att det inte upprättas tillfredsställande förbindelser med gemenskapens centrala områden. Europeiska rådet i Essen identifierade 1994 en rad stora prioriterade projekt, senare kompletterade med översiktsplaner genom beslut av Europaparlamentet och rådet, vilka utgör grund för Europeiska unionens samfinansiering av det transeuropeiska transportnätet. Den totala kostnaden för dessa beräknades till 400 miljarder euro. Det system för hur det transeuropeiska nätet skall utvecklas som infördes genom Maastrichtfördraget har ännu inte givit resultat. Endast det femte infrastrukturprojektet i gemenskapens riktlinjer som antogs av rådet och parlamentet har genomförts. Vissa viktiga projekt har slutförts, såsom flygplatsen i Spata, snabbtågslinjen Bryssel-Marseille och den fasta förbindelsen över Öresund. Men alltför ofta har de nationella delarna av nätet anlagts sida vid sida med de befintliga linjerna, vilket gör att den transeuropeiska dimensionen kommer att konkretiseras först på medellång sikt. I samband med utvidgningen uppkommer frågan rörande den eventuella sammankopplingen med de linjer som identifierats som prioriterade infrastrukturer i kandidatländerna (de så kallade korridorerna), som i Agenda 2000 kostnadsberäknats till 100 miljarder euro.

Dessa omfattande investeringar har inte kunnat bekostas genom lån på gemenskapsnivå, såsom kommissionen föreslog 1993. Bristen på offentliga och privata medel måste kompenseras av en nyskapande politik när det gäller avgiftsbeläggningen och finansieringen

av infrastrukturerna. Den offentliga finansieringen måste göras mer selektiv. Den bör inriktas mot de stora projekt som krävs för att förstärka unionens territoriella sammanhållning och mot sådana investeringar som optimerar kapaciteten hos befintliga infrastrukturer och bidrar till att avlägsna flaskhalsar.

Det bör i detta sammanhang påminnas om att, undantagna de medel på ungefär 500 miljoner euro om året som anslagits till det transeuropeiska nätet med prioritering av järnvägstransporten, över hälften av strukturstödet till transportinfrastrukturerna, inklusive Sammanhållningsfonden och lånen från Europeiska investeringsbanken, på medlemsstaternas begäran har gått till vägtransporten på bekostnad av järnvägstransporten. Men det skall även betonas att antalet motorvägar i vissa länder såsom Grekland och Irland så sent som 1998 klart understeg genomsnittet i gemenskapen. Mot bakgrund av den nyinförda strategin för hållbar utveckling borde gemenskapens samfinansiering ges en ny inriktning och i stället inriktas mot en prioritering av järnvägs- och sjötransporten samt transporten på inre vattenvägar.

III. Tillväxten av efterfrågan på transporter inom Europa efter utvidgningen

Det är inte möjligt att skapa en tillväxtekonomi med ökande materiella tillgångar och sysselsättning utan ett effektivt transportsystem som möjliggör för företagen att utnyttja potentialen hos den inre marknaden och den pågående globaliseringen. Visserligen är Europa på väg att ta steget in i 2000-talets informationssamhälle med nya möjligheter i form av virtuella handelsutbyten, men detta har inte bromsat efterfrågan på transporter, utan tvärtom lett till en efterfrågeökning. Tack vare Internet kan varje individ sköta sina kommunikationer och beställa produkter på distans, men behovet kvarstår att uppsöka försäljningsstället för att se på och välja önskad produkt eller för att träffa försäljaren. Det finns emellertid även bevis för att informationstekniken i vissa fall medför en minskad efterfrågan på fysiska transporter genom att till exempel distansarbete och tillhandahållande av distanstjänster underlättas.

Två faktorer förklarar varför det sker en fortsatt tillväxt av efterfrågan på transporter. När det gäller efterfrågan på persontransporter medförde bilismen ett spektakulärt uppsving. Antalet personbilar har tredubblats på trettio år och varje år ökar detta antal med tre miljoner. I vissa av unionens länder är antalet invånare per personbil på väg att stabiliseras, men i kandidatländerna betraktas bilen i högre grad som en frihetssymbol och situationen är den omvända. Det beräknas därför ske en kraftig ökning av antalet bilar i unionen fram till år 2010.

När det gäller efterfrågan på godstransporter beror ökningen till stor del på förändringarna inom den europeiska ekonomin och på ett förändrat produktionssystem. Under de senaste tjugo åren har det skett en övergång från lagerekonomi till flödesekonomi. Denna trend har förstärkts av en tilltagande omlokalisering inom vissa sektorer – särskilt när det gäller de arbetsintensiva varorna – i strävan att sänka tillverkningskostnaderna, även om tillverkningsstället befinner sig tiotals eller hundratals mil från det ställe där slutmonteringen eller konsumtionen av varorna äger rum. Avskaffandet av gemenskapens inre gränserna har bidragit till införandet av system som bygger på just-in-time-produktion och "rullande lager".

Om inte unionen vidtar omfattande åtgärder senast 2010 för att åstadkomma ett mer rationellt utnyttjande av de olika transportsätten, kommer det att ske en ökning enbart av den tunga lastbilstrafiken med nästan 50 % jämfört med 1998 års nivå. Det innebär att de områden och leder där transittrafiken äger rum, och där det redan i dag råder stor trängsel, kommer att utsättas för ännu större tryck. Den kraftiga ekonomiska tillväxt som förväntas äga rum i kandidatländerna kommer tillsammans med förbättrade transportförbindelser med

randområdena att leda till ökade transportflöden, i synnerhet på vägarna. Redan 1998 var kandidatländernas export- och importvolym mer än två gånger respektive fem gånger högre än 1990 års volymer.

Visserligen är kandidatländernas transportsystem sedan perioden av planhushållning organiserat på ett sådant sätt att det gynnar järnvägen, men det måste tyvärr konstateras att balansen mellan transportsätten kraftigt försämras sedan 1990-talet till förmån för vägtransporten. Mellan 1990 och 1998 ökade godstransporterna på väg med 19,4 % samtidigt som godstågstrafiken minskade med 43,5 %, men det skall tilläggas att dess andel i genomsnitt fortfarande är betydligt högre än inom gemenskapen, vilket kommer att gynna unionens transportutveckling efter utvidgningen.

Kraftfulla åtgärder för att åstadkomma en bättre balans mellan transportsätten skulle emellertid, förutsatt att sådana åtgärder överhuvudtaget är möjliga, riskera att göra hela transportsystemet instabilt och inverka negativt på kandidatländernas ekonomi. Integreringen av dessa länders transportsystem i unionen är därför en mycket krävande uppgift, och de föreslagna åtgärderna är tänkta att utgöra en lösning på hur gemenskapen skall gå till väga.

IV. Nödvändigheten av att integrera transporterna i målet om en hållbar utveckling

Det nya målet om en hållbar utveckling utgör ett utmärkt motiv – för att inte säga drivfjäder – att anpassa den gemensamma transportpolitiken samtidigt med utvidgningen. Detta mål, som infördes genom Amsterdamfördraget, bör särskilt uppnås genom att miljöhänsyn integreras¹ i gemenskapens politik.

Europeiska rådet i Göteborg placerade en balansering av de olika transportsätten i centrum för strategin för en hållbar utveckling. Det är tydligt att detta ambitiösa mål inte kommer att uppnås under de kommande tio åren. Men de åtgärder som rekommenderas i vitboken utgör ett första viktigt steg på väg mot ett hållbart transportsystem, som förhoppningsvis kommer att kunna förverkligas under den kommande trettioårsperioden.

I november 2000 betonade kommissionen i grönboken om en strategi för en trygg energiförsörjning att energiförbrukningen inom transportsektorn under 1998 svarade för 28 % av utsläppen av koldioxid, som är den främsta växthusgasen. Om inga åtgärder vidtas för att åstadkomma ett trendsifte i trafiktillväxten, kommer enligt de senaste uppskattningarna de transportrelaterade koldioxidutsläppen att öka med cirka 50 % mellan 1990 och 2010, och uppgå till 1 113 miljoner ton jämfört med 739 miljoner ton år 1990. Även här bär vägtransportsektorn det tyngsta ansvaret, eftersom denna sektor ensam svarar för 84 % av de transportrelaterade koldioxidutsläppen. Det är ett välkänt faktum att fordon som drivs med förbränningsmotorer är mindre energieffektiva, vilket främst beror på att endast en del av den tillförda energin omvandlas till rörelseenergi vid förbränningen.

Att minska oljeberoendet, som i dag uppgår till 98 %, genom att använda ersättningsbränslen och genom att öka transportmedlens energieffektivitet är både en ekologisk nödvändighet och en teknisk utmaning.

¹ Europeiska rådet i Cardiff 1998 inledde denna process genom att anmoda vissa rådskonstellationer att utarbeta konkreta strategier för en integrering. I oktober 1999 lade rådet (transport) fram sin strategi med fem sektorer där åtgärder borde vidtas: i) ökningen av koldioxidutsläppen inom transportsektorn, ii) luftföroreningen och dess inverkan på hälsan, iii) den förväntade tillväxten av transportsektorn, särskilt i samband med utvidgningen, iv) fördelningen mellan transportsätten och eventuella förändringar samt v) buller i samband med transporter.

Mot denna bakgrund bör de insatser som redan gjorts för att uppnå målen för luftkvaliteten och minska bullret, särskilt på vägtransportområdet, ges en fortsättning för att tillgodose miljökraven och medborgarnas önskemål, dock utan att detta påverkar transportsystemets konkurrenskraft och ekonomin i stort. Utvidgningen kommer att innebära en ökning av efterfrågan på rörlighet som inte går att bortse från. Därför måste det göras ytterligare ansträngningar för att gradvis bryta sambandet mellan tillväxten av transporterna och den ekonomiska tillväxten samt för att åstadkomma en bättre balans mellan transportsätten, vilket efterlystes av Europeiska rådet i Göteborg. En välbalanserad fördelning mellan transportsätten uppnås emellertid inte över en natt, i synnerhet inte som det under mer än ett halvsekel skett en konstant försämring till förmån för vägtransporten, vilket har lett till att godstransporten på järnväg, som uppvisar betydligt sämre siffror med en andel på 8 % och en genomsnittlig hastighet inom Europa för internationella godståg på endast 18 km/h, i dag är på väg att slås ut. Denna tillbakagång inom järnvägssektorn i den moderna europeiska ekonomin är emellertid inte ödesbestämd, vilket framgår av siffrorna i USA, där järnvägens andel av godstransporterna är 40 %.

Att åstadkomma en minskning av efterfrågan på transporter är en komplicerad process:

- Den ekonomiska tillväxten kommer i princip automatiskt att leda till ett ökat behov av rörlighet, vilket uppskattas till 38 % för varor och 24 % för personer.
- Utvidgningen kommer att medföra en explosionsartad ökning av trafikflödena i de nya medlemsstaterna, särskilt i gränsområdena.
- Massiva investeringar krävs för att åtgärda trängseln på de stora trafiklederna, öka tillgängligheten till randområdena och regionerna i gemenskapens yttersta randområden samt för att anpassa kandidatländernas infrastrukturer till europeisk nivå.

Den strategi som ligger till grund för denna vitbok och som går ut på att gradvis bryta sambandet mellan den ekonomiska tillväxten och tillväxten av transporterna bör betraktas mot denna bakgrund.

- En enkel lösning vore att lagstiftningsvägen begränsa rörligheten för personer och varor och samtidigt förordna om en bättre fördelning mellan transportsätten. Men ett sådant tillvägagångssätt är orealistiskt, eftersom gemenskapen varken äger befogenhet eller medel att utfärda bestämmelser om trafikbegränsningar i städerna eller på landsvägarna, eller att föreskriva att godstransport måste ske på järnväg. Bara för att ta ett exempel på de svårigheter som skulle uppstå i samband med subsidiaritetsprincipen skall det påminnas om att flera medlemsstater principiellt motsätter sig ett förbud på gemenskapsnivå mot trafik med tunga lastbilar under helgerna. Denna typ av "styrande" åtgärder förutsätter dessutom ett snabbt och enhälligt beslut om en harmonisering av bränsleskatterna, vilket troligen skulle bli svårt med tanke på medlemsstaternas olikartade skattepolitiska reaktioner i samband med den kraftiga oljeprishöjningen som inträffade för några månader sedan.

Utifrån en ekonomisk analys, och med hänsyn tagen till Europeiska unionens befogenheter, är tre strategier tänkbara:

- I den första strategin (A)² inriktas insatserna mot vägtransporten och utgörs endast av avgifter. Denna strategi åtföljs inte av några kompletterande åtgärder rörande de övriga

² Se tabellerna i bilaga II för förklaring.

transportsätten. På kort sikt leder detta till att tillväxttakten inom vägtrafiken sänks, i synnerhet eftersom bilarna och lastbilarna beräknas medföra större laster till följd av de ökade transportkostnaderna. Men avsaknaden av åtgärder för en vitalisering av övriga transportsätt, särskilt den svaga produktivitetsökningen inom järnvägssektorn och den otillräckliga infrastrukturkapaciteten, medför att det inte kommer att ske någon ökning av de andra, miljövänligare transportsätten.

- Även den andra strategin (B) inriktas mot en avgiftsbeläggning av vägtransporterna, men åtföljs av åtgärder för att höja effektiviteten hos de övriga transportsätten (kvalitetsförbättring av tjänster och logistik, genomförande av tekniska åtgärder). Den rymmer emellertid inte några investeringar i ny infrastruktur eller specifika insatser för att förbättra balansen mellan transportsätten, och den bidrar inte heller till att öka den territoriella sammanhållningen. Med denna strategi är det möjligt att försvaga sambandet mellan den ekonomiska tillväxten och tillväxten av transporterna i högre grad än med den första strategin, men vägtransporten förblir det dominerande transportsättet och fortsätter att koncentreras till de redan mättade korridorerna och känsliga områdena, trots att vägtransporten är det transportsätt som förorsakar störst utsläpp av miljöfarliga ämnen. Om denna strategi väljs uppnås därför inte den nödvändiga balansen mellan transportsätten, och strategin utgör inte heller något konkret bidrag till målet om en hållbar tillväxt som förordades av Europeiska rådet i Göteborg.
- Den tredje strategin (C), som ligger till grund för denna vitbok, består av en rad åtgärder där avgifter, vitalisering av alternativ till vägtransporten samt precisa investeringar i det transeuropeiska nätet kombineras. Denna integrerade strategi möjliggör en återgång till 1998 års förhållande mellan transportsätten i syfte att uppnå en balans omkring år 2010. Strategin är betydligt mer ambitiös än den ter sig vid en första anblick, särskilt om man betänker att det under de senaste femtio åren skett en konstant snedfördelning till förmån för vägtransporten inom transportsektorn. Denna strategi ingick i kommissionens meddelande som antogs av Europeiska rådet i Göteborg och som förordar ett återupprättande av balansen mellan transportsätten genom främst investeringar i järnvägar, inre vattenvägar, närsjöfart och intermodala transporter (KOM(2001) 264 slutlig). Om de 60 åtgärder som ingår i vitboken genomförs kommer sambandet mellan tillväxten av rörligheten och den ekonomiska tillväxten försvagas markant redan före år 2010 utan att det blir nödvändigt att vidta åtgärder för att begränsa den fria rörligheten för personer och varor. Tack vare ett förbättrat utnyttjande av övriga transportsätt kommer tillväxten inom vägtransportsektorn därmed att minska betydligt (38 % mellan 1998 och 2010 i stället för 50 %). När det gäller personbilsanvändningen kommer det att ske en ännu tydligare försvagning av sambandet mellan ökningen av rörligheten och den ekonomiska tillväxten (trafikökning med 21 % och BNP-ökning med 43 %)

V. Behovet av en helhetsstrategi utöver den gemensamma transportpolitiken

För att en bättre balans mellan transportsätten skall kunna åstadkommas, vilket hittills inte lyckats, krävs att vitbokens ambitiösa åtgärdsprogram på området för den gemensamma transportpolitiken genomförs senast 2010, men även att enhetliga åtgärder vidtas på statlig eller kommunal nivå inom andra politikområden:

- Den ekonomiska politiken: Härigenom kan vissa faktorer integreras som bidrar till en efterfrågeökning på transport, särskilt sådana faktorer som är knutna till just-in-time-produktion och rullande lager.

- Stadsplaneringen och den fysiska planeringen: Genom insatser på detta område kan en ökning av rörligheten undvikas via en välavvägd planering av avstånden mellan bostäder och arbetsplatser.
- Social- och utbildningspolitiken: Planeringen av arbetstider och skoltider bör ses över för att undvika trafikstockningar, särskilt före och efter helgerna då de flesta trafikolyckor inträffar.
- Planeringen av stadstrafiken i storstadsområdena: Åtgärder bör vidtas för att förena en modernisering av kollektivtrafiken med insatser för ett mer rationellt personbilsanvändande. Gemenskapens internationella åtaganden att minska koldioxidutsläppen berör såväl stadstrafiken som landsvägstrafiken.
- Budget- och skattepolitiken: Åtgärder på dessa politikområden bör vidtas i syfte att förena genomförandet av det transeuropeiska nätet med en internaliseringen av de externa kostnaderna, särskilt miljökostnaderna.
- Konkurrenspolitiken: På detta politikområde bör åtgärder vidtas, i synnerhet inom järnvägssektorn, för att säkerställa att avregleringen inte bromsas av de redan etablerade bolag som i dag har en dominerande ställning på marknaden samt inte medför att kvaliteten på kollektivtrafiken försämras.
- Den europeiska forskningspolitiken på transportområdet: Genom insatser på detta område är det möjligt att skapa större enhetlighet mellan de insatser som görs på gemenskapsnivå, på nationell nivå och inom de privata institutionerna, i överensstämmelse med det kommande europeiska området för forskningsverksamhet.

Det bör klargöras att vissa av de åtgärder som rekommenderas i vitboken, till exempel åtgärderna rörande personbilens roll, förbättringen av kvaliteten på kollektivtrafiken och skyldigheten att transportera gods på järnväg i stället för på väg, vidtas via beslut på nationell eller regional nivå, inte på gemenskapsnivå.

VI. De viktigaste åtgärderna i vitboken

Vitboken rymmer ett sextiototal detaljerade förslag till åtgärder på gemenskapsnivå inom ramen för den gemensamma transportpolitiken. Den omfattar ett program med åtgärder fram till 2010 tillsammans med bestämmelser om översyn, särskilt en uppföljningsmekanism och en utvärdering efter halva tiden 2005, för att kontrollera i hur hög utsträckning de noga angivna målen (till exempel rörande trafiksäkerhet eller fördelning mellan transportsätt) har uppnåtts samt för att avgöra om eventuella anpassningar är nödvändiga.

Detaljerade förslag, som kräver kommissionens godkännande, kommer att baseras på följande riktlinjer:

En vitalisering av järnvägssektorn

Järnvägssektorn är av strategisk betydelse – i ordet rätta bemärkelse – när det gäller att återupprätta balansen mellan transportsätten, särskilt när det gäller transport av varor. En vitalisering av denna sektor åstadkoms genom konkurrens mellan järnvägsbolagen. Etableringen av nya järnvägsföretag kan bidra till att förstärka sektorns konkurrenskraft och bör åtföljas av åtgärder för att uppmuntra en omstrukturering av de befintliga bolagen under beaktande av de sociala aspekterna och arbetsvillkoren. En framgångsrik avreglering av marknaderna prioriteras, **inte endast för internationella godstransporter, vilket beslutades**

i december 2000, utan även för cabotageverksamhet på de nationella marknaderna (det vill säga inga tomma godståg trafikerar näten) och gradvis även för internationella persontransporter. Denna avreglering bör åtföljas av en harmonisering på områdena driftskompatibilitet och säkerhet.

Kommissionen kommer redan nästa år att föreslå ett åtgärds paket angående detta i syfte att öka operatörernas förtroende för järnvägen, särskilt godstågstrafiken, genom förbättringar av främst regelbundenheten och punktligheten. Ett järnvägsnät uteslutande för godstransport bör stegvis införas för att godstransporterna skall bli lika kommersiellt intressanta för järnvägsbolagen som persontransporterna.

En kvalitetsökning inom vägtransportsektorn

Vägtransportens främsta styrka ligger i dess kapacitet att ombesörja godstransporter i samtliga delar av Europa med oöverträffad flexibilitet och till lägre kostnader än övriga transportsätt. Vägtransporten spelar en unik roll i dagens Europa, men dess ekonomiska sårbarhet är större än vad som i allmänhet framgår. Vinstmarginalerna är små dels på grund av den atomistiska sektorns uppsplittring, dels på grund av att priserna pressas av speditörerna och industrin. Vissa transportföretag lockas därför att dumpa priserna och åsidosätta vissa sociala bestämmelser och säkerhetsbestämmelser för att kompensera för detta handikapp.

Kommissionen kommer att föreslå en förordning om en harmonisering av vissa avtalsbestämmelser till skydd för transportörerna gentemot speditörerna för att möjliggöra justeringar av taxorna vid kraftiga höjningar av bränslepriserna.

En förändring av situationen åstadkoms även genom åtgärder i syfte att modernisera funktionen hos vägtransportsektorn med beaktande av sociallagstiftningen och arbetstagarnas rättigheter. Samtidigt är det nödvändigt att harmonisera och förstärka kontrollförfarandena för att motverka den osunda och illojala konkurrens som förekommer inom sektorn.

Främja sjötransporter och transporter på inre vattenvägar

Närsjöfarten och transporten på inre vattenvägar har den kapacitet som krävs för att komma till rätta med trafikstockningarna på vissa väginfrastrukturer och infrastruktursbristen inom järnvägssektorn. Dessa båda transportsätt har hittills utnyttjats i otillräcklig utsträckning.

För att intresset för närsjöfarten som transportsätt skall förnyas kommer det att skapas "höghastighetssjövägar" inom ramen för översiktsplanen för det transeuropeiska nätet. Denna åtgärd förutsätter förbättrade transportförbindelser i hamnarna i form av järnvägslinjer och inre vattenvägar samt hamntjänster av högre kvalitet. Vissa sjöfartsförbindelser (särskilt de som gör det möjligt att undvika flaskhalsarna i Alperna, Pyrenéerna och Benelux, och den kommande flaskhalsen utmed gränsen mellan Polen och Tyskland) kommer även att ingå i det transeuropeiska nätet.

Lagstiftningen på området för sjösäkerhet bör skärpas inom Europeiska unionen, även i förhållande till de förslag om bestämmelser som lades fram efter Erika-katastrofen. För att underlätta kampen mot bekväma hamnar och bekvämlighetsflaggade fartyg kommer kommissionen i samarbete med Internationella sjöfartsorganisationen och Internationella arbetsorganisationen att föreslå sociala minimibestämmelser som bör iakttas i samband med kontroll av fartyg, och ett europeiskt trafikledningssystem för sjöfart. Parallellt med detta kommer kommissionen att föreslå ett direktiv om "beskattning av tonnage" efter förebild

av de bestämmelser som införts inom vissa medlemsstater, för att uppmuntra bekvämlighetsregistrerade europeiska fartyg att åter registrera sig inom gemenskapen.

När det gäller alternativet inre vattenvägar, som till sin natur är ett intermodalt transportsätt, bör dess ställning förstärkas genom **anläggning av knutpunkter på de inre vattenvägarna** och installering av utrustning för omlastning, för att möjliggöra trafik året runt. En fortsatt harmonisering av **de tekniska föreskrifterna för båtarna, båtförarcertifikaten och besättningarnas sociala villkor** kommer även att bidra till att göra denna sektor mer dynamisk.

Förening tillväxten inom flygtrafiken med höga miljökrav

Europeiska unionen har skapat en inre marknad, och inom kort införs den gemensamma valutan, men fortfarande saknas ett gemensamt europeiskt luftrum. Den europeiska flygtrafikledningen är uppsplittrad på en mängd olika system, vilket förorsakar ytterligare förseningar i samband med flygningarna, medför en alltför hög bränsleförbrukning och hämmar de europeiska flygbolagens konkurrenskraft. Det är därför av största vikt att det senast 2004 genomförs ett antal konkreta förslag om en **reglering av flygtrafiken på gemenskapsnivå** och att ett effektivt samarbete inleds med såväl de militära myndigheterna som med Eurocontrol.

Omorganiseringen av det europeiska luftrummet bör åtföljas av politiska åtgärder i syfte att låta den oundvikliga **utökning av flygplatsernas kapacitet** som kommer att äga rum, främst beroende på utvidgningen av unionen, underkastas stränga bestämmelser om en **minskning av de olägenheter som uppstår på grund av buller och luftföroreningar i samband med flygtrafiken**.

Förverkliga en intermodalitet

Förverkligandet av en intermodalitet är av central betydelse för att konkurrenskraftiga alternativ till vägtransporten skall kunna utvecklas. Hittills har endast mycket få konkreta framsteg gjorts, med undantag för några stora hamnar som har försetts med utmärkta transportförbindelser i form av järnvägslinjer och kanaler. Därför bör ytterligare åtgärder vidtas för att integrera de transportsätt som har störst transportpotential inom ramen för ett transportnät som drivs effektivt och där samtliga tjänster är integrerade. Åtgärder för en **teknisk standardisering och driftskompatibilitet** mellan systemen prioriteras, särskilt när det gäller **containertrafiken**. Dessutom kommer gemenskapen att inrätta ett nytt **stödprogram vid namn "Marco Polo"** för att främja nyskapande initiativ, särskilt när det gäller höghastighetssjövägar, i syfte att åstadkomma en konkurrenskraftig och ekonomiskt bärkraftig driftskompatibilitet.

Förverkliga det transeuropeiska transportnätet

Med tanke på den rådande överbelastningen av vissa stora trafikleder och de resulterande luftföroreningarna är det av största vikt att Europeiska unionen genomför de redan beslutade transeuropeiska projekten. Därför avser kommissionen att föreslå en översyn av de riktlinjer som fastställts av rådet och parlamentet, som begränsas så länge de pågående projekten inte är fullständigt finansierade. I enlighet med slutsatserna från Europeiska rådet i Göteborg föreslår kommissionen att **aktualiseringen av gemenskapens riktlinjer inriktas mot att avlägsna flaskhalsarna inom järnvägen, att anlägga prioriterade färdvägar för en absorbering av trafikflödena i samband med utvidgningen, särskilt i gränsområdena, samt att förstärka tillgängligheten till randområdena**. Utvecklingen av ett sekundärt nät för att förbättra

åtkomsten till det transeuropeiska nätet kommer även fortsättningsvis att utgöra en prioritet för strukturfonderna.

De fjorton stora prioriterade projekt som antogs av Europeiska rådet i Essen, och som återgavs i beslutet från 1996 om rådets och Europaparlamentets riktlinjer rörande transeuropeiska transportnät, bör mot denna bakgrund ändras. Ett flertal stora projekt har redan genomförts. Dessutom kommer ett halvt dussin nya projekt att tillfogas (till exempel Galileo och högkapacitetsförbindelsen för järnvägstransport genom Alperna).

För att utvecklingen av det transeuropeiska nätet skall bli framgångsrik kommer kommissionen samtidigt att lägga fram ett förslag om att **ändra bestämmelserna för beviljande av ekonomiskt stöd för att möjliggöra en maximal finansiell medverkan från gemenskapen – motsvarande 20 %** av den totala kostnaden – vid gränsöverskridande järnvägsprojekt som passerar naturhinder och saknar ekonomisk bärkraft, men som innebär ett mervärde ur transeuropeisk synvinkel, såsom Lyon-Turin som redan godkänts av Europeiska rådet i Essen som ett prioriterat projekt. Dessa 20 % kommer således att kunna anslås till projekt i syfte att avlägsna de flaskhalsar som kvarstår vid kandidatländernas gränser.

Kommissionen kommer under 2004 att lägga fram ett förslag om en mer omfattande översyn av det transeuropeiska nätet i syfte att införa begreppet höghastighetssjövägar, utveckla gemenskapens flygplatskapacitet, skapa bättre kommunikationer mellan randområdena och gemenskapens centrala områden samt utveckla en samtrafikförmåga mellan kandidatländernas medlemsstaternas nät³.

Med hänsyn till de begränsade budgetmedlen på nationell nivå och gränserna för partnerskapet mellan den offentliga och den privata sektorn krävs nyskapande lösningar som baserar sig på en sammanslagning av inkomsterna från infrastrukturavgifterna. För att möjliggöra en finansiering av nya infrastrukturer innan några inkomster hunnit genereras från driften av dessa bör tullar eller vägavgifter kunna upptas inom ett helt område eller på konkurrerande färdvägar och föras till de nationella eller regionala medlen. Gemenskapslagstiftningen kommer att utformas så att det blir möjligt att anslå en del av vägavgifterna till anläggning av de miljövänligaste infrastrukturerna. En särskilt lämplig åtgärd i detta sammanhang utgör finansieringen av järnvägsinfrastrukturerna i Alperna genom en avgiftsbeläggning av den tunga lastbilstrafiken, efter förebild av de avgifter som tas ut i Schweiz på i synnerhet gemenskapens lastbilar i syfte att finansiera stora offentliga anläggningsarbeten inom järnvägssektorn.

Öka trafiksäkerheten

Även om transportererna generellt sett anses nödvändiga för samhällets och individens välfärd, betraktas de allt mer som ett potentiellt hot. Slutet av 1900-talet präglades av Concorde-olyckan, Erika-katastrofen och flera dramatiska tågolyckor som alla haft en djup inverkan på de europeiska medborgarna. Men medborgarnas reaktioner på den bristande säkerheten är inte helt konsekventa. Hur skall annars den relativt höga toleransen när gäller vägtrafikolyckorna i Europa förklaras, med tanke på att årligen mer än 40 000 dödsoffer skördas i vägtrafiken, vilket motsvarar samtliga invånare i Piteå eller Motala. Antalet personer som varje dag omkommer i samband med vägolyckor motsvarar i princip antalet passagerare i ett medeldistansflygplan. Offren för trafikolyckor, döda och skadade, medför en kostnad för

³ Anslutningsförhandlingarna har ännu inte slutförts, men kandidatländernas nät kommer sannolikt att integreras med unionens nät genom anslutningsfördragen.

samhället på tiotals miljarder euro och en långt större kostnad i form av mänskligt lidande. Därför har unionen satt upp som mål att minska antalet offer i samband trafikolyckor med 50 % senast 2010. För övrigt krävs det en större säkerhet i stadstrafiken för att cykeln skall kunna utvecklas till ett alternativt transportsätt.

Det kan emellertid konstateras att det råder ett starkt motstånd i medlemsstaterna mot åtgärder på gemenskapsnivå på detta område, oavsett om det rör sig om en harmonisering av alkohollagstiftningen, vilket diskuterats under de senaste femton åren, eller om ett obligatoriskt bälteskrav för barn eller i bussar. Kommissionen avser att senast **2005 främja ett utbyte av bra metoder** men förbehåller sig rätten att vidta åtgärder i form av lagstiftning om antalet olyckor inte minskar, i synnerhet som olycksfrekvensen i kandidatländerna fortfarande är hög.

För ögonblicket kommer kommissionen att ta två initiativ som **begränsar sig till det transeuropeiska nätet**. Det första består i att **harmonisera vägmärken och trafiksignaler på platser där det råder särskilt hög olycksrisk**. Det andra består av en harmonisering inom den internationella kommersiella transporten av bestämmelserna om **kontroller och påföljder vid hastighetsöverträdelser och trafikonykterhet**.

Utforma en effektiv avgiftspolitik på området för transporter

Det är ett allmänt erkänt faktum att transportföretagen och transportanvändarna inte alltid, och inte överallt, ersätter de kostnader som respektive transportsätt förorsakar. Det råder mycket stora skillnader såväl mellan medlemsstaterna som mellan de olika transportsätten. Därmed hindras den inre marknaden från att fungera effektivt, och konkurrensen inom transportsystemet snedvrids. Detta medför i sin tur att transportföretagen och transportanvändarna inte uppmuntras att använda de miljövänligaste transportsätten eller de nät där det råder minst trafikstockningar.

Denna vitbok rymmer en redogörelse för följande riktlinjer:

- **En harmonisering av beskattningen av bränsle för yrkesmässig trafik, särskilt för vägtransporter.**
- **En tillnärmning av de principer som styr utformningen av avgifterna för infrastruktur användningen. Hänsyn till de externa kostnaderna** bör även uppmuntra till användning av miljövänligare transportsätt och möjliggöra investeringar i ny infrastruktur genom de inkomster som uppkommer, såsom föreslås av Paolo Costa i ett betänkande från Europaparlamentet⁴. Gemenskapens nuvarande bestämmelser, till exempel Europaparlamentets och rådets direktiv 62/99/EG om en "Eurovinjett" bör alltså ersättas av en modern rättslig ram för de olika avgiftssystem som tillämpas vid infrastruktur användningen för att uppmuntra insatser liknande den ovanstående och samtidigt sörja för effektivare avgifter och jämlika konkurrensvillkor mellan transportsätten samt för att säkerställa att kvaliteten på tjänsterna bibehålls.

För en sådan reform krävs en likabehandling av operatörerna och transportsätten. Avgiften för infrastruktur användningen, oavsett om det rör sig om flygplatser, hamnar, vägar, järnvägar eller inre vattenvägar, bör variera enligt samma principer utifrån kategori av infrastruktur, tid på dygnet, körsträcka, fordonets storlek och tyngd samt varje annan faktor som förorsakar trafikstockningar, infrastrukterskador eller miljöföroreningar.

⁴ A5-034/2000.

I många fall kommer avgifterna för de externa kostnaderna att ge ett överskott efter att de kostnader som uppstår i samband med infrastrukturanvändningen täckts. För att transportsektorn skall kunna dra största möjliga fördel av detta är det mycket viktigt att de överskjutande intäkterna slås samman med särskilda nationella eller regionala medel avsedda att finansiera åtgärder för att minska eller kompensera för de externa kostnaderna (dubbel utdelning). En prioritering kommer att ske av sådana infrastrukturprojekt som gynnar en intermodalitet, särskilt inom järnvägen, och därmed utgör miljövänligare alternativ.

I vissa känsliga områden kommer inte intäkterna att räcka till om det till exempel är nödvändigt att anlägga ny infrastruktur för att naturhinder skall kunna passeras. Därför bör en "inkomst" från den nya infrastrukturen möjliggöras redan före de första inkomsterna från driften av denna infrastruktur. Med andra ord kommer ett helt område att beläggas med tullar och avgifter för att finansiera kommande infrastrukturer.

Därför är det nödvändigt att diskutera den rådande bristen på likabehandling mellan de olika transportsätten avseende skatten på den energi som förbrukas av respektive transportsätt, till exempel mellan flyget och järnvägen, vilket riskerar att medföra en snedvridning av konkurrensen på vissa sträckor som trafikeras av båda transportsätten.

Erkänna resenärernas rättigheter och skyldigheter

De europeiska medborgarnas rätt till integrerade transporttjänster av hög kvalitet och till överkomliga priser bör utvecklas. Den prissänkning på transporter som skett de senaste åren får inte medföra att resenärerna ger upp sina mest grundläggande rättigheter. Genom att föreslå en deklaration om resenärernas rättigheter banar kommissionen vägen för de övriga transportsätten. **Flygresenärernas rättigheter, som omfattar information samt ersättning om de hindras från att gå ombord på flygplanet på grund av överbokningar eller om det inträffar en olycka, skulle i själva verket kunna utvidgas till att omfatta även övriga transportsätt.** Liksom i fallet med deklarationen om flygresenärernas rättigheter bör gemenskapslagstiftningen tillhandahålla den nödvändiga basen för att underlätta för transportsystemets användare att utöva sina rättigheter. I gengäld kommer vissa skyldigheter att fastställas när det gäller säkerheten.

Utveckla en stadstrafik av hög kvalitet

Livskvaliteten i Europas städer har sjunkit till följd av de allt mer omfattande trafikstockningarna, och för att råda bot på denna situation föreslår kommissionen – med beaktande av subsidiaritetsprincipen – att främja ett **utbyte av "bra metoder"** i syfte att förbättra användningen av kollektivtrafiken och de befintliga infrastrukturerna i städerna. En ny strategi för uppläggningsen av stadstrafiken från de lokala myndigheternas sida där en modernisering av kollektivtrafiken förenas med insatser för ett mer rationellt personbilsanvändande är nödvändig. Dessa insatser är mycket svåra att genomföra, men är av central betydelse för att målet om en hållbar utveckling skall kunna uppnås. Dessutom måste de genomföras för att unionen skall kunna uppfylla sina internationella åtaganden att minska koldioxidutsläppen.

Utveckla miljövänliga och effektiva transporter med hjälp av forskning och ny teknik

Gemenskapen har under de senaste åren investerat stora belopp i teknisk forskning och utveckling (över 1 miljard euro mellan 1997 och 2000) inom diverse olika områden, såsom intermodalitet, miljövänliga fordon och telematiktillämpningar inom transportsektorn. Hädanefter är det emellertid nödvändigt att prioritera intelligenta lösningar inom

transportsektorn. Detta bör åstadkommas genom att insatserna i framtiden inriktas mot målen i denna vitbok. En tillämpning av vitbokens principer möjliggörs tack vare det europeiska området för forskningsverksamhet och ett av dess främsta instrument, **det nya ramprogrammet för forskning 2002–2006**, som dessutom innebär koordinations- och effektivitetsfördelar för transportforskningssystemet.

Konkreta åtgärder måste vidtas för att göra väg- och sjötransporterna miljövänligare och säkrare, och för att integrera intelligenta system i samtliga transportsätt för en effektivare infrastrukturförvaltning. I handlingsplanen för eEurope föreslås ett antal åtgärder som medlemstaterna och kommissionen bör vidta rörande detta, såsom att installera aktiva säkerhetssystem i fordonen och att utveckla nyskapande informations- och övervakningstjänster på det transeuropeiska nätet och i städerna.

På basis av de senaste forskningsresultaten kommer kommissionen att föreslå ett **direktiv om en harmonisering av betalningssätten för vissa infrastrukturer**, särskilt när det gäller vägtullar, och ett direktiv om **säkerhetsnormer i tunnlar**.

Inom flygtrafiken kommer en prioritering att ske av minskad miljöpåverkan i form av luftföroreningar och buller från flygplansmotorerna – vilket är ett *nödvändigt villkor* för att striktare normer skall antas – samt av säkrare flygplan och en minskad bränsleförbrukning.

Bemästra globaliseringen

Lagstiftningen på transportområdet är sedan gammalt en produkt av internationella överenskommelser. Detta är en av orsakerna till att den gemensamma transportpolitiken haft svårt att finna sin plats mellan å ena sidan den lagstiftningsverksamhet som sker inom väletablerade internationella organisationer och å andra sidan den nationella lagstiftningen som ofta utformas för att skydda de inhemska marknaderna.

De internationella bestämmelserna syftar främst till att underlätta handelsutbytet och tar inte tillräcklig hänsyn till kraven rörande miljöskydd och försörjningstrygghet. Detta har medfört att länder såsom USA sedan flera år tillbaka tillämpar regionala bestämmelser för transporter, särskilt sjö- och flygtransporter för att särskilda intressen skall kunna skyddas. Europeiska unionen har valt att anpassa sin lagstiftning efter dessa bestämmelser dels för att undvika fartygsolyckor, dels på grund av en dåligt anpassad gemenskapslagstiftning när det gäller till exempel bulleralstring från flygplan eller ersättning till passagerare i fall av olyckor.

Inför utvidgningen, då det transeuropeiska nätet och transportpolitiken kommer att omfatta hela kontinenten, bör Europas roll på det internationella planet ses över för att unionen även i framtiden skall kunna kontrollera utvecklingen på den egna kontinenten och förhindra ökade överbelastningar och föroreningar. För övrigt kommer unionen vid förhandlingarna inom ramen för världshandelsorganisationen (WTO) även i framtiden verka för en avreglering av marknaderna för de vanligaste transportsätten och samtidigt slå vakt om kvaliteten på transporttjänsterna och om passagerarsäkerheten. Det är kommissionens avsikt att lägga fram ett förslag om att **förstärka gemenskapens position inom de internationella organisationerna, såsom Internationella sjöfartsorganisationen, Internationella civila luftfartsorganisationen och Donaukommissionen, för att på internationell nivå försvara Europas intressen**. Unionen måste även efter utvidgningen kunna bemästra globaliseringens effekter och medverka till lösningar på internationell nivå i kampen mot till exempel bruket av bekvämlighetsflagg inom sjöfarten och social dumpning inom vägtransportsektorn.

Europeiska unionen är världens främsta handelsmakt, och större delen av handeln bedrivs utanför unionen, men paradoxalt nog väger unionen mycket lätt vid den internationella lagstiftningen, som till största delen berör transporter. Anledningen till detta är att Europeiska unionen i sin egenskap av union inte är berättigad till medlemskap i de flesta mellanstatliga organisationer och därför endast har observatörsstatus. Gemenskapen bör snarast åtgärda detta problem genom att söka medlemskap i de viktigaste mellanstatliga transportorganisationerna, för att unionens trettio medlemsstater efter utvidgningen skall kunna tala med en stämma och i synnerhet kunna påverka verksamheten inom dessa organisationer i riktning mot ett internationellt transportsystem som tar hänsyn till kraven rörande en hållbar utveckling.

Utveckla miljömål på medellång och lång sikt för att skapa ett hållbart transportsystem

Åtskilliga åtgärder och politiska instrument kommer att krävas för att kunna inleda den process som så småningom kommer att mynna ut i ett hållbart transportsystem. Det kommer att ta lång tid att uppnå detta mål, och åtgärderna i denna vitbok utgör endast de inledande etapperna som banar vägen för en kommande, mer långsiktig strategi.

Av hänsyn till de politiska beslutsfattarna är det nödvändigt att först ge en operationell definition av begreppet hållbart transportsystem. Därefter bör målen för detta hållbara transportsystem om möjligt kvantifieras. Kommissionen avser för detta ändamål att under 2002 utarbeta ett meddelande som närmare fastställer dessa mål. Ett kontrollverktyg har redan skapats genom rapporteringsmekanismen TERM (Transport and Environnement Reporting Mechanism).

*

* *

Vid analysen i denna vitbok framhävs särskilt följande punkter för att betona betydelsen av den serie förslag som bör genomföras senast 2010 och som utgör en nödvändig, om än otillräcklig, förutsättning för en omläggning av den gemensamma transportpolitiken i syfte att anpassa denna efter kravet på en hållbar utveckling:

- Risken för trafikstockningar på de stora trafiklederna och för en regional obalans.
- Villkoren för en återupprättad balans mellan transportsätten.
- Prioriteringen av åtgärder för att avlägsna flaskhalsarna.
- Placeringen av användarna i centrum för transportpolitiken.
- Nödvändigheten av att bemästra globaliseringen av transporterna.

Därmed står valet mellan status quo och insikten om att en förändring är nödvändig. Om status quo – det bekväma alternativet – väljs kommer trafikstockningarna och föroreningarna att öka kraftigt för att till sist hota det europeiska transportsystemets konkurrenskraft. Om det alternativa förhållningssättet väljs – vilket kräver frivilliga och bitvis impopulära åtgärder – kommer nya bestämmelser att bli nödvändiga för att möjliggöra dels en kanalisering av den kommande efterfrågeökningen på transporter, dels en hållbar utveckling för Europas ekonomi i sin helhet.

"En stor uppoffring är lätt, det är de dagliga små uppoffringarna som är svåra"

Europeiska unionen är världens främsta handelsmakt, och större delen av handeln bedrivs utanför unionen, men paradoxalt nog väger unionen mycket lätt vid den internationella lagstiftningen, som till största delen berör transporter. Anledningen till detta är att Europeiska unionen i sin egenskap av union inte är berättigad till medlemskap i de flesta mellanstatliga organisationer och därför endast har observatörsstatus. Gemenskapen bör snarast åtgärda detta problem genom att söka medlemskap i de viktigaste mellanstatliga transportorganisationerna, för att unionens trettio medlemsstater efter utvidgningen skall kunna tala med en stämma och i synnerhet kunna påverka verksamheten inom dessa organisationer i riktning mot ett internationellt transportsystem som tar hänsyn till kraven rörande en hållbar utveckling.

Utveckla miljömål på medellång och lång sikt för att skapa ett hållbart transportsystem

Åtskilliga åtgärder och politiska instrument kommer att krävas för att kunna inleda den process som så småningom kommer att mynna ut i ett hållbart transportsystem. Det kommer att ta lång tid att uppnå detta mål, och åtgärderna i denna vitbok utgör endast de inledande etapperna som banar vägen för en kommande, mer långsiktig strategi.

Av hänsyn till de politiska beslutsfattarna är det nödvändigt att först ge en operationell definition av begreppet hållbart transportsystem. Därefter bör målen för detta hållbara transportsystem om möjligt kvantifieras. Kommissionen avser för detta ändamål att under 2002 utarbeta ett meddelande som närmare fastställer dessa mål. Ett kontrollverktyg har redan skapats genom rapporteringsmekanismen TERM (Transport and Environnement Reporting Mechanism).

*

* *

Vid analysen i denna vitbok framhävs särskilt följande punkter för att betona betydelsen av den serie förslag som bör genomföras senast 2010 och som utgör en nödvändig, om än otillräcklig, förutsättning för en omläggning av den gemensamma transportpolitiken i syfte att anpassa denna efter kravet på en hållbar utveckling:

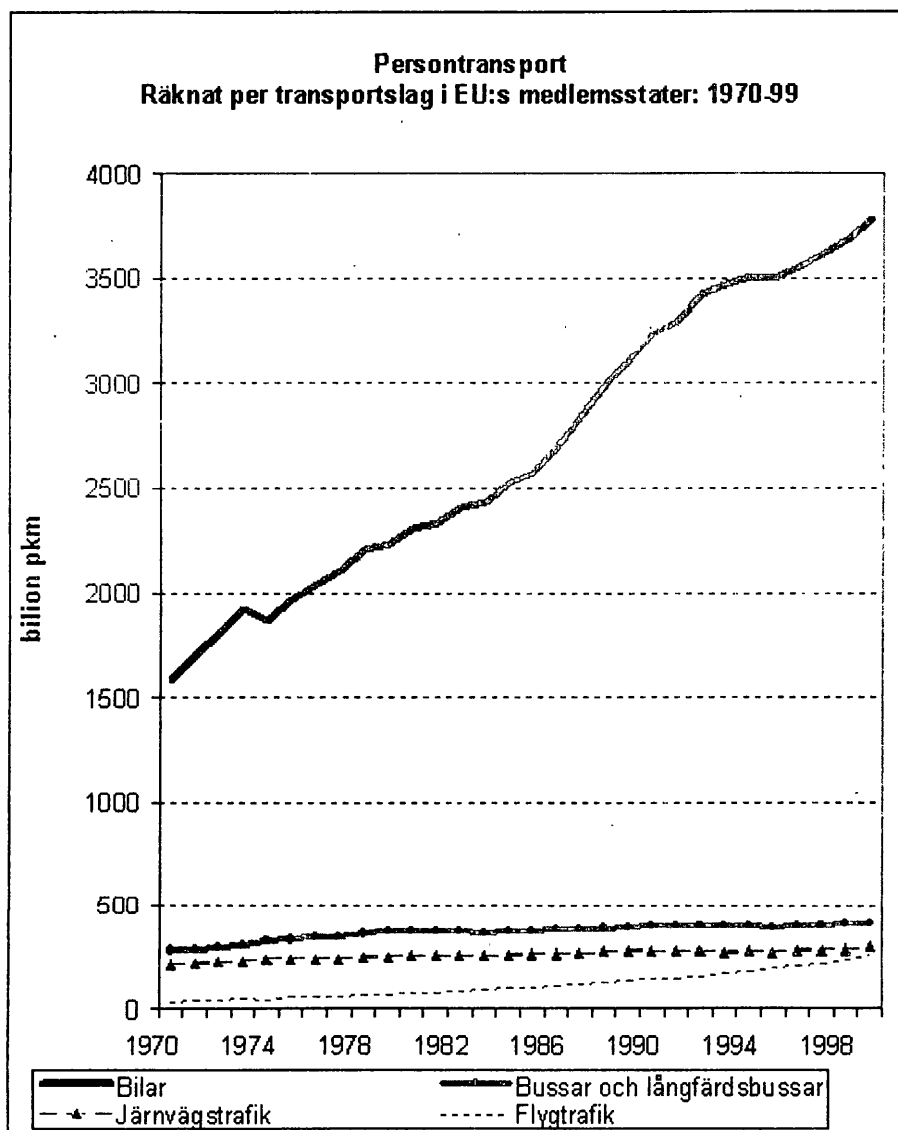
- Risken för trafikstockningar på de stora trafiklederna och för en regional obalans.
- Villkoren för en återupprättad balans mellan transportsätten.
- Prioriteringen av åtgärder för att avlägsna flaskhalsarna.
- Placeringen av användarna i centrum för transportpolitiken.
- Nödvändigheten av att bemästra globaliseringen av transporterna.

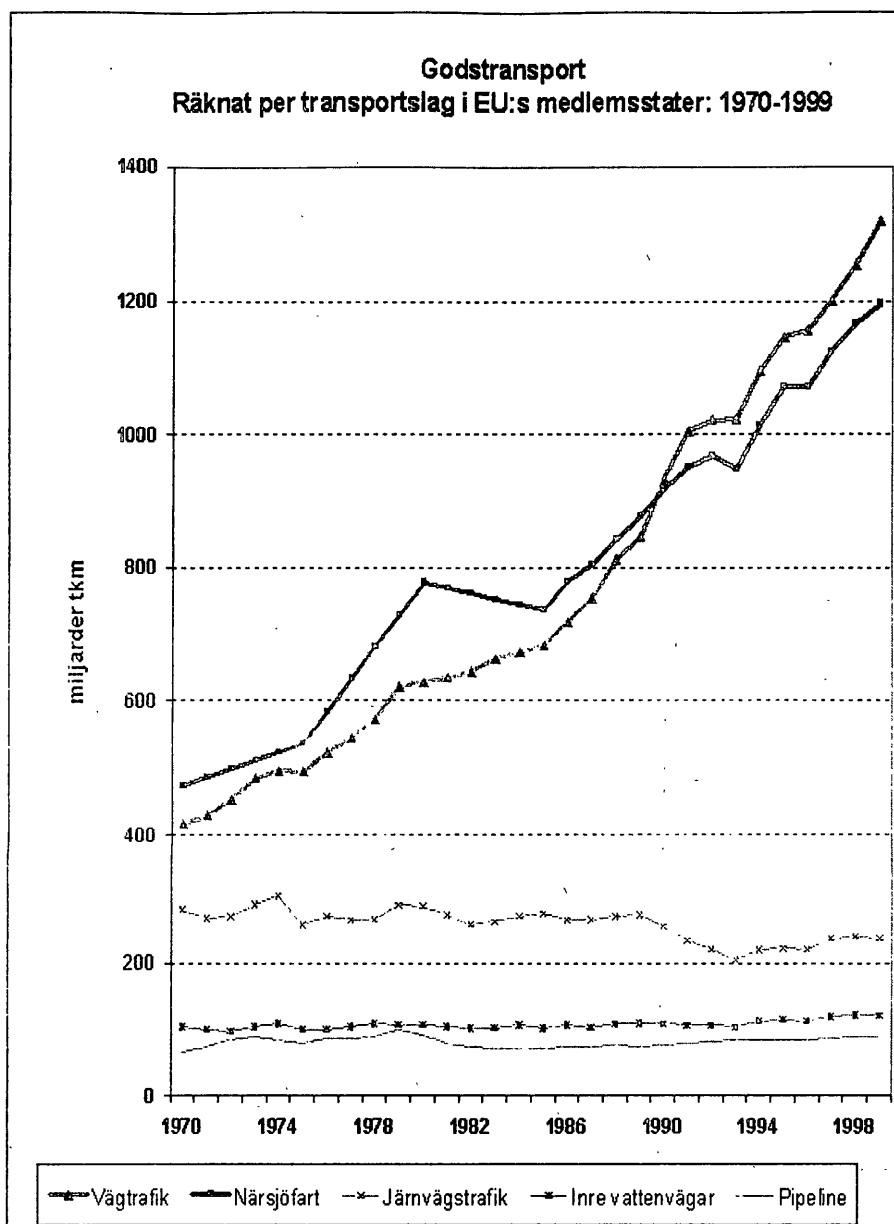
Därmed står valet mellan status quo och insikten om att en förändring är nödvändig. Om status quo – det bekväma alternativet – väljs kommer trafikstockningarna och föroreningarna att öka kraftigt för att till sist hota det europeiska transportsystemets konkurrenskraft. Om det alternativa förhållningssättet väljs – vilket kräver frivilliga och bitvis impopulära åtgärder – kommer nya bestämmelser att bli nödvändiga för att möjliggöra dels en kanalisering av den kommande efterfrågeökningen på transporter, dels en hållbar utveckling för Europas ekonomi i sin helhet.

"En stor uppoffring är lätt, det är de dagliga små uppoffringarna som är svåra"

FÖRSTA DELEN: ÅTERUPPRÄTTA BALANSEN MELLAN TRANSPORTSÄTTEN

Europeiska unionen måste ingripa mot den ökande snedfördelningen mellan transportsätten. Bilens och flygets växande popularitet medför ökade trafikstockningar på näten. Samtidigt hindras uppkomsten av alternativ till godstransporterna med lastbil av att järnvägens och närsjöfartens utvecklingsmöjligheter inte tas till vara i tillräckligt hög grad. Trafikstockningarna inom vissa delar av unionen bör emellertid inte dölja det faktum att randområdenas tillgång till de centralt belägna marknaderna är otillräcklig.





Detta har med tiden gett upphov till en snedfördelning av trafiken med ökade trafikstockningar som följd, särskilt på de transeuropeiska trafiklederna och i städerna. En lösning på detta problem förutsätter att två övergripande mål uppnås senast 2010:

- En reglerad konkurrens mellan de olika transportsätten införs.
- Utvecklingen av de olika transportsätten samordnas för att intermodaliteten skall bli framgångsrik.

I. EN REGLERAD KONKURRENS

Utan en effektivare konkurrensreglering kommer snedfördelning mellan transportsätten att öka, och därmed föreligger risken för att vägtransporten intar en så dominerande ställning att den i det närmaste får monopol på godstransporterna i Europa efter utvidgningen. Åtgärder bör vidtas för att bromsa tillväxten inom

vägrafiken och flygrafiken, och i stället bör järnvägen och de övriga miljövänliga transportsätten gynnas för att kunna utvecklas till konkurrenskraftiga alternativ i framtiden.

A. *Vägransporter av högre kvalitet*

De flesta transporter av varor och personer sker på vägr. Under 1998 svarade vägransporterna för nästan hälften av alla varustransporter⁵ (44 %) och för mer än två tredjedelar av alla persontransporter (79 %). Bilen – som bokstavligt talat banat vägen för den storskaliga rörligheten – är med sin smidighet en av symbolerna för den individuella friheten i det moderna samhället. I dag har nästan två tredjedelar av hushållen bil.

Mellan 1970 och 2000 tredubblades antalet bilar inom gemenskapen och steg från 62,5 miljoner till 175 miljoner. Även om vissa tecken tyder på att denna tendens är avstannande ökar antalet personbilar i gemenskapen med mer än 3 miljoner varje år, och denna siffra kommer att stiga ytterligare i och med utvidgningen.

Varje dag täcks 10 hektar med ny väginfrastruktur i Europa. Politiken på detta område har varit särskilt intensiv i randområdena och medlemsstaterna i de yttre delarna av unionen för att gynna den ekonomiska utvecklingen, särskilt i sammanhållningsländerna där antalet motorvägar har ökat med nästan femtio procent (43 %) på tio år (1988–1998), även om det fortfarande är lägre än gemensnittet i gemenskapen. Räknat i kilometer har antalet motorvägar inom Europeiska unionen tredubblats mellan 1970 och 2000.

Trots all denna nya infrastruktur är trängseln stor i vissa länder, i synnerhet i de industrialiserade **stadsområdena** såsom Ruhr, Randstad, Norditalien och södra England. Den okontrollerade tillväxten inom biltrafiken har lett till att tillståndet i de största städerna förvärrats. Den ojämna trafikrytm som är typisk för trafikstockningar förorsakar ökade utsläpp av miljöfarliga ämnen och en högre energiförbrukning.

I de analyser av klimatförändringen som gjorts läggs skulden på de fossila bränslena. Nästan hälften av den råolja som förbrukas inom transportsektorn går åt till driften av personbilar, och 1998 svarade transportsektorn för över en fjärdedel (28 %) av koldioxidutsläppen i Europa. Vägransporten är oljeberoende (67 % av efterfrågan på olja) och svarar för 84 % av de koldioxidutsläpp som tillskrivs transportsektorn.

Men i dag råder det även risk för trafikstockningar på de **stora trafiklederna** och i de känsliga regionerna.

Detta beror till stor del på ökningen av **den internationella godstransporten**. Om inget görs kommer trafiken enligt prognoserna att öka med 50 % fram till 2010 enbart när det gäller godstransporter. För transporter på kortare avstånd finns det inga alternativ till lastbilstransporterna, eftersom de övriga transportsätten inte är tillräckligt väl anpassade efter den moderna ekonomins behov. Däremot kan man ifrågasätta de nuvarande villkoren som gör det möjligt för lastbilen att bibehålla sin position som transportmedel, eller rent av expandera, på de medellånga och långa distanserna där det finns alternativa transportsätt. Detta beror på olika

⁵ Transporten av varor på vägr har ökat konstant. Marknadsandelen var 1990 41 %, 1998 44 % och kommer att öka till 47 % år 2010 om inget görs.

konkurrenssnedvridande faktorer som inte nödvändigtvis bör åtgärdas genom ny lagstiftning utan genom en effektivare tillämpning av den gällande lagstiftningen via en förstärkning och en harmonisering av påföljderna.

1. Omstrukturering

Vägtransportens främsta konkurrensmässiga fördelar när det gäller godstransporter är dess oöverträffade flexibilitet och låga priser. Men dessa har vuxit fram under motsägelsefulla omständigheter. Det råder en tuff konkurrens mellan företagen inom branschen och gentemot övriga transportsätt. På grund av de ökande driftkostnaderna (bränslepriser och utrustning) tvingas vissa företag kringgå lagstiftningen om arbetstider, körtillstånd och trafiksäkerhet för att överleva i det hårda konkurrensklimatet. Dessa lagöverträdelser är alltför vanliga. Dessutom riskerar konkurrensen mellan företagen att hårdna ytterligare i och med utvidgningen, eftersom driftkostnaderna inom transportsektorn i kandidatländerna är lägre.

Argumentet att vägtransporten är konkurrensmässigt missgynnad, med tanke på de finansiella och andra fördelar som järnvägsbolagen åtnjuter i form av bland annat statligt stöd, är på väg att förlora sin giltighet. Det skymmer dessutom det faktum att även vägtransporten åtnjuter fördelar i form av den infrastruktur som samhället tillhandahåller. Underhållskostnaderna för en motorväg skulle till exempel vara sex gånger lägre om det inte förekom någon tung lastbilstrafik utan endast personbilstrafik. En motsvarande fördelning av vägavgifterna mellan de tunga lastbilarna och personbilarna för att kompensera för denna kostnadsmässiga skillnad förekommer inte.

De marknadsandelar som vägtransporten har erövrat kan emellertid inte dölja det faktum att åtskilliga transportföretag, i synnerhet de minsta, i dag har stora ekonomiska problem. De får allt svårare att bibehålla (den ofta artificiella) lönsamheten på grund av att speditörerna och industrin pressar priserna, i synnerhet i samband med konjunkturchocker såsom dieselprishöjningar.

De åtgärder i form av skattebefrielser som vidtogs brådslande och unilateralt av vissa medlemsstater till följd av missnöjesyttringar från transportörerna efter chockhöjningen av dieselpriiset i september 2000 är ingen gångbar lösning på lång sikt. Det rör sig snarare om tillfälliga hjälpåtgärder än om faktiska lösningar på problemet. Risker är att dessa åtgärder endast har en begränsad finansiell effekt på sektorn och drabbar övriga transportsätt genom att vägtransportens konkurrensfördelar ytterligare ökas. Åtgärder av detta slag kan eventuellt tolkas som dolda subventioner och på sikt destabilisera sektorn, eftersom priset på vägtransporten inte längre återspeglar de verkliga kostnaderna.

Trots detta har hittills ingen verklig plan för en omstrukturering av den europeiska transportsektorn utarbetats. Rädslan för sociala oroligheter och trafikförlamningar på de stora transportlederna ligger säkerligen bakom detta. Under de rådande förhållandena tycks det emellertid önskvärt att förändra de nuvarande metoderna och förstärka företagets ställning genom att främja sammanslagningar och en diversifiering av verksamheten. De företag som är tillräckligt stora och finansiellt stabila för att kunna dra nytta av de tekniska framstegen kommer att ha de bästa förutsättningarna att möta den kommande konkurrensen från de östeuropeiska företagen, vars arbetskraftskostnad i dag understiger de västeuropeiska ländernas. Det bör även planeras åtföljande åtgärder för att uppmuntra de små och de större

företagen inom vägtransportsektorn att gå samman för att uppnå tillräcklig kapacitet för att kunna tillhandahålla högkvalitativa tjänster där till exempel logistisk verksamhet och avancerade system för trafikledning och trafikinformation ingår som en integrerad del i överensstämmelse med konkurrenspolitiken.

En harmonisering av minimibestämmelserna rörande möjligheterna att vältra över avgifter i samband med tecknande av transportavtal borde även bidra till att skydda transportörerna gentemot speditörerna. Det gäller med andra ord att säkerställa att särskilt transportavtalen verkligen innehåller bestämmelser såsom den om taxeändringar i fall av kraftiga bränsleprishöjningar. Det bör inte glömmas bort att det är vägtransporten – det dominerande transportsättet – som sätter priset på transportererna. I ett sådant läge tenderar de företag som bedriver vägtransportverksamhet att sänka priset på bekostnad av övriga transportsätt som inte har samma förmåga att anpassa sin verksamhet.

2. Förnya lagstiftningen

Mycket få åtgärder har vidtagits på unionsnivå för att reglera arbetsvillkoren inom vägtransportsektorn. Detta förklarar delvis denna sektors stora konkurrenskraft. Det dröjde ända fram till december 2000 innan ministerrådet beslöt att harmonisera körtiden till högst 48 timmar i veckan i genomsnitt, men med vissa undantag för till exempel förare som är egenföretagare. Inom övriga transportsätt råder det sedan lång tid tillbaka en strikt begränsning av arbetstiden, där lokförarna var först ut med att få sin körtid begränsad och nu har en genomsnittlig arbetstid på mellan 22 och 30 timmar inom de största järnvägsbolagen.

Kommissionen har lagt fram flera förslag för att förse Europeiska unionen med en effektiv lagstiftning i syfte att förbättra arbetsvillkoren och säkerheten inom vägtransportsektorn och säkerställa att bestämmelserna rörande den inre marknaden iakttas. Förslagen berör i synnerhet följande åtgärder:

- En reglering av arbetstiden: Detta förslag, som inte omfattar egenföretagare, möjliggör en reglering av arbetstiden på europeisk nivå med en genomsnittlig arbetstid på 48 timmar och en maximal arbetstid på 60 timmar per vecka.
- En harmonisering av körförbuden för lastbilar på helgerna: Detta förslag syftar till att närma de nationella bestämmelserna på det här området till varandra och inrätta ett krav på förhandsinformation innan sådana körförbud utfärdas.
- Införande av ett ”förartillstånd”: Detta intyg skulle möjliggöra för de nationella kontrollanterna att effektivt övervaka lagenligheten och, i förekommande fall, konstatera att en förare bedriver olaglig transportverksamhet (och vidta sanktionsåtgärder mot denna förare).
- En förbättrad yrkesutbildning: Förslaget förutser gemensamma regler om en obligatorisk inledande utbildning för alla nya förare som transporterar varor eller passagerare samt regelbundet återkommande fortbildning för samtliga förare.

Detta åtgärdepaket är nödvändigt för att en vägtransport av hög kvalitet skall kunna garanteras inom Europa efter utvidgningen. Paketet kan kompletteras med åtgärder från de sociala organisationer som är representerade i kommittén för en sektorsdialog om vägtransporter, särskilt åtgärder rörande anställbarhet och en anpassning av arbetsorganiseringen inom vägtransportföretagen. Vid behov kan konkreta åtgärder

utformas för att stävja bruket av underleverentörskontrakt med "falsa" egenföretagare.

3. Skärpta kontroller och påföljder

Gemenskapslagstiftningen på vägtransportområdet är otillräcklig, särskilt när det gäller arbetsvillkoren, men framför allt är tillämpningen högst bristfällig. Den rådande toleransen i samband med tillämpningen utgör ett problem. Det är till exempel inte ovanligt att en chaufför som fått sitt körkort indraget i en medlemsstat kan erhålla ett nytt i intilliggande medlemsstat.

Utdrag ur en rapport i samband med ett tjänsteuppdrag (GD Transport och energi)

Vägkontrollen utfördes inom ramen för "Euro Controle Route" – ett gränsöverskridande kontrollsystem som inrättades av Belgien, Nederländerna, Luxemburg och Frankrike 1999. Inom ramen för detta system utförs kontroller av polis och tulltjänstemän i vart och ett av de fyra länderna.

Den 7 juli 2000 kontrollerades totalt 800 lastbilar och bussar, och 100 fanns bryta mot trafikbestämmelserna (detta förhållande, 1 till 8, anses vara ett normalt genomsnitt för liknande kontroller). Av de upptäckta lagöverträdelserna föll hälften under den nationella lagstiftningen (ogiltiga körkort, försäkringar, vägskatter m.m.), och det återstående antalet under gemenskapslagstiftningen, med brott mot bestämmelserna om körtid i flertalet fall.

Effektiviteten hos gemenskapslagstiftningen och den nationella lagstiftningen beror alltså på en korrekt tillämpning av bestämmelserna inom samtliga delar av gemenskapen.

Kommissionen planerar därför att **före utgången av 2001 lägga fram ett förslag om en harmonisering av kontrollerna och påföljderna** med syfte att uppnå följande:

- **Främja effektiviteten och enhetligheten i tolkningen, tillämpningen och kontrollen** av gemenskapslagstiftningen på vägtransportområdet. I samband med ändringen av den nuvarande lagstiftningen kommer även bestämmelser att införas i syfte att fastställa arbetsgivarens ansvar för vissa lagöverträdelser som begås av anställda förare.
- **Harmonisera påföljderna samt villkoren rörande kvarhållande av fordon.**
- **Öka antalet kontroller** som medlemsstaterna är tvungna att utföra (för närvarande 1 % av antalet arbetsdagar) för att kontrollera om förarna iakttar bestämmelserna om kör- och vilotid.
- **Uppmuntra ett utbyte av information** på regelbunden basis såsom initiativet rörande Benelux-länderna, en samordning av kontrollverksamheten, regelbundet återkommande samråd mellan de nationella administratörerna och en utbildning av kontrollpersonal för att öka efterlevnaden av bestämmelserna.

Den nya tekniken bör i detta sammanhang spela en central roll. **Senast i slutet av 2003 införs digitala färdskrivare**, som möjliggör insamling av data, rörande till exempel körtid och körhastighet, över en längre period än de nuvarande mekaniska färdskrivarna förmår, och denna förändring kommer att innebära väsentligt förbättrade kontrollmöjligheter och kommer att möjliggöra ett bättre skydd av data jämfört med nuvarande utrustning och dessutom en större tillförlitlighet hos

kontrollerna. Dessutom bör de nya möjligheter som satellitnavigationen erbjuder tas till vara. **Galileo**-programmet kommer att möjliggöra en övervakning av godstransporter oavsett var lastbilarna befinner sig och av diverse parametrar rörande fordonens färd samt av övriga parametrar, såsom containertemperatur. Vid behov kan teleövervakning även utföras med andra medel än **Galileo** (till exempel GSM eller telekommunikationssatellit), med undantag för övervakning av fordonens position.

B. En vitalisering av järnvägssektorn

Likt Janus uppvisar den europeiska järnvägssektorn två ansikten, ett med moderna och ett med föråldrade drag. Å ena sidan erbjuds effektiva snabbtågsnät och mottagande i moderna järnvägsstationer, å andra sidan otidsenliga godstransporter, överbelastade linjer, ständiga förseningar och nedgångna stationer som inte erbjuder tillräcklig säkerhet.

Under 1988 fraktades 241 miljarder tonkilometer via järnväg jämfört med 283 miljarder under 1970, vilket innebar en minskning av järnvägens marknadsandel i Europa från 21,1 % till 8,4 % trots en kraftig ökning av volymen transporterat gods. Samtidigt som transporten av gods på järnväg upplevt en tillbakagång i Europa har den blomstrat i USA, eftersom järnvägsbolagen där utformat sina tjänster så att de motsvarar industrins krav. I dag svarar transporten av gods på järnväg i USA för 40 % av den totala godstransporten, mot 8 % i Europeiska unionen. Detta visar att tillbakagången inom järnvägssektorn inte är något oundvikligt öde.

Trots detta förblir järnvägen, nästan tvåhundra år efter att de första spåren lades, ett transportsätt med betydande utvecklingsmöjligheter, och en förnyelse av järnvägssektorn är en avgörande förutsättning för att det skall vara möjligt att återupprätta balansen mellan transportsätten. För detta krävs emellertid ambitiösa åtgärder som inte endast beror av gemenskapslagstiftningen utan även av initiativ från aktörerna själva inom denna sektor.

Glädjande nog har man inom järnvägssektorn kommit till insikt om detta och nyligen antagit en gemensam strategi rörande europeisk forskning på järnvägsområdet i syfte att skapa ett gemensamt europeiskt järnvägssystem omkring 2020. I denna strategi, som undertecknats av Internationella järnvägsunionen (UIC), Europeiska järnvägsgemenskapen, Internationella offentliga transportörsunionen och Unionen för den europeiska järnvägsindustrin, har följande mål uppställts för 2020:

- En ökning av marknadsandelen av persontransporter från 6 % till 10 % och av godstansporter från 8 % till 15 %.
- En tredubbling av järnvägspersonalens produktivitet.
- En ökning av energieffektiviteten med 50 %.
- En minskning av utsläppen av miljöfarliga ämnen med 50 %.
- En ökning av infrastrukturkapaciteten motsvarande de uppställda målen för trafiken.

Det krävs alltså en *kulturrevolution* för att järnvägssektorn återigen skall bli konkurrenskraftig och kunna försvara sin position bland de främsta aktörerna inom

det europeiska transportsystemet efter utvidgningen. Detta bör i första hand ske genom att de hinder undanröjs som ligger i vägen för en utveckling av sektorn: bristen på infrastruktur anpassad efter moderna transporter, frånvaron av driftskompatibilitet mellan näten och systemen, avsaknaden av nyskapande produktionsteknik, bristen på insyn och öppenhet när det gäller verksamhetens kostnader, den ojämna produktiviteten, den bristande tillförlitligheten och de faktum att tjänsterna inte når upp till de rättmätiga kraven från användarna.

1. En integrering av järnvägstransporterna med den inre marknaden

Det dröjde ända till början av 90-talet innan gemenskapen ingrep och genomförde en begränsad avreglering av marknaderna i ett försök att blåsa nytt liv i järnvägssektorn⁶ och finna en lösning på problemet med fragmenteringen av järnvägen inom Europa på ett antal nationella nät, vilket hindrade järnvägssektorn från att fungera effektivt.

Första steget togs 1991 i och med direktivet om ett särskiljande av räkenskaperna för infrastrukturförvaltning och transporttjänster inom järnvägssektorn. Detta direktiv, och andra, banade vägen för en självständig och öppen förvaltning och så småningom ett öppnande av marknaden för konkurrens. Med utgångspunkt i dessa direktiv beslutade flera medlemsstater att anförtro ansvaret för tågtrafiken och ansvaret för järnvägsnäten åt skilda företag. En serie nya åtgärder med syfte att underlätta avregleringen trädde i kraft den 15 mars 2001⁷ efter en historisk överenskommelse mellan parlamentet och rådet i november 2000.

a) Skapa en inre marknad för järnvägstransporter

En förnyelse av järnvägssektorn är endast möjlig om det införs en reglerad konkurrens på järnvägsmarknaden, och detta kommer att ske i mars 2003 i och med invigningen av den internationella godstrafiken som omfattar 50 000 kilometer järnvägslinjer inom **det transeuropeiska järnvägsnätet för godstransporter**. Under 2008 kommer sedan det europeiska nätet för internationella godstransporter i sin helhet att avregleras tack vare ett beslutsamt handlande från i synnerhet Europaparlamentet⁸. Järnvägsföretag från andra delar av världen med stor erfarenhet av både logistik och integrering av olika transportsätt kommer att etablera sig på den europeiska marknaden, vilket kommer att driva på järnvägens konkurrensförmåga och fungera som ett incitament för de nationella järnvägsbolagen att vidta omstruktureringar under beaktande av både sociala aspekter och arbetsvillkor. Omstruktureringarna bör åtföljas av åtgärder i syfte att så långt som möjligt begränsa oönskade sociala konsekvenser.

Nya aktörer inom transportsektorn

Den tyska kemijätten BASF är på väg att bli det första stora järnvägsföretaget på marknaden för godstransporter vid sidan av de traditionella järnvägsbolagen genom samriskprojektet "Rail4Chem" tillsammans med företagen Bertschi AG, Hoyer GmbH och VTG-Lehnkering AG.

⁶ Järnvägens andel av godstransporterna sjönk från 11 % 1990 till 8 % 1998, och kommer sannolikt att sjunka till 7 % år 2010 om inget görs. Motsvarande siffror för persontransporten var 6 % 1998 och kommer sannolikt att stabiliseras fram till 2010.

⁷ Direktiv 2001/12, 2001/13 och 2001/14. EGT L 75, 15.3.2001.

⁸ Betänkande av Jarzembowski A5-0013/2201 och betänkande av Swboda A5-0014/2001.

Den svenska koncernen IKEA har bildat ett särskilt bolag för att ombesörja transporter av företagets produkter. I dag svarar järnvägen för 18 % av den totala transporterade volymen inom koncernen. IKEA:s ledning vill öka denna andel till 40 % fram till 2006 (vilket skulle motsvara cirka 500 tåg i veckan). Man planerar att offentliggöra en anbudsinfordran riktad till de olika järnvägsbolagen i syfte att identifiera det billigaste sättet att utföra godstransporter mellan de olika dotterbolagen med största möjliga garanti. Om IKEA drar fördel av avregleringen av den europeiska järnvägsmarknaden skulle koncernen på sikt kunna utvecklas till ett betydelsefullt järnvägsföretag.

Järnvägssektorn som helhet kommer att bli konkurrenskraftigare i förhållande till övriga transportsektorer om en större konkurrens mellan järnvägsföretagen tillåts. Vidare skulle järnvägssektorn vinna i konkurrenskraft om nätet öppnades för nya järnvägsföretag, eftersom en sund konkurrens mellan de nuvarande bolagen och de nya aktörerna därmed skulle gynnas. De tekniska och rättsliga hinder som finns i dag gynnar de etablerade bolagen och hindrar nya företag från att etablera sig på marknaden. Därför är det viktigt att det sker en korrekt tillämpning av gemenskapens konkurrenslagstiftning inom järnvägssektorn i syfte att förhindra konkurrenshämmande beteenden och säkerställa en effektiv avreglering av sektorn inom gemenskapen.

Tyvärr är det alltför vanligt förekommande att förvaltningen av infrastrukturen och ansvaret för tågtrafiken inte har skiljts åt och lagts ut på olika enheter. Dessutom saknar järnvägsbolagen klara finansiella mål med en tydlig uppdelning av verksamheten på godstransporter och persontransporter. I vissa medlemsstater förekommer det att ett och samma bolag äger infrastrukturen, ombesörjer tågtrafiken, sköter tillståndsgivningen för utnyttjande av järnvägsnätet samt ansvarar för säkerheten.

Exempel på bristande funktioner

- **Bolag utan kontroll:** Vissa järnvägsbolag kan inte uppge antalet disponibla lok och vagnar eller tågens exakta position. Under sådana förutsättningar är det inte ovanligt att schemalagda tåg (oftast godståg, men även persontåg) helt enkelt ställs in eftersom lok saknas eller lokförare inte finns tillgängliga eller inte har blivit underrättade.
- **Trögrörliga tåg:** Det tar mellan trettio och fyrtio minuter att byta ut ett godstågs lok och utföra en kontroll av tåget (byte av lok, kontroll av bromsar, avlösning av förare och övrig tågpersonal, inspektion av tåget, kontroll av eventuellt farligt gods, kontroll av tågets dokument, kontroll av tågsätten, märkning av vagnarna, avläsning av tågets mätare, kontroll av signalljus). Den angivna tiden gäller givetvis endast om loket med tillhörande personal som skall avlösa det inkommande tåget anländer i tid. Av de 20 000 tåg för internationella kombitransporter som undersökts ankom endast hälften på utsatt tid, enligt Werner Kulper, ordförande för den internationella unionen för kombinerad järnvägs- och landsvägstransport (UIRR)⁹
- **Information som aldrig når fram:** Vid gränsen tar ett nytt järnvägsnät över. Detta och det föregående järnvägsnätet utbyter information om last, destinationsort och vagnarnas ordning. Det finns datoriserade system, men de används inte alltid på grund av att de inte är driftsäkra, vilket innebär att informationsutbytet ofta sker på papper. Denna information riskerar att anlända för sent eller brista i tillförlitlighet och kan

⁹ Förord till rapport 2000 utgiven av Internationella unionen för kombinerad järnvägs- och landsvägstransport (UIRR).

därför kräva kontroll.

- *"Spöktåg": Godståg stannar för lokbyte men försenas då ofta i väntan på att ett tågläge på det intilliggande nätet skall bli fritt. Ett lok kan bli försenat på grund av att det måste invänta ett tågs ankomst eller tvärtom och situationen kan förvärras ytterligare om det saknas information rörande ankomsttiderna.*
- *Ett tåg, flera förare: Även avlösningen av lokförarna bidrar till en produktivitetsminskning inom den internationella tågtrafiken. "Det krävs fem lokförare för sträckan Charleroi-Paris, två i Belgien och tre i Frankrike", säger Louis Gallois, chef för det franska statliga järnvägsbolaget SNCF¹⁰.*
- *Om alla dessa avbrott läggs ihop blir genomsnittshastigheten för internationella godståg endast 18 km/h, vilket är långsammare än genomsnittshastigheten hos en isbrytare i Östersjön.*

För att trygga den internationella godstågstrafikens konkurrenskraft och begränsa trafiken utan last är det viktigt att järnvägsföretagen tillåts utföra in- och urlastning av gods längs linjen, vid behov mellan två destinationer belägna inom en och samma medlemsstat. Därför kommer kommissionen i slutet av 2001 att inom ramen för det andra järnvägspaketet föreslå en utvidgning av tillträdesrätten till att omfatta samtliga transporttjänster, inklusive möjligheten till cabotage.

När det gäller möjligheterna att utvidga tillträdesrätten till att även omfatta internationella persontransporter, som svarar för 6 % av antalet personkilometer, bör en sådan utvidgning ske gradvis. Kommissionen kommer att ge särskild prioritet åt en avreglering av de linjer där det i dag råder en monopolsituation, och kommer att säkerställa att bristen på konkurrens som på sikt skulle kunna uppstå på vissa förbindelser inom gemenskapen inte leder till missbruk av dominerande ställning och för höga taxor.

Mot bakgrund av detta kommer kommissionen att lägga fram ett nytt åtgärds paket under 2001 i syfte att skapa en inre marknad för järnvägstransporter – varvid hänsyn tas till det gemensamma intresset och till den ekonomiska och territoriella sammanhållningen – vars innehåll kommer att beröra följande åtgärder:

- Öppna de nationella varumarknaderna för cabotage.
- Säkerställa en hög säkerhetsnivå på järnvägsnätet via ett oberoende lagstiftningsförfarande samt ett klart definierat ansvar för var och en av aktörerna i syfte att garantera en väl fungerande marknad där flera olika aktörer verkar på samma delar av nätet (se nedan).
- Uppdatera driftskompatibilitetsdirektiven, som syftar till att harmonisera de tekniska föreskrifterna och bestämmelserna när det gäller användningen på samtliga delar av snabbtågsnätet och det konventionella järnvägsnätet.
- Gradvis avreglera marknaden för internationella persontransporter.

¹⁰

Inlägg under en debatt i Franska generalförsamlingen den 8 juni 2000.

- Främja åtgärder för att säkerställa järnvägstjänsternas kvalitet och användarnas rättigheter. Kommissionen kommer i synnerhet att lägga fram ett förslag till direktiv om fastställande av villkoren för ersättning i fall av försening eller om kraven på tjänsterna inte iakttas. Även åtgärder rörande en utveckling av kvalitetsindikatorer för bedömning av tjänsterna, avtalsvillkor, tydlig informationen till passagerarna samt mekanismer för privat rättsskipning i samband med tvister.
- Inrätta ett gemenskapsorgan, som eventuellt skulle kunna ta formen av en byrå, med ansvar för säkerhet och driftskompatibilitet.

När det gäller luftförorening och buller kommer kommissionen dessutom att inleda samtal med järnvägsindustrin i medlemsstaterna för att undersöka på vilket sätt dessa sanitära olägenheter skulle kunna minskas, i likhet med vad som skett tillsammans med bilindustrin inom ramen för det så kallade "auto-oil"-programmet. Det skall noteras att fordon utrustade med förbränningsmotorer svarar för 13 % av trafiken inom Europeiska unionen i dag.

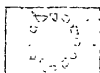
Ett fullständigt konkurrenskraftigt järnvägssystem förutsätter insatser för att avlägsna de tekniska hinder som ligger i vägen för ett fritt handelsutbyte och en driftskompatibilitet hos tågen – det vill säga kapacitet att trafikera samtliga delar av järnvägsnätet. Samtliga godsvagnar och de flesta personvagnar är dimensionerade för trafik på samtliga nät inom Europa, men loken begränsas av en mängd krav rörande elektrifiering och trafiksignaler¹¹. De europeiska järnvägssystemen skiljer sig åt i fråga om teknisk standard, vilket beror på att de främst skapades i en nationell kontext, och de skillnader som uppstod har under lång tid bibehållits för att tillgodose privata intressen och skydda den inhemska järnvägsindustrin.

Detta har hämmat järnvägssektorns utveckling, samtidigt som vägtransportsektorn fritt har kunnat utvecklas eftersom inga tekniska hinder förekommer. De stora skillnaderna mellan järnvägssystemen har lett till att det vuxit fram ett antal isolerade marknader i stället för en enda gemensam marknad. Visserligen har utvecklingen av adapterbara lok (som kan drivas med olika nätspänningar) gjort järnvägen mer flexibel, med många problem återstår. Kostnaden för en teknisk harmonisering av de olika järnvägssystemen beräknas uppgå till tiotals miljarder euro.

Medlemsstaternas skilda traditioner på det sociala området skulle kunna utgöra ett hinder för en driftskompatibilitet, och för att främja utvecklingen på det här området är det därför önskvärt att det skapas en sociallagstiftning som skulle kunna tillämpas i samband med tillsättningen av tjänster och utgöra en europeisk social miniminivå. Den europeiska lagstiftningen rörande till exempel arbetsvillkor, särskilt kör- och vilotider, skulle på så sätt kunna komplettera och berika den nationella lagstiftningen. I samband med utarbetandet av de tekniska normerna för driftskompatibiliteten skulle de olika sociala organisationerna inbjudas att medverka för att täcka eventuella sociala aspekter.

Sträckan Lyon-Turin trafikeras sedan slutet av förra året – för närvarande endast i experimentellt syfte – av driftskompatibla lok av typ BB 36000 från det franska statliga järnvägsbolaget och E402 B från det italienska statliga järnvägsbolaget, vilka kan färdas på såväl det franska som det italienska järnvägsnätet. Väntetiden vid gränsen har därmed

¹¹ Inkomsterna från driftskompatibilitet beräknas överstiga kostnaderna med 30 %.



9/2001

De främsta systemen för elektrifiering av tåg i Europa

1:17550000



750V likström

1,5kV likström

15kV 16 2/3 Hz växelström

25kV 50Hz växelström

3kV likström

Icke eldrivna

0 200 400 600 Kilometers



reducerats med 15 minuter för vissa turer – och med en och en halv timma för de övriga turlarna. Potentialen hos denna nya utrustning begränsas emellertid av följande faktorer:

- Det krävs två förare på den italienska sträckan, men endast en på den franska, vilket tvingar tåget till ett stopp i Modena, även om transportdokumenten hädanefter hanteras elektroniskt.*
- Det är inte tillåtet för franska lokförare att trafikera det italienska nätet och tvärtom.*
- Stickspåren är olika långa, och vissa tåg måste därför delas upp i två delar, med tidsförluster till följd, och även trafikreglerna skiljer sig åt, med en maximal last på 1 150 ton på de italienska järnvägnätet jämfört med 1 000 på det franska, vilket resulterar i tidsförluster av samma storleksordning.*
- Antalet driftskompatibla lok är för närvarande begränsat. De italienska loken kan av konstruktionsskäl endast färdas på halv effekt i Frankrike, där nätspänningen är 1 500 volt.*

Karta över de främsta systemen för elektrifiering av tåg i Europa

Utvecklingen av det europeiska trafikledningssystemet ERTMS¹² i början av 90-talet via gemenskapens ramprogram för forskning innebar ett stort steg framåt i arbetet med att skapa en driftskompatibilitet mellan de olika näten och systemen. Gemenskapen har därefter ställt upp som villkor för finansiering av infrastruktur och järnvägsmateriel att ERTMS tillämpas. Även telematiska tillämpningar, såsom informationssystem i realtid, utrustning för telekommunikation på tågen och en samtrafikförmåga mellan olika platsbokningssystem, bör utnyttjas i större utsträckning för att öka järnvägens konkurrenskraft.

En teknisk forskningsverksamhet bör även inledas till stöd för driftskompatibiliteten och den bör inriktas dels mot att integrera de tekniska standarderna för utformning och tillverkning av spår, dels mot att utarbeta tekniska standarder för det rullande materieleet för att garantera säkra, miljövänliga och ekonomiskt bärkraftiga transporter.

b) Garantera säkerheten inom järnvägstrafiken

Järnvägen har alltid varit ett säkrare färdssätt än bilen. Det bekräftas av statistiken över trafiksäkerheten, som visar att antalet omkomna i järnvägstrafiken sjönk från 381 under 1970 till 93 under 1996 och att det har skett en betydlig förbättring av passagerarsäkerheten. Dessa siffror skall jämföras med antalet omkomna i samband med bilolyckor som uppgår till 43 500 om året. Statistiken talar tydligt till förmån för järnvägstrafiken, men samtidigt har det inträffat ett flertal dramatiska tågolyckor under de senaste tre åren, vilka har lett till att allmänheten och myndigheterna fått upp ögonen för säkerhetsfrågorna i samband med järnvägstrafiken. Den ökande efterfrågan på internationella transporter i förening med avregleringen av järnvägsmarknaden och den kommande driftskompatibiliteten mellan näten och systemen har gjort det nödvändigt att utarbeta en ny strategi för säkerheten i samband med järnvägstransporter. Driftskompatibiliteten måste åtföljas av säkerhetsbestämmelser som är minst lika stränga eller till och med strängare än de nuvarande nationella bestämmelserna. Därför framhålls i direktivet om

¹² European Rail Traffic Management System.

driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet för höghastighetståg¹³ och i det nyligen antagna direktivet om konventionella tåg¹⁴ säkerheten som ett **väsentligt krav** vid utvecklingen av det transeuropeiska järnvägssystemet.

För att tillgodose detta krav bör det vidtas åtgärder på två plan samtidigt:

- På det tekniska planet bör en standard fastställas för varje del av järnvägssystemet (spår, rullande materiel, trafiksignaler, drift med mera). Detta är "driftskompatibilitetsdirektivens" uppgift.
- På det administrativa planet bör skyldigheter och ansvar för samtliga aktörer fastställas, såväl för infrastrukturadministratörerna, järnvägsföretagen och de nationella myndigheterna som för gemenskapens myndigheter. Detta sker via "säkerhetsdirektivet" som kommer att föreslås inom kort. För en samordning av åtgärderna på det tekniska planet kommer ett **uropeiskt organ för järnvägssäkerhet** att inrättas.

SAFETRAIN: teknik till stöd för en passiv säkerhet hos rälsfordonen

Projektet SAFETRAIN är ett bra exempel på teknisk forskning till stöd för transportpolitiken. Den europeiska organisationen för driftskompatibilitet inom järnvägstrafiken (AEIF), som ansvarar för genomförandet av driftskompatibilitetsdirektivet 96/48/EG av den 23 juli 1996, har tagit hänsyn till forskningsresultaten från SAFETRAIN efter att ha utfört ett dynamiskt valideringstest. SAFETRAIN bidrog med de fackkunskaper som krävdes för de obligatoriska tekniska specifikationerna rörande det rullande materielets mekaniska egenskaper. Tack vare projektet har det passiva skyddet i kupéerna och förarhytten kunnat ökas betydligt, utan att detta inverkat negativt på vikten eller energiförbrukningen.

2. En optimal användning av infrastrukturen

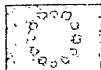
Tillbakagången inom järnvägssektorn har bland annat tagit sig uttryck i att 60 mil järnvägsspår stängts av för trafik varje år i Europa under de senaste trettio åren, samtidigt som motorvägsnätet har vuxit med 120 mil om året. Bland dessa avstängda – i vissa fall nedlagda – spår finns järnvägsknutar och linjer som skulle kunna komma till användning i dag för att avhjälpa trängseln på vissa delar av järnvägsnätet.

För att det skall vara möjligt att gradvis införa ett driftskompatibelt transeuropeiskt järnvägsnät krävs att de nationella järnvägsnäten omorganiseras ur ett transeuropeiskt perspektiv och sedan integreras. **Det är på de långa avstånden som järnvägens tillväxtpotential är som störst.** En framgångsrik omorganisering av näten åstadkoms därför genom att optimera användningen av den befintliga infrastrukturen.

Under andra halvan av 1800-talet företogs omfattande järnvägsbyggen, vilket skedde med nationens eller regionens bästa för ögonen. Denna järnvägsinfrastruktur är inte dimensionerad för dagens trafikflöden, och de senaste åren har det skett en ökning av antalet flaskhalsar på järnvägslinjerna utanför de viktigare storstadsområdena, där

¹³ Rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.

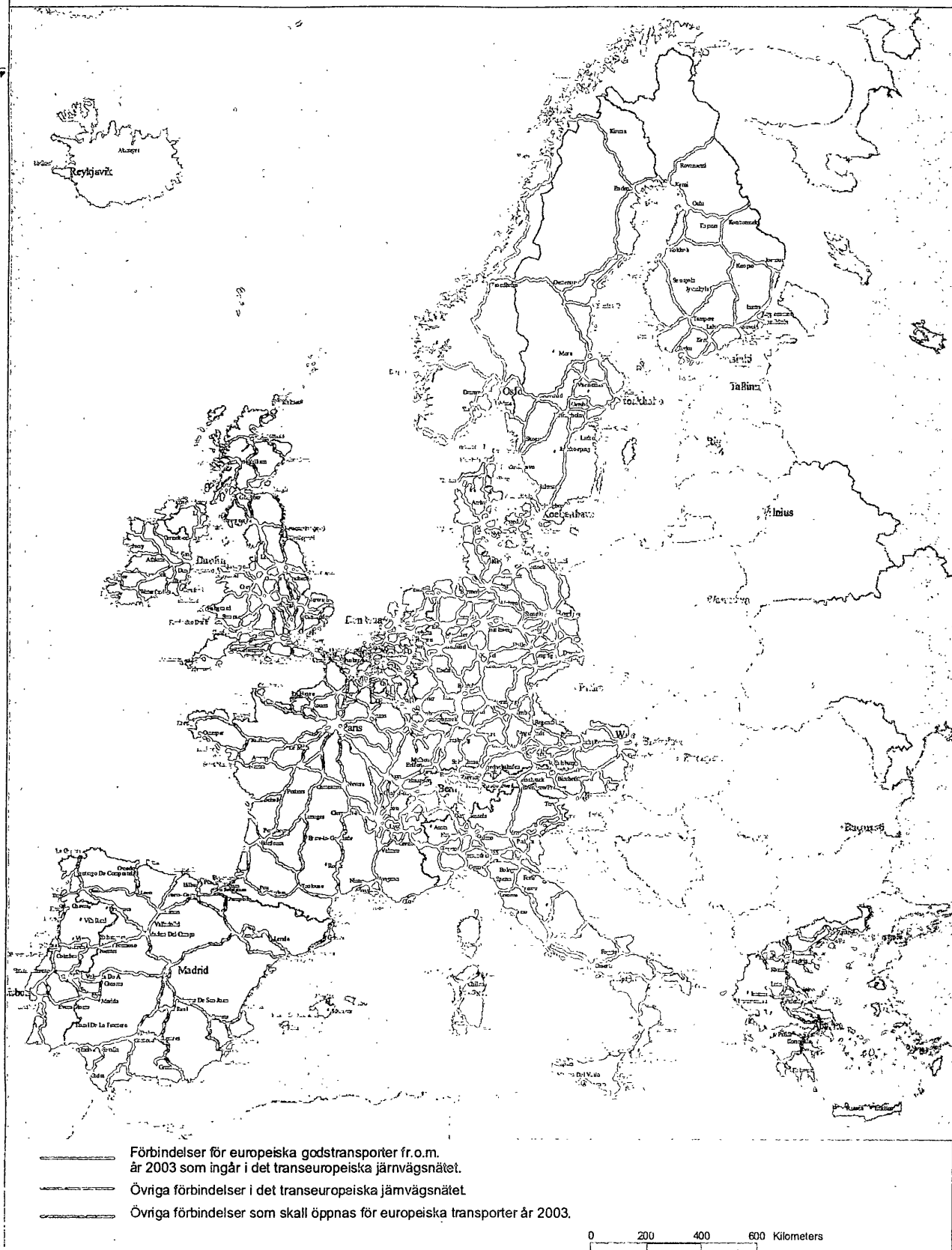
¹⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg, EGT L 110, 20.4.2001.



2/10/2001

Det transeuropeiska järnvägsnätet för godstransporter

1:17550000



olika slags trafik, såsom godståg, regionala tåg och rikståg, samsas om samma infrastruktur. Myndigheterna har därför hittills valt att prioritera resandetrafiken, vilket har medfört att speditörernas förtroende för järnvägen har sjunkit.

En uppstramning av den europeiska godstrafiken uppnås genom att godstågen tilldelas effektiva internationella tåglägen, antingen genom egen infrastruktur eller genom upplåtande av allmän infrastruktur vid bestämda tider på dagen. Det är svårt att på kort sikt besluta om en sådan åtgärd på gemenskapsnivå, men alla åtgärder på nationell nivå bör inriktas mot detta mål. Konstruktionen av snabbtåglinjer är ett steg i rätt riktning. En del av trafiken flyttas över till de nya snabbtågslinjerna från de konventionella linjerna, vilket innebär en kapacitetsökning på dessa linjer som tidigare stod för den totala trafikbelastningen.

En avreglering av marknaden för att kunna skapa ett europeiskt nät för godstransporter

I direktiv 2001/12/EG definieras konceptet "transeuropeiskt järnvägsnät för godstransporter" bestående av totalt 5 000 mil linjer som kommer att upplåtas för europeisk godstrafik år 2003. Alla europeiska järnvägsbolag med tillstånd har rätt att utnyttja dessa linjer och konkurrera med övriga bolag genom att utveckla egna tjänster. Det bör betonas att avregleringen av godstrafikmarknaden först från och med 2008 kommer att omfatta samtliga 15 000 mil järnvägslinjer. Det transeuropeiska järnvägsnätet för godstransporter är med andra ord provisoriskt.

Det finns för övrigt redan ett "transeuropeiskt järnvägsnät" definierat i de riktlinjer som antogs av parlamentet och rådet 1996 genom beslut nr 1692/96/EG och som kommissionen föreslår en revision av i syfte att avlägsna flaskhalsarna. Detta nät utgör referensram för finansieringen av infrastrukturer på gemenskapsnivå och på nationell nivå.

Det är viktigt att skilja på detta nät och nätet i direktivet om avregleringen av marknaden. Dessa båda nät är inte helt identiska. Å ena sidan tillhör vissa av de linjer som inom kort kommer att öppnas för konkurrens inte det transeuropeiska infrastrukturnätet (de blå linjerna på kartan nedan). Å andra sidan är det inte säkert att vissa sektioner av infrastrukturnätet, såsom den mellan Brest och Rennes i Frankrike, kommer att öppnas för konkurrens under 2003 (de gröna linjerna på kartan), trots att dessa har en stor potentiell betydelse för godstrafiken och för transportförbindelserna mellan olika hamnar. Därigenom uppstår en bristande enhetlighet.

Kommissionen föreslår att vissa linjer på det transeuropeiska järnvägsnätet för godstransporter skrivs in i planen för järnvägsnätet i samband med översynen som nämns ovan för att dessa skall berättigas till gemenskapsstöd. På begäran av de berörda länderna har det även föreslagits att ungefär 200 mil järnvägslinjer, såsom linjen Boulogne-Reims i Frankrike och linjen Rimini-Parma i Italien som leder förbi järnvägsknuten i Bologna, skall skrivas in i planen.

Vissa områden som är anslutna till det transeuropeiska infrastrukturnätet, särskilt kustområdena, har intresse av en snabb avreglering av marknaden för att deras inland skall kunna utvecklas. Vissa länder skulle även kunna tänka sig att utvidga avregleringen av det transeuropeiska järnvägsnätet för godstransporter till att omfatta även övriga linjer inom de berörda områdena, särskilt förbindelserna med hamnarna, för att de europeiska transportföretagens tillgång till dessa skall öka. Mot denna bakgrund kommer kommissionen att ta hänsyn till graden av avregleringen av marknaden då man utser de infrastrukturprojekt som skall tilldelas gemenskapsstöd.

Karta över det transeuropeiska järnvägsnätet för godstransporter

Användningen av den befintliga infrastrukturen optimeras även genom att insatser görs för att minska bullret i samband med tågtrafiken. Enligt de senaste uppskattningarna från Europeiska miljöbyrån utsätts tre miljoner människor för buller från järnvägstrafiken¹⁵. Driftskompatibilitetsdirektiven föreskriver därför en begränsning av bulleralstringen från järnvägsfordonen.

3. En modernisering av tjänsterna

I slutet av 90-talet inledde vissa järnvägsbolag ett internationellt samarbete, särskilt rörande den internationella trafiken, för att öka järnvägens marknadsandelar genom ett utbud av integrerade tjänster. Denna lösning blev endast delvis framgångsrik, eftersom det var omöjligt att lösa de många problemen i samband med trafiken över gränserna. Samarbetet medförde inte någon djupgående kvalitativ förändring av bolagens organisation.

Merparten av de tjänster som järnvägen i dag erbjuder speditörerna når inte upp till de krav på punktlighet, tillförlitlighet och snabbhet som ställs av industrin, medan de tjänster som tillhandhålls av vägtransportsektorn motsvarar samtliga krav.

Persontransporterna på järnväg, som tack vare ett nytänkande bättre stått emot konkurrensen från de övriga transportsätten, har ökat från 217 miljarder personkilometer 1970 till 290 miljarder 1998. Men samtidigt har marknadsandelen minskat **från 10 % till 6 %**, beroende på att det under samma period skett en betydligt större ökningen inom flyg- och personbilstrafiken. Flygtrafiken är på väg att närma sig järnvägen räknat i personkilometer.

Den nya snabbtågstrafiken är emellertid mycket framgångsrik, vilket har medfört en markant ökning av persontransporterna på längre sträckor. Den ökade tonvikten på regionalpolitiska lösningar och förbättringen av de lokala kommunikationerna i flera medlemsstater under de senaste tio åren har även lett till att fler människor reser med tåg. Det bör emellertid betonas att kvaliteten på Inter City-trafiken i vissa länder av många upplevs som medelmåttig¹⁶.

Ett liknande mönster kan ses inom godstransporterna på järnväg. Som exempel kan tas transporterna från Iberiska halvön mot norra Europa via Frankrike, där utvecklingen under de senaste 18 månaderna varit mycket oroande. Godsflödena på denna transportsträcka utgörs till största delen av bilkomponenter, som främst transporteras med lastbil. Ändå erbjuds flera konkurrenskraftiga alternativa transportsätt i form av kombitransport och järnvägstransport. Den senaste tidens försämring av kvaliteten på godstågstrafiken har medfört att vissa biltillverkare ställt in den försöksverksamhet som inletts med transporter på järnväg och återgått till transporter på väg. Bakom denna utveckling ligger även bristen på lok och förare, interna organisatoriska problem, sociala konflikter och problemen orsakade av skillnaden i spårvidd. Ersättningen i fall av förseningar kompenserar inte för de faktiska skador som kunden förorsakas, särskilt då det blir nödvändigt att stoppa företagets produktion under flera timmar eller bekosta brådskande specialtransporter med flyg eller lastbil på grund av uteblivna leveranser. För denna typ av varor med

¹⁵ I samma undersökning uppskattas antalet personer som störs av buller från vägtrafiken till 24 miljoner och antalet personer som störs av buller från flygtrafiken till 40 miljoner.

¹⁶ Endast 46,1 % av tyskarna är nöjda med denna tjänst, och genomsnittet för gemenskapen ligger kring 57 %. Källa: Eurobarometern nr 53, september 2000.

högt förädlingsvärde kan endast järnvägssektorn vinna kundens förtroende genom att garantera en mycket hög driftsäkerhet.

Fakta eller fiktion? Järnvägstransporten 2010

Järnvägsbolagen ges tillgång till järnvägsnätet på lika villkor som fastställs av infrastrukturadministratörerna. Tilldelningen av infrastrukturkapacitet sker i realtid och utförs inom ramen för det europeiska nätet och enligt harmoniserade principer för järnvägstaxor.

Tillverkarna av järnvägsmateriel ges tack vare genomförandet av gemenskapsbestämmelserna om järnvägssystemens driftskompatibilitet tillgång till den europeiska marknaden utan diskriminerande villkor och har rätt att när som helst tillämpa ny teknik i sin verksamhet.

Lokförarna trafikerar det transeuropeiska nätet och utbildas i de europeiska färdvägarna vid europeiska utbildningscentrum öppna för samtliga järnvägsföretag.

De nationella infrastrukturadministratörerna är organiserade på europeisk nivå och fastställer gemensamt villkoren för tillgång till nätet. De fastställer även vilka investeringar som skall prioriteras och upprättar ett infrastrukturnät avsett uteslutande för godstransport.

De reglerande organen inom järnvägssektorn samlas regelbundet för att utbyta information om utvecklingen inom järnvägsmarknaden och för att föreslå åtgärder för att anpassa denna efter konkurrensen från de övriga transportsätten.

Järnvägsföretagen tillhandahåller integrerade tjänster online åt resenärerna rörande information, platsbokning och betalning, såväl för fritidsresenärer som affärsresenärer.

Säkerheten på det europeiska nätet är hög och dess nivå fastställs av ett gemenskapsorgan med uppdrag att ständigt utvärdera säkerheten inom det europeiska järnvägssystemet och rekommendera nödvändiga förbättringar. En oberoende enhet utreder olyckor och tillbud på nätet och utarbetar lämpliga rekommendationer för att minska riskerna.

Punktligheten hos tågen garanteras, och resenärerna och kunderna ersätts i fall av förseningar.

Den kommersiella hastigheten inom Europa för ett internationellt godståg är 80 km/h, det vill säga fyra gånger högre än år 2000.

C. Kontrollera tillväxten inom flygtrafiken

Av alla transportsätt har utan tvivel flygtransporten ökat kraftigast under de senaste tjugo åren. Flygtrafiken uttryckt i passagerarkilometer har ökat med 7,4 % om året sedan 1980, och trafiken på unionens flygplatser har femdubblats sedan 1970¹⁷.

Varje dag passerar nästan 25 000 flygplan inom det europeiska luftrummet, och enligt tendenserna för tillväxten inom flygtrafiken kommer det sannolikt att ske en dubbling vart tionde till fjortonde år. Även om luftrummet är stort, utgör en sådan

¹⁷ Flygtransportens andel av persontransporterna kommer sannolikt att fördubblas mellan 1990 och 2010, och öka från 4 % till 8 % (dess andel 1998 var 5 %).

tät trafik ett reellt problem. Ett tydligt tecken på denna mättnad av luftrummet är att det allt oftare uppstår förseningar¹⁸.

Flygbolagen räknar emellertid med att det kommer att ske en fördubbling av flygtrafiken fram till år 2010. För att det skall vara möjligt att klara av en sådan hög tillväxttakt krävs en reform av flygtrafikledningen och en ökad flygplatskapacitet inom unionen efter utvidgningen.

1. Åtgärder för att minska överbelastningen av luftrummet

Syftet med att utveckla nät med starka förbindelsepunkter (mer kända som "hub and spoke") är att öka antalet inflygningar till flygplatsen per tidsintervall för att säkerställa att anslutningarna sker med minsta möjliga tidsåtgång. En genomsnittlig minskning av flygplansstorleken har uppnåtts genom att direkta flyg har ersatts med indirekta via huvudflygplatserna, vilket uppskattas av flygbolagen som föredrar ett ökat antal flyg framför en begränsad trafik med stora flygplan. Detta medför tyvärr inte endast trafikstockningar på marken, utan gör det även svårare för flygledningen att dirigera mängden flygplan som passerar varandra i ett begränsat luftrum.

Vidare orsakar en-route-trafiken – flygningarna i det övre luftrummet där flygplanen når sin rutthastighet – problem av annan natur. Planen flyger i korridorer som möjliggör för flygledarna att bilda sig en exakt uppfattning om trafiksituationen. Dessa korridorer är inte alltid utmärkta på ett fullständigt rationellt sätt, eftersom de främst är en produkt av krav i samband med organisationen av luftrummet på det nationella planet, särskilt den del av luftrummet som används för militär luftfart, och av en brist på överensstämmelse mellan indelningen i höjddel av luftrummet beroende på vilken stats territorium flygningen passerar över.

Dessutom ansvarar luftfartsmyndigheterna för det nationella luftrummet. Systemen och normerna för flygledning uppvisar fortfarande stora inbördes skillnader, vilket ytterligare försvårar den operativa samordningen.

Splittringen av det europeiska luftrummet

Ett flygplan som trafikerar sträckan Frankrike–Storbritannien är tvunget att välja en ineffektiv flygväg på grund av bristen på överensstämmelse mellan indelningen av det övre luftrummet i Frankrike (fastställt till 19 500 fot) och i Storbritannien (24 500 fot).

Det europeiska systemet för flygledningssystemet är indelat i 26 undersystem bestående av 58 kontrollcentraler som ansvarar för flygkontrollen under själva flygningen, det vill säga tre gånger så många som på motsvarande yta i USA.

Unionen lider i dag av en ofullständigt integrerad organisation av flygtrafikledningen. Visserligen har ett effektivt samarbete mellan unionens olika myndigheter tack vare Eurocontrol¹⁹ medfört att flygplanens passage över gränserna gjorts mer flytande. Men det nuvarande systemet för flygtrafikledning begränsas samtidigt av Eurocontrol, som är mellanstatligt och vars effektivitet hämmas av beslutsfattande genom enhällighet, bristande kontrollmöjligheter, frånvaron av rätten

¹⁸ Under 2000 registrerade flygtrafiken betydande förseningar: en av sex flygningar var försenad, och förseningen uppgick till i genomsnitt 22 minuter.

¹⁹ Eurocontrol är den europeiska organisationen för luftsäkerhet, som bildades 1960. Organisationen är mellanstatlig och har för närvarande 30 medlemmar.

att besluta om påföljder samt på grund av dess dubbla roll i form av organ som samtidigt stiftar lagar och tillhandahåller tjänster. Eurocontrol är på samma gång domare och part i målet och kan inte garantera att de beslut som tas är neutrala.

Skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum är en av prioriteringarna inom Europeiska unionen, vilket har betonats av Europaparlamentet²⁰ och av Europeiska rådet vid flera tillfällen²¹, särskilt vid mötet i Stockholm.

En högnivågrupp med ansvar för energi och transporter, bestående av företrädare för de civila myndigheterna och militären inom medlemsstaterna och med kommissionens vice-ordförande som ordförande, har lagt fast riktlinjerna för en grundläggande omorganisering av flygkontrollen i Europa²².

För att komma till rätta med fragmenteringen av flygledningssystemet inom Europa, krävs en reglering av flygtrafiken på gemenskapsnivå.

På grundval av högnivågruppens rapport föreslår kommissionen att **Europeiska unionen redan 2004 skapar ett gemensamt luftrum** genom att besluta om följande åtgärder:

- En **rättslig ram** för att säkerställa att flygningar som passerar genom det inre luftrummet inom en utvidgad union utförs enligt procedurer som är harmoniserade med hänsyn till föreskriven utrustning och gemensamma regler om utnyttjande av luftrummet. Ett gemenskapligt organ med reglerande funktion och som försetts med tillräckliga resurser kommer att fastställa vilka mål som skall uppnås för att en tillväxt av trafiken med bibehållen säkerhet skall kunna garanteras. Organet bör även utöva sina befogenheter inom ett mer enhetligt luftrum, som utgör en gemensam resurs och som kommer att utformas som ett kontinuerligt medium med början i de övre luftrummen.
- Ett system som **garanterar militären en bibehållen försvarskapacitet** genom att möjligheterna till samarbete för en generellt effektivare organisering av luftrummet utnyttjas. Det rör sig om att skapa en gemensam flygtrafikledning för civila och militära ändamål.
- En **social dialog med arbetsmarknadens partner, eventuellt med början hos flygledarna**, vilken i likhet med de erfarenheter som gjorts inom andra områden möjliggör samråd med betydande sociala återverkningar rörande den gemensamma politiken på flygtrafikområdet. Denna dialog skulle kunna leda fram till överenskommelser mellan de berörda organisationerna.
- Ett **samarbete med Eurocontrol** för att kunna dra nytta av dess kompetens och sakkunskaper för att utveckla och tillämpa gemenskapsreglerna. Det rör sig om att åstadkomma ett kompletterande förhållande mellan Europeiska unionens lagstiftande befogenheter och Eurocontrols sakkunskaper.

²⁰ Betänkande av Sir Robert Atkins från 26 maj 2000 (EP 232.935) rörande kommissionens meddelande till rådet och Europaparlamentet om skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum.

²¹ Europeiska råden i Lissabon (23–24 mars 2000), Santa Maria de Feira (19–20 juni 2000) och Stockholm (23–24 mars 2001).

²² Högnivågruppens rapport "Ett gemensamt europeiskt luftrum", november 2000.

- Ett system för övervakning, inspektioner och påföljder för att säkerställa ett effektivt genomförande av reglerna.

Det kommer att läggas fram lagförslag om tillhandahållandet av tjänster (särskilt ömsesidigt erkännande av tillstånd mellan medlemsstater, garanti om tillhandahållande av flygkontrolltjänster och kontroll av avgifter), om organiseringen av luftrummet (särskilt skapandet av en zon i det övre luftrummet och optimerade gränsöverskridande kontrollzoner) och om utrustningarnas driftskompatibilitet.

På sikt kommer emellertid de verkliga kapacitetsvinsterna att komma från en modernisering av arbetsmetoderna och utrustningen. Utöver de nödvändiga åtgärderna för att omorganisera luftrummet bör investeringarna i forskning och i utrustning av kontrollcentralerna kompletteras med insatser för att säkerställa att lämpligt personal finns tillgänglig. Flygledarna inom den Europeiska unionen är mycket kvalificerade och måna om säkerheten i samband med flygtransporter, men det krävs att det utbildas fler²³. Ofta är det svårt att garantera att alla kontrollcentraler är bemannade med ett tillräckligt antal flygledare för att kunna utföra trafikledningen. Dessutom är inte procedurerna och personalens utbildning harmoniserade, vilket i praktiken förhindrar en fri rörlighet för personalen i Europa. En lösning på detta skulle kunna vara införandet av en **gemenskapslicens för flygledare**.

2. En omorganisering av flygplatskapaciteten och användandet av flygplatserna

Tillväxten i trafiken gör det nödvändigt att omorganisera flygplatsverksamheten. Detta kommer emellertid inte att räcka; **Europeiska unionen klarar sig inte utan ny flygplatsinfrastruktur**, och det gäller även de flesta kandidatländer, som saknar tillräckliga resurser för att klara den tillväxt i trafiken som oundvikligen kommer att följa på utvidgningen. Ny infrastruktur är även nödvändig för att undvika att bolagens konkurrenskraft gentemot övriga bolag, särskilt amerikanska, minskar. Det bör påminnas om att omsättningen i det största europeiska flygbolaget knappt motsvarar omsättningen i det fjärde största amerikanska bolaget²⁴.

Flygtransportsystemets nuvarande struktur leder till att bolagen koncentrerar sin verksamhet till stora flygplatser, som får utgöra nav för verksamheten inom gemenskapen och internationellt. Trafikstockningarna koncentreras kring de stora huvudflygplatserna, vilket medför sanitära olägenheter och försvårar flygtrafikledningen.

Överbelastningen av luftrummet är redan föremål för en konkret handlingsplan, men trafikstockningarna på marken har hittills inte fått den uppmärksamhet de förtjänar. Nära hälften av de femtio största europeiska flygplatserna lider i dag av en överbelastning på marken eller närmar sig gränsen för flygplatskapaciteten. Från

²³ Det saknas för närvarande mellan 800 och 1 600 flygledare av totalt 15 000 totalt inom unionen. Antalet flygledare har inte ökat i samma takt som flygtrafiken. Situationen är särskilt oroande eftersom en tredjedel av flygledarna beräknas gå i pension omkring år 2010. (Högnivågruppens rapport "Ett gemensamt europeiskt luftrum", november 2000).

²⁴ Världens största flygbolag, American Airlines, hade för under år 2000 en omsättning på 19,7 miljarder dollar, och Federal Express, det fjärde största amerikanska flygbolaget, hade en omsättning på 15,6 miljarder dollar, medan Europas största flygbolag, Lufthansa, endast hade en omsättning på 13,3 miljarder dollar.

dessas kommer önskemål om vidare ansträngningar från gemenskapens sida att utveckla integrerade flyglednings- och flygkontrollsystem för att bevara effektiviteten och säkerheten på flygplatserna.

Ett effektivare utnyttjande av flygplatskapaciteten åstadkoms via en ny rättslig ram:

- Samtidigt som det gemensamma luftrummet upprättas krävs en modifiering av den rättsliga ramen för **tilldelningen av start- och landningstider (tidsluckor)** på flygplatserna, såsom nyligen föreslagits av kommissionen. I synnerhet krävs det en enhetlig planering av flygplatskapaciteten i luften och på marken. Fördelningen av tidsluckorna, det vill säga flygplanens rätt att utnyttja en överbelastad flygplats vid en viss tidpunkt för start och landning, och den befintliga luftrumskapaciteten måste samvariera. Om kommissionens förslag antas kommer det sannolikt att bidra till en förbättrad styrning av tidsluckorna, särskilt genom en ökad öppenhet i samband med byte av tidsluckor, omedelbara påföljder om dessa tidsluckor inte utnyttjas och mer precisa kriterier för prioriteringarna i samband med tilldelningen. Bestämmelserna borde sedan under en andra etapp göras mer följsamma, bland annat bör det ges större utrymme åt marknadsmekanismerna. För det ändamålet kommer kommissionen under 2003 – efter en förnyad undersökning och samråd med flygbolagen – att föreslå en ny översyn av systemet för tilldelning av tidsluckor i syfte att minska regleringen av marknaden utan att bortse från nödvändigheten av att minska flygplatsernas miljöpåverkan.
- **Flygplatsavgifterna** bör ändras för att motverka en koncentration av flygningar vid vissa tider på dagen.
- **Miljölagstiftningen** bör uppmuntra till alternativa åtgärder innan en begränsning av antalet flygbolag på flygplatserna blir nödvändig.
- **Kombinerade flyg-/järnvägstransporter** bör ge betydande kapacitetsvinster genom att järnvägen och flyget i stället för att konkurrera med varandra kompletterar varandra på sträckorna mellan storstäderna via snabbtågsförbindelser. Det är uteslutet att vissa av dagens flygförbindelser på de sträckor där det de facto finns ett konkurrenskraftigt järnvägsalternativ i form av en snabbtågsförbindelse skall kunna behållas i framtiden. Detta skulle även möjliggöra en kapacitetsöverföring till de sträckor som inte trafikeras av snabbtågen²⁵.

Förutom en effektivare och rationellare användning av flygplatserna bör infrastrukturerna utvidgas. De nuvarande flygplatsprojekten är emellertid få (Lissabon, Berlin, en tredje flygplats i Paris).

I dag försöker man att begränsa anläggningen av nya flygplatser, vilket stöds av allmänheten, och i stället rationalisera flygtrafiken via nya bestämmelser för flygledningen och större flygplan. Emellertid uppstår då risken att en viktig kundgrupp blir åsidosatt, de som flyger regionalt till destinationer som inte trafikeras av snabbtågen. Mot denna bakgrund är det viktigt att försöka åstadkomma en förändring av den nuvarande trenden mot mer storskaliga infrastrukturer genom "taxiflyg" mellan de regionala storstäderna samt mellan de regionala storstäderna och huvudflygplatserna om det saknas järnvägsalternativ. Allmänt sett står det klart att de politiska beslutsfattarna i längden inte kommer att kunna undvika att ta ställning för en ökning av antalet landningsbanor och flygplatser, eftersom det rör sig

²⁵

Den nya snabbtågslinjen Turin–Milano planeras även omfatta ett anslutningsspår till flygplatsen i Malpensa (Milano).

om långsiktiga investeringar som kräver en noggran planering på europeisk nivå under de kommande tjugo åren.

Eftersom det råder trafikstockningar på de flesta stora flygplatserna i Europa, måste flygbolagen försöka maximera antalet passagerare per flyg, vilket innebär att flygplanens storlek måste ökas. Det system med huvudflygplatser ("hubs") som tillämpas i dag har emellertid motsatt effekt, eftersom bolagen i stället tenderar att föredra en högre flygfrekvens med medelstora flygplan i stället för färre flygningar med stora flygplan.

Troligen kommer de medelstora flygplanen även fortsättningsvis dominera flygtrafiken inom gemenskapen. På sträckorna med mycket täta förbindelser och på långdistansflygen kommer emellertid många bolag troligen att föredra de mycket stora flygplanen. Airbus A380 är det första exemplet på vad som antagligen utgör en andra generations flygplan: större plan med kapacitet att transportera fler passagerare. Inom flygindustrin vidtas förberedelser inför detta generationsskifte²⁶. Emellertid kommer användandet av dessa stora flygplan att innebära vissa problem. Till att börja med måste flygplatserna anpassas efter de nya flygplanens storlek – påstigning och avstigning av 500–600 passagerare innebär en högre belastning än 150–200 när det gäller bagageleverans, säkerhetskontroller, tullbehandling och mottagande av passagerare. En övergång till större flygplan kommer även att medföra en ökad anslutningstrafik, eftersom passagerarna måste garanteras transport till och från planen, och behovet av en effektiv intermodalitet kommer därmed att öka.

När det gäller flygplatsernas rättsliga ställning, skall det även noteras att det har inletts en privatisering i Europa, vars inverkan på kapaciteten än så länge är svårbedömd. Denna utveckling bör i vilket fall som helst följas med tanke på monopolet i övrigt på flygplatserna. Det bör särskilt ses till att flygplatsavgifterna motsvarar tjänsteutbudet. Där har kommissionen redan föreslagit en ram för de principer som skall gälla för flygplatsavgifterna.

3. En tillväxt inom flygtrafiken med bibehållet miljöskydd

Flyget kommer i framtiden att utsättas för allt hårdare kritik från allmänheten, särskilt från den del av befolkningen som är bosatt i närheten av flygplatserna och som utsätts för flygplansbuller. En förutsättning för en fortsatt tillväxt av flygtrafiken är att det vidtas åtgärder för att minska bullret och utsläppen av förorenande gaser²⁷ i samband med flygtransporterna. Det är emellertid svårt för Europeiska unionen att själv vidta åtgärder eftersom handlingsutrymmet är begränsat: **de internationella åtaganden som medlemsstaterna gjort inom ramen för Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) måste beaktas.**

Gemenskapen har vidtagit särskilda åtgärder genom hushkit-förordningen²⁸ i syfte att förbjuda flygningar inom Europa med hushkit-flygplan (äldre flygplan vars bulleralstring reducerats men som inte uppfyller normerna). Trots åtgärdens

²⁶ Tal: "Den europeiska flygteknikens framtid: en gemensam vision för 2020", Philippe Busquin, januari 2001.

²⁷ Ett flygplan som flyger sträckan Amsterdam – New York släpper i genomsnitt ut ett ton koldioxid per passagerare.

²⁸ Rådets förordning (EG) nr 925/1999 av den 29 april 1999.

begränsade räckvidd accepteras den inte av USA, och ett förfarande pågår inom ICAO för att lösa tvisten. Om det inte införs ambitiösa bullernormer på internationell nivå till skydd för de invånare som bor i närheten av flygplatserna, är risken stor att flygplatserna i framtiden kommer att fräntas rätten att utöka verksamheten (begränsning av antalet tillåtna flygningar) eller åläggs att vidta lokala åtgärder av varierande natur, till exempel förbjuda de flygplan som alstrar mest buller. Det är därför viktigt att ICAO vid nästa möte (september/oktober 2001) inför nya bullernormer för samtliga nya flygplan som tas i bruk²⁹. För att sådana normer skall få en verklig effekt inom de närmaste åren måste den kompletteras av en plan för en stegvis avveckling av de flygplan som alstrar mest buller inom den nuvarande internationella flygplansflottan, bland annat hushkit-flygplanen. ICAO bör även senast 2002 vidta konkreta åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser, vilket utgör en prioritet i det sjätte miljöhandlingsprogrammet.

Bör flygfotogen förbli momsbefriat?

Flygbolagen åtnjuter betydande skattefördelar, särskilt en momsbefrielse på flygfotogen enligt ett internationellt avtal³⁰. Flygfotogen är momsbefriat vid såväl internationella flygningar som vid flygningar inom gemenskapen. USA har emellertid infört begränsade avgifter i samband med godstransport med inrikesflyg.

Denna momsbefrielse innebär att flygbolagen saknar incitament att införa mer energieffektiva flygplan för att bidra till en minskning av koldioxidutsläppen (13 % för flygtransporterna). Detta innebär även en konkurrensfördel för flyget gentemot övriga transportsätt. Det pågår sedan länge en diskussion inom unionen om en beskattning av flygfotogen. Kommissionens meddelande om skatt på flygbränsle som lades fram nyligen har lett till en intensifiering av diskussionen. Ekofin-rådet har godkänt rekommendationen, enligt vilken medlemsstaterna i nära samarbete med kommissionen bör öka sitt inbördes samarbete inom ramen för Internationella civila luftfartsorganisationen i syfte att införa en beskattning av flygbränsle och övriga instrument med motsvarande verkan. Europeiska unionen har hittills utan framgång begärt att denna fråga skall tas upp inom ICAO. Nya ansträngningar på denna punkt kommer att göras vid ICAO:s kommande möte.

Det är emellertid tänkbart att slopa momsbefrielsen av flygfotogen på flygningar inom gemenskapen utan att detta strider mot de internationella reglerna³¹. Men en sådan strategi är problematisk, eftersom den skulle kräva en lika behandling av transportörer utanför gemenskapen som genomför flygningar inom gemenskapen. En alternativ lösning består i att enbart avgiftsbelägga flygningar när det finns alternativ, till exempel snabbtågskommunikationer, såsom sker i Sverige, eftersom man på detta sätt skulle kunna åstadkomma en omfördelning av transportsätten, till skillnad från en generell avgift som endast skulle leda till höjda priser.

Som en kompletterande, eller eventuellt alternativ, lösning avser kommissionen att inom ramen för det gemensamma luftrummet anpassa de nuvarande luftfartsavgifterna, så att hänsyn även tas till flygplanens miljöpåverkan³²

²⁹ Den kommande standarden för buller kommer sannolikt att reducera 1977 års standard med 10 dB under 2006, trots att det är tekniskt möjligt att åstadkomma en minskning med 18 dB. Flygmotorernas livslängd blir för övrigt allt längre, vilket leder till att försäljningen av de nya effektivare tekniska lösningarna försenas.

³⁰ Fotogen som används inom flyget omfattas inte av punktskattdirektivet, enligt den internationella praxis som följer av Chicago-konventionen.

³¹ Betänkande av Anders Wijkman, antaget den 28 februari 2001.

³² Det skall även tilläggas att flygbiljetterna är momsbefriade, medan tågresenärerna betalar moms på tågbiljetterna. Det kommer även att bli nödvändigt att diskutera denna fråga.

4. En bibehållen säkerhetsnivå

Flyget är ett av de säkraste transportmedlen. Trots detta förutser experterna att det i framtiden kommer att inträffa en allvarlig flygolycka i veckan runt om i världen. Medias förmedling av dessa olyckor riskerar att bromsa tillväxten inom flygtrafiken, även om Europeiska unionen har den högsta flygsäkerheten i världen.

Det pågående samarbetet mellan gemenskapen och myndigheterna i ett stort antal europeiska länder inom ramen för de gemensamma luftfartsmyndigheterna (JAA) har nått sin gräns i brist på befogenheter, särskilt lagstiftande. Därför har kommissionen lagt fram ett förslag om att **skapa en Europeisk myndighet för luftfartssäkerhet (EASA)**³³ som skall ansvara för samtliga aspekter av flygtrafiken, alltifrån certifiering av flygplan till driftsbestämmelser.

Flygsäkerheten upphör emellertid inte vid gemenskapens gränser; det är viktigt att de europeiska medborgare som reser med flyg eller bor i närheten av flygplatserna kan lita på att alla säkerhetskrav uppfylls också när det gäller luftfartyg från tredje land. Därför kommer kommissionen att lägga fram ett förslag om minimivillkor för flygsäkerheten som även omfattar flygplan från tredje land.

II. EN SAMORDNAD UTVECKLING AV TRANSPORTSÄTTEN

Balansen mellan transportsätten kan återupprättas genom åtgärder i syfte att dels tilldela varje transportsätt dess rätta plats i systemet, dels garantera en intermodalitet mellan transportsätten. Den bristande samordningen mellan transporterna till sjöss, på inre vattenvägar och på järnväg är en av de främsta orsakerna till den nuvarande obalansen. Under flera århundraden dominerades godstransporterna i Europa av sjöfarten och fartygstrafiken på de inre vattenvägarna. De stora städerna uppstod kring floderna och vid flodmynningarna, och de stora marknaderna under medeltiden organiserades alltid i hamnstäderna (utmed floderna eller längs kusterna). I dag är sjöfarten främst att betrakta som en fattig kusin från landet i transportsammanhang trots att en viss återhämtning skett tack vare att sjötransporterna både är prisvänligare och miljövänligare än vägtransporterna³⁴.

Den europeiska handelsflottan har krympt till förmån för bekvämlighetsflaggade fartyg, och allt färre människor söker sig till sjömansyrket. Bristen på utbildade sjömän i unionen blir allt större. Jämfört med början av 80-talet har antalet sjömän i unionen minskat med 40 %. Det råder även ett akut brist på officerare inom handelsflottan. Det kommer att saknas omkring 36 000 sjömän i unionen år 2006. Välutbildade, kompetenta sjömän garanterar en säker fartygstrafik, en effektiv funktion, god skötsel av fartygen, färre olyckor och personskador samt mindre föroreningar till sjöss. När det gäller de strategiska konsekvenserna för energiförsörjningen krävs det ett kunnande inom sjöfarten för att kontrollen över unionens flotta av oljetankfartyg skall kunna upprätthållas.

³³ KOM(2000) 144.

³⁴ Sjötransportsektorn bör emellertid sörja för att utsläppen av förorenande ämnen från fartygen, särskilt svaveloxider (SOx), sänks. Mot bakgrund av detta är det beklagligt att inte alla medlemsstater har ratificerat bilaga VI till Marpol-konventionen, som föreskriver en begränsning av svavelutsläppen och kontrollmekanismer på Nordsjön och Östersjön.

Sjöfarten svarar för över två tredjedelar, det vill säga totalt 70 %, av handelsutbytet mellan gemenskapen och resten av världen. Varje år passerar ungefär två miljarder ton olika varor gemenskapens hamnar, av stor vikt både för den europeiska ekonomin och för handeln med övriga regioner i världen (råolja, bränsle och förädlade produkter).

Inom kustfarten mellan de europeiska hamnarna har däremot utvecklingen varit mindre positiv, trots att detta transportsätt skulle kunna bidra till att minska trafikstockningarna inom gemenskapen. I själva verket utgör närsjöfarten endast ett verkligt alternativ om fartygstrafiken på de inre vattenvägarna och järnvägstrafiken samtidigt ersätter landsvägstrafiken för vidaretransport av godset från hamnarna. Emellertid möjliggörs intermodala lösningar.

Kommissionen föreslår lanseringen av ett omfattande program (Marco Polo) för att stödja intermodala initiativ och alternativa lösningar till vägtransporterna fram till dess att de är bärkraftiga. Intermodaliteten förutsätter även att det snabbt vidtas ett antal tekniska åtgärder när det gäller främst containrar, lastenheter och det nya yrket *transportsamordnare*.

A. *Upprätta transportförbindelser som kombinerar sjöfart–inre vattenvägar–järnväg*

Sjöfarten inom gemenskapen och fartygstrafiken på de inre vattenvägarna är av central betydelse för intermodaliteten, eftersom det tack vare dem är möjligt att tygla den växande överbelastningen av väg- och järnvägsinfrastrukturen och minska luftföroreningarna. Båda transportsätten är emellertid relativt outnyttjade, trots gemenskapens enorma potential (35 000 kilometer lång kustlinje och hundratals hamnar utmed floderna och kusterna) och transportsättens nästan obegränsade transportkapacitet.

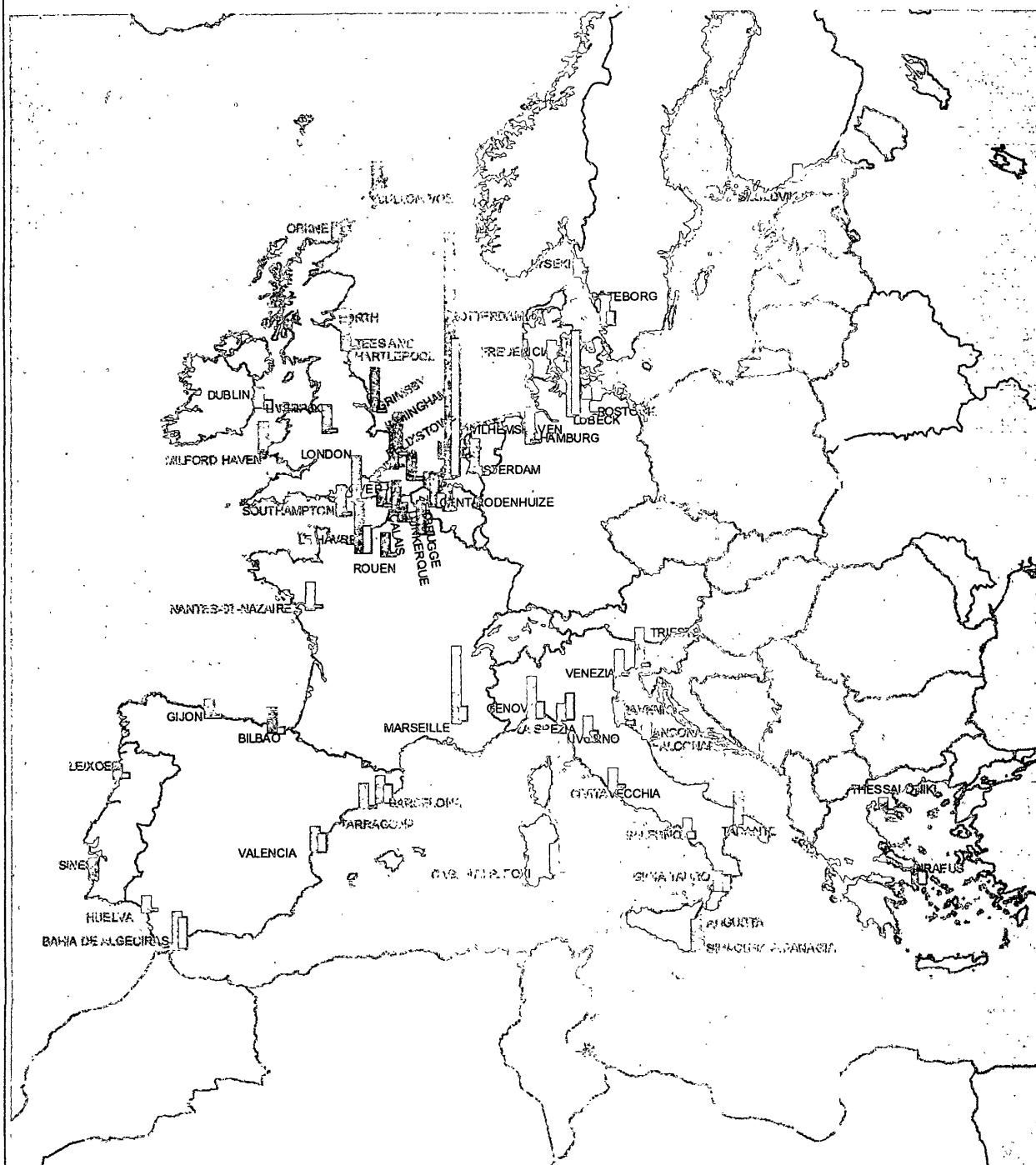
En stimulans av de båda transportsätten åstadkoms i framtiden genom att vattenvägarna får tjänstgöra som motorvägar och genom att effektiva och välanpassade tjänster tillhandhålls. Utformningen av ett transeuropeiskt nät för godstransporter till sjöss skulle även underlättas av en prioritering på nationell nivå av goda anslutningar mellan hamnarna och de landbaserade transportnäten, särskilt utmed Atlant- och Medelhavskusten, vilket skulle möjliggöra en effektiv logistikkedja.

1. Utvecklingen av höghastighetsvattenvägar

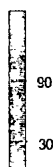
Närsjöfarten har förekommit under mycket lång tid, vilket de tusentals vrak från romartiden som täcker Medelhavets botten vittnar om. Inom gemenskapen svarar närsjöfarten för 41 % av godstransporterna³⁵. Det är det enda transportsättet som kan mäta sig med landsvägstransportens tillväxtsiffra (+35 %) när det gäller godstransporter (+27 % mellan 1990 och 1998). Räknat i miljoner tonkilometer har den transporterade volymen ökat 2,5 gånger mellan 1970 och 1988, vilket motsvarar 44 % av den totala volymen och 23 % av det totala värdet hos de varor som transporterades inom Europa. Exempel på effektiva transportförbindelser kan ses mellan Sydsverige och Hamburg, mellan hamnarna i Antwerpen och Rotterdam, och

³⁵ Närsjöfartens andel av godstransporten mätt i tonkilometer beräknas uppgå till 40 % under 2010. Transporten av gods på inre vattenvägar uppgick till 5 % under 1990, 4 % under 1998 och beräknas minska till 3 % under 2010.

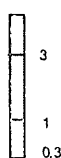
1:19000000



Sammanlagd godstrafik
(miljoner ton/år)



Antal containrar per år
(i miljoner)



0 100 200 300 Kilometers

[illegible]

656

mellan sydöstra England och Duisburgs inre hamn. Men den aktuella volymen i Europa är långt ifrån den potentiella kapaciteten. Sjöfarten är inte endast lämplig för transport av varor från en kontinent till en annan, utan den utgör ett **konkurrenskraftigt alternativ till landtransporterna.**

Inom containertrafiken öppnade ett italienskt bolag förra året en förbindelse för lastbilstransport (hela lastbilen transporteras, både släp och dragfordon) mellan hamnarna i Genua och Barcelona, vilket tar 12 timmar tack vare snabbgående fartyg. Denna nya förbindelse har blivit en stor framgång, eftersom den kombinerar snabbhet med punktlighet, och möjliggör för vägtransportföretagen att till ett konkurrensmässigt pris undvika några av de mest överbelastade motorvägarna i Europa. Detta är ett exempel på en typ av lösningar som skulle kunna tillämpas på andra destinationer. Här förenas sjötransportens kapacitet med lastbilstransportens flexibilitet³⁶.

Därför borde vissa sjöförbindelser, särskilt de som gör det möjligt att undvika flaskhalsarna i Alperna och Pyrenéerna, integreras med det transeuropeiska nätet vid sidan av motorvägarna och järnvägarna. Det bör göras ett urval på nationell nivå av fartygsförbindelserna mellan de europeiska hamnarna för att till exempel främja transportnäten mellan Frankrike och Spanien eller mellan Frankrike och Förenade kungariket. En utveckling av sjöförbindelserna mellan Polen och Tyskland bör även främjas. Men utvecklingen av dessa förbindelser sker inte av sig själv. De måste förses med en "kvalitetsstämpel" till exempel på förslag från medlemsstaterna, främst via finansiering från gemenskapens fonder (Marco Polo, strukturfonderna) för att hjälpa verksamheten att komma i gång och ge den en kommersiellt attraktiv omfattning.

Karta över de främsta europeiska hamnarna för godstransporter

Men detta sker inte alltid i dag. 75 % av det virke som exporteras från Finland passerar genom Tyskland och Alperna trots att det skulle kunna transporteras till sjöss.

Unionen äger för övrigt betydande tillgångar i form av ett tätt vävt nät av floder och av kanaler som förbinder dels de olika flodområden³⁷ som mynnar i Atlanten och Nordsjön, dels Donau-bäckenet via Rhen-Main-Donau-kanalen sedan kort tid tillbaka. I de sex medlemsstater som detta nät omfattar svarar fartygstransporterna för 9 % av godstransporterna. Räknar man även in kandidatländerna och Donau-bäckenet fram till Svarta Havet, omfattar nätverket tolv länder och 425 miljoner ton transporterat gods om året.

Karta över nätet av inre vattenvägar i Europa

Transporterna på inre vattenvägar utgör ett naturligt komplement till sjötransporterna. Transporterna på inre vattenvägar spelar en allt viktigare roll för de stora hamnarna i Nordsjön och svarar för en stor del av containertrafiken till och från hamnarna. I vissa länder som inte är förbundna med Europas nordvästliga nät ökar

³⁶

En undersökning som nyligen gjordes inom ramen för European Climate Change Programme, Working Group Transport, Topic Group3, med titeln "REDUCING CO₂ EMISSIONS IN EUROPE THROUGH A DOOR-TO-DOOR SERVICE BASED ON SHORT SEA SHIPPING" visar att på en och samma förbindelse släppte det intermodala alternativet baserat på närsjöfart ut 2,5 gånger mindre koldioxid än landsvägsalternativet.

³⁷

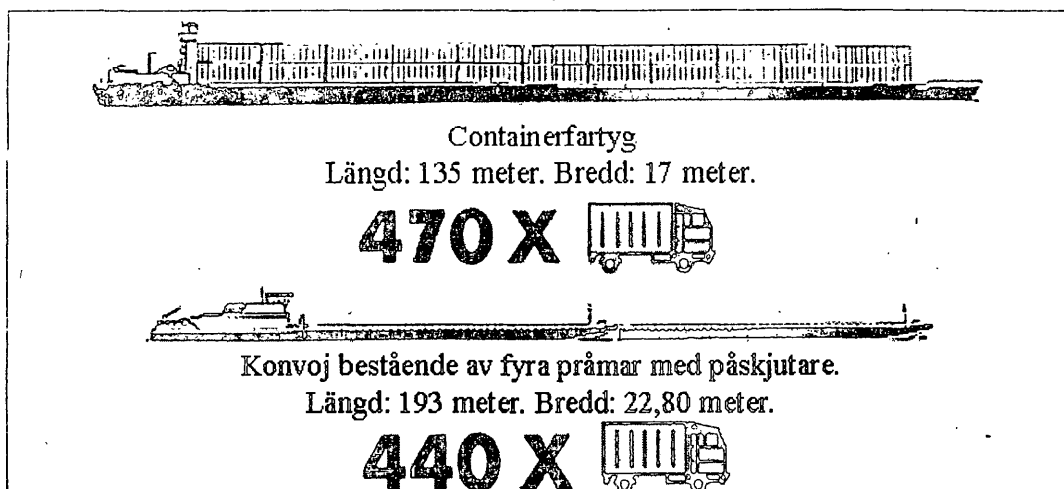
Seine, Rhen, Mosel, Schelde, Elbe och Oder.

intresset för flodområdenas transportkapacitet, särskilt Rhône, Po och Douro, dels för regionala transporter, dels för kombinerade transporter till sjöss och på inre vattenvägar, som har fått ett nytt uppsving tack vare den tekniska utvecklingen som möjliggör konstruktion av havsgående fartyg avsedda även för inre vattenvägar.

Transporten på inre vattenvägar är ett energisnålt transportsätt som inte förorsakar buller eller kräver stora utrymmen.

Mätt i bränsleeffektivitet³⁸ kan ett kilo olja på en sträcka av en kilometer transportera 50 ton med lastbil, 97 ton med tåg och 127 ton med båt.

Transporten på inre vattenvägar är även ett säkert transportsätt, vilket gör det särskilt väl lämpat för transporter av farliga ämnen (kemiska produkter). Antalet olyckor relativt den transporterade volymen är i princip obefintligt. Transporten på inre vattenvägar är tillförlitlig och lämpar sig väl för transporter av stora volymer till låga priser på långa avstånd (tunga produkter, bulklast från industrin, byggmaterial, avfall). Det tar en halv dag för båtarna att färdas från Duisburg till Rotterdam, som ligger 225 km från varandra, oberoende av trafikförhållandena, som är avgörande för övriga transportsätt. På de sträckor som tillåter transport på inre vattenvägar är detta transportsätt alltså ett mycket konkurrenskraftigt alternativ till väg- och järnvägstransporten och skulle kunna bidra till en avsevärd avlastning av trafiklederna i öst-västlig riktning i Europa efter utvidgningen.



De inre vattenvägarnas kapacitet är emellertid underutnyttjad både i fråga om infrastruktur och båtar, och med ett högre utnyttjande skulle betydligt större trafikvolymen än dagens vara möjliga. Detta förklaras särskilt av att det inom den nationella transportpolitiken skett en privilegiering av de övriga transportsätten i samband med infrastrukturinvesteringar, vilket medfört att underhållet av de inre vattenvägarna blivit eftersatt och att de flaskhalsar som finns på nätet inte undanröjts. Anläggning av nya kanaler kan ha en potentiellt ogynnsam effekt på ekosystemet och kräver en noggrann utvärdering, vilket illustreras av nedläggningen av symboliskt laddade projekt, såsom Rhen-Rhône-kanalen.

2. Nyskapande transporttjänster

Det krävs även en effektiv hamntjänst med en reglerad konkurrens för att en ytterligare utveckling av sjötransporterna och transporterna på inre vattenvägar skall möjliggöras.

Under hela 90-talet skedde en kraftig ökning av "feeder"-hamnarna, eller "hubbarna", som utgör ett slags europeiska utposter som de stora rederiernas fartyg anlöper med kortast möjliga liggetid för att lasta och lossa containrar. Den dominerande positionen hos "northern range" när det gäller containertrafiken från Le Havre till Hamburg – med ett inland på 120–130 mil – är en av **orsakerna till ökningen av trafiken på de nord-sydgående trafiklederna i Europa som redan är kraftigt överbelastade**. Dessa hamnars popularitet är kopplad till de låga priserna och den höga kvaliteten på hamntjänsterna, främst tack vare modern och effektiv utrustning såsom i Antwerpen, Rotterdam och Hamburg, och tack vare de täta trafikförbindelserna med resten av världen.

Gemenskapslagstiftningen ger redan i dag tjänsteleverantör fritt tillträde till marknaden för hamntjänster, men denna rätt kan ofta inte utövas på ett tillfredsställande sätt. Därför lade kommissionen i februari 2001 fram ett förslag om en ny rättslig ram för att kunna skapa nya, klarare marknadstillträdesregler på området för hamntjänster (lotsning, godshantering, stuveriarbete) och tydliggöra förfarandereglerna. Dessutom bör **reglerna rörande hamnarnas funktion** i övrigt förenklas så att hamnmyndigheterna inte samtidigt är domare och part i målet när det gäller ledningen av verksamheten i hamnarna.

Erfarenheterna har visat att närsjöfarten kräver effektiva integrerade kommersiella tjänster för att kunna utvecklas. Det bör undersökas om det går att samla samtliga aktörer i den logistiska kedjan (befraktare, skeppsredare och övriga aktörer inom sjötransportnäringen samt aktörerna på området för vägtransporter, järnvägstransporter och transporter på inre vattenvägar) **under ett tak** för att de intermodala transporterna, sjötransporterna och transporterna på inre vattenvägar skall bli lika tillförlitliga, flexibla och lättanvända som vägtransporterna.

En utveckling av avancerade telematiktjänster i hamnarna skulle även kunna öka tillförlitligheten och säkerheten i samband med transporterna. Genom ett aktivt samarbete mellan de olika aktörerna, i synnerhet via elektroniskt utbyte av data, skulle en modal kedja kunna skapas som både är effektivare och av högre kvalitet.

Under de senaste två åren har det vidtagits en rad åtgärder inom gemenskapen i syfte att förnya handelsflottan och avreglera den inre marknaden för sjöfart, och i de flesta länder där det finns ett utbrett nätverk av vattenvägar har tillväxten inom denna sektor nått över 10 %. Störst tillväxtpotential har marknaderna för containertrafik, men även nischmarknader såsom avfallstransporter skulle kunna utvecklas. Moderniseringen och diversifieringen av handelsflottan har i synnerhet gjort det möjligt att tillgodose kundernas krav i högre utsträckning.

Ett system med begränsningar

De kustfartyg som begär tillträde till nätet av inre vattenvägar i Europa via kusthamnarna i Belgien eller Nederländerna måste först anlöpa dessa kusthamnar på grund av tullformaliteter rörande transiteringen. De är tvungna att lägga till för att betala hamnavgifter (vilket innebär tidsförluster) utan att i gengäld komma i åtnjutande av några

särskilda tjänster. Konkurrenskraften hos den här typen av transport reduceras därmed jämfört med övriga transportsätt, som slipper dessa omoderna regler. En pragmatisk lösning på problemet vore att på gemenskapsnivå utveckla och auktorisera användandet av "advance electronic reporting" och "inland customs clearance", som redan tillämpas i Sverige och Portugal. Dessa system för elektroniskt datautbyte (EDI) skulle minska tidsförlusterna och sänka kostnaderna. Liknande problem finns i Frankrike. Hamnmyndigheterna söker även efter "indirekta" vägar att tvinga de fartyg som transporterar varor till sjöss och på inre vattenvägar att erlagga hamnavgifter, såsom att kräva att fartyget anlöper hamnen för att ta ombord en lots.

Trots en kontinuerlig förnyelse av flottan och en fullständig avreglering av fartygstrafiken på de inre vattenvägarna skulle kapaciteten hos transporterna på inre vattenvägar kunna tas till vara i högre utsträckning. Det föreligger fortfarande vissa infrastrukturrhinder (flaskhalsar, anpassning av lastprofil, brohöjder, funktioner hos slussar, utrustning för omlastning med mera) som omöjliggör fartygstrafik året runt. Dessutom förekommer vissa lagstiftningshinder för den fria rörligheten, särskilt tekniska bestämmelser för båtarna och bestämmelser rörande båtförarcertifikat.

Transporterna på gemenskapens nät av inre vattenvägar bör göras tillförlitligare, effektivare och tillgängligare genom åtgärder i syfte att

- avlägsna flaskhalsarna, anpassa båtarnas lastprofiler, upprätta transportförbindelser på de delsträckor där det saknas för att koppla ihop nätets olika delar, vitalisera marknaden för godstransporter på nätet, upprätta knutpunkter på nätet, installera utrustning för omlastning,
- installera effektiva navigations- och informationssystem,
- fullfölja den pågående harmoniseringen av de tekniska föreskrifterna,
- åstadkomma en mer fullständig harmonisering av båtförarcertifikaten på nätet, inklusive Rhen; kommissionen kommer att lägga fram ett förslag om detta under 2002,
- harmonisera reglerna rörande vilotid, besättningmedlemmar, sammansättning av besättningen och restiden för båtar som trafikerar de inre vattenvägarna; kommissionen kommer att lägga fram ett lagförslag rörande detta under 2002.

B. Draghjälp åt de intermodala transporterna: det nya programmet Marco Polo

År 1992 inrättades PACT-programmet³⁹ som omfattar 167 projekt för perioden 1992–2000, och detta program har gett upphov till åtskilliga initiativ trots den begränsade budgeten (53 miljoner euro för perioden 1992–2001).

Exempel på projekt som genomförts tack vare PACT-programmet

- *En ny kombinerad järnvägs- och sjötransportförbindelse mellan Sverige och Italien via Tyskland och Österrike. Tack vare denna förbindelse har trafiken på de överbelastade vägarna minskat med ungefär 500 000 ton om året och en avsevärd förbättring av transporttiden har noterats (upp till två dygn).*

³⁹

Pilotåtgärder för kombinerade transporter (Pilot actions for combined transport).

- *En kombinerad järnvägs- och flygtransportförbindelse mellan Schiphol-flygplatsen (Amsterdam) och flygplatsen i Milano, som redan under de två första åren avlastade vägtrafiken med motsvarande 45 flygfraktpallar per vecka.*
- *En flodpråmsförbindelse mellan Lille och Rotterdam som avlastar den mycket tät trafikerade vägförbindelsen mellan dessa städer med motsvarande cirka 50 lastbilsfrakter per dag.*
- *En båtförbindelse mellan La Rochelle och Rotterdam, som på tre år har fört över 643 000 ton varor från vägtransport till sjötransport.*
- *En järnvägs-/båtförbindelse mellan Spanien och Tyskland, som minskar lastbilstrafiken på de överbelastade trafiklederna med motsvarande 6 500 fordon om året.*
- *En informationstjänst för övervakning av godstransporter, tillgänglig via Internet, som konverterar meddelanden på olika språk till ett enda gemensamt språk.*

Kommissionen planerar att låta PACT-programmet, som upphör i december 2001, följas av ett nytt program för främjande av intermodaliteten kallat Marco Polo. Enligt den nuvarande finansieringsplanen⁴⁰ finns det tillräckligt utrymme för ett årligt anslag i storleksordningen 30 miljoner euro under fyra år. Marco Polo kommer att vara öppet för genomtänkta förslag till hur en överföring av godstransporterna på väg till andra, miljövänligare transportsätt skall åstadkommas. **Insatser kommer även att göras för att accentuera fördelarna med närsjöfarten.**

Tre övergripande mål för stödåtgärderna planeras:

- Det första målet är knutet till de initiativ som härrör från aktörerna på logistikmarknaden. På förslag från dessa kommer tonvikten att läggas på startbidrag till företag som tillhandahåller nya tjänster som är långsiktigt bärkraftiga och leder till en betydande modal överföring från vägtrafiken till övriga transportsätt, utan att nödvändigtvis vara tekniskt innovativa. Gemenskapsstödet till dessa företag kommer att begränsas till lanseringsfasen.
- Det andra målet avser en förbättrad funktion hos hela den intermodala kedjan.
- Det tredje målet är knutet till innovation på området för samarbete och spridning av bra metoder inom sektorn.

Som ett komplement till Marco Polo-programmet kommer kommissionen att vidta åtgärder i syfte att förstärka konkurrenskraften hos gemenskapens handelsflotta.

Den skärpta internationella konkurrensen har föranlett medlemsstaterna att vidta diverse spridda åtgärder för att slå vakt om sina intressen och bibehålla sysselsättningsgraden inom sjöfarten. Tack vare gemenskapens riktlinjer rörande statligt stöd till sjötransporter från 1997 har medlemsstaterna kunnat vidta ett visst antal åtgärder i syfte att åter registrera delar av gemenskapens handelsflotta, som bekvämlighetsregisterats, inom gemenskapen, och dessa åtgärder har över lag haft en positiv effekt. Efter att ha identifierat de effektivaste åtgärderna för att öka den europeiska flottans konkurrenskraft, planerar gemenskapen att företa en översyn av

⁴⁰

Rubrik 3 (intern politik).

riktlinjerna 2002 och upprätta en ram i syfte att samordna medlemstaternas insatser för att underlätta verksamheten på nationell nivå och samtidigt undvika en snedvridning av konkurrensen.

C. *Skapa gynnsamma tekniska förutsättningar*

Den största begränsningen hos många av transportsätten, såsom transporterna på järnväg, till sjöss och på inre vattenvägar, är att godset inte kan levereras från dörr till dörr. Tidsförluster och merkostnader i samband med omlastningar hämmar konkurrensförmågan, och detta gynnar lastbilstrafiken vars finförgrenade vägnät möjliggör godstransporter till i princip vilka destinationer som helst.

Via teknisk forskning har en mängd nya lösningar rörande logistikkoncept och logistiksystem framkommit. Men många av dessa har förblivit ritbordsprodukter eller prototyper, eftersom de endast kalkylerade med en enda länk i den intermodala transportkedjan. Det är av största vikt att forsknings- och utvecklingsverksamheten i fortsättningen inriktas mot att integrera de mest innovativa koncepten och systemen, och att det sedan sker ett enhetligt godkännande av dessa. Den riskfyllda teknik som utvecklats för fordonen och omlastningsanordningarna, och för kommunikationer och övervakning, bör testas under realistiska och tekniskt lämpliga förhållanden.

För att forskningen skall bli resultatgivande är det viktigt att det skapas gynnsamma tekniska villkor dels för att gynna uppkomsten av yrket transportsamordnare, dels för en standardisering av lastenheterna.

1. Gynna uppkomsten av yrket transportsamordnare

Ett nytt yrke på området för godstransporter kommer att växa fram, nämligen yrket som transportsamordnare, med uppgift att organisera transportflödet längs transportkedjan och fastställa det lämpligaste och effektivaste transportsättet vid en viss tidpunkt givet olika kriterier. Efter förebild av vad som skett på det internationella planet när det gäller paketdistribution, bör det skapas **ett nytt yrke inom transportsektorn med ansvar för kombinerade transporter av enhetslaster** (överstigande cirka 5 ton). Dessa "transportintegratörer" bör ha kompetens att kombinera olika transportsätt med hänsyn till deras specifika egenskaper i syfte att erbjuda kunden, och i förlängningen allmänheten, den bästa transportlösningen med hänsyn tagen till effektivitet, pris och miljöpåverkan i vid bemärkelse (ekonomisk, ekologisk, energimässig med mera).

Som Europaparlamentet redan har betonat⁴¹ bör detta yrke utvecklas inom ramen för "ett enda, tydligt och lättillämpligt" regelverk, som i synnerhet klart och tydligt preciserar ansvarsfördelningen längs logistikkedjan inklusive tillhörande transportdokument. Kommissionen kommer att lägga fram ett förslag om detta 2003.

2. En standardisering av containrarna och växelflaken

De traditionella containrarna för sjötransport uppfyller inte samtliga krav från befraktarna. I synnerhet är de för smala på bredden för att motsvara två lastpallar av standardformat. Om stora containrar, av den typ som de amerikanska och asiatiska

⁴¹ Betänkande av U. Stockmann den 21 januari 1999 och av A. Poli Bortone den 27 november 2000.

företagen har utvecklat och använder för transporter världen över, användes för terminalleveranser, skulle det uppstå säkerhetsproblem på de europeiska vägarna.

Därför har de europeiska företag som bedriver landtransporter utvecklat bredare lastenheter som är anpassade till lastpallsystemet och som inte förorsakar några problem vid terminalleveranser: växelflaken. De flesta av dessa lastenheter är anpassade för att lätt kunna lastas från järnväg till lastbil och tvärtom. Växelflaken är större än containrarna och lätta att transportera på lastpall, men de är bräckligare och är inte stapelbara. Därför är det nödvändigt att utveckla och standardisera nya lastenheter som kombinerar containrarnas och växelflakens fördelar och som är optimerade för omlastning mellan olika transportmedel. Denna fråga, som redan tidigare framförts i olika parlamentsbetänkanden⁴², kommer att utgöra ett av de teman som kommissionen önskar utveckla närmare inom ramen för det sjätte ramprogrammet för forskning. **Kommissionen förbehåller sig rätten att lägga fram ett förslag om en harmonisering 2003.**

Kommissionen föreslår ett arbetsprogram bestående av följande punkter:

- Integrera begreppet höghastighetssjövägar i samband med den kommande översynen av de transeuropeiska näten.
- Skapa ett nytt program kallat Marco Polo, som bör bli operativt senast 2003 för att främja intermodaliteten.
- Gynna uppkomsten av det nya yrket transportsamordnare, och standardisera de båda lastenheterna container och växelflak. Förslag om detta kommer att läggas fram 2003.
- Gynna transporter på inre vattenvägar genom ett ömsesidigt erkännande av båtförarcertifikat på samtliga delar av gemenskapens nät av inre vattenvägar och genom en diskussion med arbetsmarknadens parter om vilka minimiregler som skall gälla för besättning, körtid och navigering.

⁴²

Se föregående hänvisning.

DEL 2: AVLÄGSNA FLASKHALSARNA

Transportsektorn växer snabbare än ekonomin i övrigt, och de ihållande och ofta omfattande flaskhalsar som uppträder på de stora trafikleder dit merparten av den internationella trafiken är förlagd innebär ett allvarligt problem för det europeiska transportsystemet. Kring storstadsområdena, vid naturliga hinder eller vid gränserna, oavsett var flaskhalsarna uppstår drabbar de samtliga transportsätt.

Den inre marknaden och unionens territoriella sammanhållning kommer att förbli abstrakta begrepp om inte infrastrukturerna kopplas samman och flaskhalsarna avlägsnas så att den fria rörligheten för varor och personer kan förverkligas.

Förutsebara flaskhalsar

De nuvarande infrastrukturnäten kring gränsområdena återspeglar det snävt nationella synsätt som rådde vid tiden då de anlades, vilket ägde rum så långt tillbaka som på 1800-talet. Ett exempel på den negativa inverkan detta har på kommunikationerna än i dag är den franska kommunen Wattrelos, som helt saknar förbindelser med det belgiska vägnätet, trots att detta endast befinner sig några tiotals meter från kommungränsen. Kehl i Tyskland och Strasbourg i Frankrike är endast förbundna via en enfilig bro med mycket låg kapacitet över Rhen. Vid den fransk-spanska gränsen i Pyrenéerna övergår samtliga dubbelspår i enkelspår. Men flaskhalsarna förekommer inte enbart vid gränsövergångarna: I Bordeaux är TGV-tågen, regionaltågen och godstågen från norra Europa tvungna att passera över en mer än hundra år gammal dubbelspårig bro för att nå Spanien, Pyrenéerna och Toulouse-regionen. Samma sak gäller för landsvägs- och motorvägstrafiken, där de lokala, interregionala och internationella trafikflödena ger upphov till den berömda Bordeaux-proppen ("bouchon de Bordeaux") på grund av bristen på broar. Och det görs mycket få insatser i form av trafikledning och information till trafikanterna på dessa leder. Bland övriga berömda flaskhalsar kan nämnas vissa delar av Donau (till exempel Straubing-Vilshofen) och det försenade slussprojektet i Lanaye, som gör att Mosel-Rhen-förbindelsen blockeras.

Men flaskhalsarna består, trots unionens ambitiösa politik i syfte att skapa ett transeuropeiskt nät. Genom Maastricht-fördraget gavs gemenskapen de nödvändiga befogenheterna och instrumenten för att upprätta och utveckla ett transeuropeiskt nät. I och med Vitboken "Tillväxt, konkurrenskraft och sysselsättning" 1993 signalerade kommissionen att man avsåg att ge hög prioritering åt det transeuropeiska nätet. Utvecklingen av ett nät inom transportsektorn skedde till en början främst genom att de nationella infrastrukturplanerna samordnades, särskilt de rörande de konventionella järnvägsnäten och vägnäten. Stats- och regeringscheferna själva gav en rad impulser, i synnerhet genom att 1994 inrätta en arbetsgrupp, bestående av stats- och regeringschefernas personliga företrädare, som sammanställde de nationella prioriteringarna på området och valde ut ett antal projekt som skulle prioriteras, de berömda projekten från Europeiska rådet i Essen, något som även ledde till ett ökat intresse från investerarnas sida⁴³.

⁴³

Den metod som arbetsgruppen bestående av företrädare för stats- och regeringscheferna, den så kallade Christophersen-gruppen, fastställde utgick ifrån prioriteringarna på nationell nivå (bottom-up-strategi) i stället för att utgå ifrån prioriteringarna på gemenskapsnivå (top-down-strategi).

I de första riktlinjerna för utvecklingen av det transeuropeiska transportnätet, som antogs 1996 genom ett beslut av parlamentet och rådet, sammanfördes de prioriterade projekten från Europeiska rådet i Essen inom en gemensam ram tillsammans med planerna och kriterierna för respektive transportsätt för att möjliggöra en identifiering av de övriga projekten av gemensamt intresse. I riktlinjerna identifieras de projekt som erhåller en stor del av unionens (budgetrubrik rörande det transeuropeiska nätet, Sammanhållningsfonden och strukturfonderna)⁴⁴ och Europeiska investeringsbankens ekonomiska stöd till infrastruktursatsningar. De stora transportsträckor som definieras i dessa riktlinjer utgör dessutom riktmärke för övrig gemenskapslagstiftning rörande den internationella trafiken (körförbud under helgerna) och rörande nätens driftskompatibilitet (driftskompatibilitet mellan järnvägsnäten).

Det kan konstateras att arbetet med att utveckla det transeuropeiska nätet i dag går mycket långsamt, och insatserna är långt ifrån enhetliga. **Knappt 20 % av den infrastruktur som planerades i 1996 års beslut har uppförts.** Det kan ifrågasättas om det är genomförbart att fullborda arbetet inom utsatt tid, det vill säga fram till 2010. Visserligen har märkbara framsteg gjorts när det gäller att förse de eftersläpande regionerna och de länder som får stöd från Sammanhållningsfonden med en väginfrastruktur motsvarande den i övriga regioner och länder, såsom påpekas i den andra sammanhållningsrapporten. Vissa stora projekt, såsom Öresundsbron och flygplatsen i Malpensa (Milano) har anlagts enligt planerna. Men det återstår mycket att göra inom övriga transportsätt. Knappt 280 mil nya snabbtågslinjer har tagits i drift fram till i dag. Med denna arbetstakt skulle det krävas över tjugo år till för att fullborda de 1 260 mil snabbtågsspår som planerats enligt 1996 års beslut. Dessa förseningar beror på ett motstånd på lokal nivå mot anläggning av ny infrastruktur och en avsaknad av en integrerad strategi i samband med planeringen, utvärderingen och finansieringen av gränsöverskridande infrastrukturer, men även på en minskad finansiering via offentliga medel på grund av de allmänt avtagande investeringarna i transportinfrastruktur, som sjunkit från 1,5 % av BNP 1970 till 1 % av BNP 1995.

Oavsett förseningarna inom vissa projekt bör insatserna i syfte att främja det transeuropeiska nätet gå vidare, eftersom det transeuropeiska nätet är av stor betydelse för den europeiska konkurrenskraften och möjliggör förbättrade transportförbindelser mellan randområdena och de centrala marknaderna inom Europeiska unionen.

Därför avser kommissionen att föreslå en översikt i två etapper av riktlinjerna för det transeuropeiska nätet.

Den första etappen under 2001 avser en begränsad anpassning av riktlinjerna enligt artikel 21 i beslutet om riktlinjerna⁴⁵. Denna översyn, som kommissionen planerat att föreslå redan 1999, bör inte omfatta nya infrastrukturprojekt för vilka finansiering saknas. I stället bör ansträngningarna inriktas mot att avlägsna flaskhalsarna på de viktiga transportsträckor som redan identifierats och mot att anpassa de prioriterade

⁴⁴ De gemenskapsmedel som via olika finansiella instrument är tillgängliga för projekt av gemensamt intresse inom ramen för det transeuropeiska transportnätet uppskattas till 18 miljarder euro för perioden 2000–2006.

⁴⁵ Artikel 21 i beslut nr 1692/96/EG föreskriver att riktlinjerna bör anpassas till den ekonomiska och tekniska utvecklingen på transportområdet, särskilt beträffande järnvägstransporterna.

transportsträckorna för att möjliggöra en absorbering av de ökade trafikflödena i samband med utvidgningen, särskilt i gränsregionerna, och en ökad tillgänglighet till randområdena. Mot bakgrund av detta bör listan med de 14 stora prioriterade projekten som antogs av Europeiska rådet i Essen aktualiseras, vilket Europaparlamentet vid flera tillfällen begärt och kommissionen åtagit sig 1997.

Den andra etappen under 2004 utgörs av en mer omfattande översyn i syfte att, utifrån responsen på denna vitbok, främst införa begreppet höghastighetssjövägar, utveckla flygplatsernas kapacitet och integrera de delar av de paneuropeiska korridorerna som befinner sig på kandidatländernas territorium, inklusive de kandidatländer som ännu inte har erhållit medlemskap vid den aktuella tidpunkten. Under denna etapp kommer alltså intresset att fokuseras på att upprätta ett primärt nät bestående av de infrastrukturerna som är av störst betydelse för den internationella trafiken och för sammanhållningen inom gemenskapen⁴⁶.

Mot bakgrund av detta kommer kommissionen att överväga att **införa ett infrastrukturprojekt av europeiskt intresse** då anläggandet av en viss infrastruktur anses vara av strategisk betydelse för den inre marknadens funktion och leda till en minskning av trafikstockningarna men inte anses vara av större intresse på nationell eller lokal nivå. Syftet med denna mekanism är att underlätta förfarandet för att sammanjämka de lokala, nationella och europeiska aktörernas ståndpunkter.

För ögonblicket avser kommissionen att inrikta revideringen av det transeuropeiska nätet⁴⁷ mot en avlastning av de viktigare transportsträckorna. Frågan rörande en eventuell konstruktion av nya prioriterade infrastrukturerna är emellertid underordnad det huvudsakliga problemet, nämligen hur projekten skall finansieras, och denna vitbok innehåller konkreta förslag till en lösning på detta problem, främst förslaget om ett delat ansvar i samband med finansieringen.

I. ÅTGÄRDER MOT TRAFIKSTOCKNINGARNA PÅ DE VIKTIGA TRANSPORTSTRÄCKORNA

Europeiska rådet i Göteborg betonade att unionen bör föra en ekologiskt hållbar politik som *"innefattar åtgärder mot ökande trafikvolymerna [...] och uppmuntrar användningen av miljövänliga transportsätt"*. De reviderade riktlinjerna för det transeuropeiska nätet bör utformas så att de överensstämmer med detta mål. Gemenskapens insatser bör därför inriktas mot att upprätta multimodala korridorer med prioritet för godstransporter samt ett nät för snabba persontransporter. Detta förutsätter även ett begränsat antal nya projekt rörande mer omfattande infrastruktur. Det bör även utarbetas en trafikledningsplan för de viktigaste europeiska transportsträckorna för att den nuvarande kapaciteten bättre skall kunna tas till vara. Kommissionen kommer att sörja för en allmän balans vid valet av projekt.

A. *Mot multimodala korridorer med prioritet för godstransporter*

Järnvägsinfrastruktur av hög kvalitet är en förutsättning för att multimodala korridorer med prioritet för godstransport skall kunna upprättas. Den europeiska järnvägens fysiska egenskaper gör emellertid denna mindre väl lämpad för masstransporter av gods. Stapelbara kontainrar kan inte utnyttjas, långa tåg kan inte

⁴⁶ Se avsnittet om utvidgningen.

⁴⁷ Detta förslag presenteras parallellt med denna vitbok.

användas, och dessutom sker det en intensiv trafik med persontåg⁴⁸, som utnyttjar samma infrastruktur som godstågen.

Eftersom det för ögonblicket inte är möjligt att åstadkomma ett komplett järnvägsnät avsett för godstransporter, såsom det i USA, bör gemenskapen **genom investeringar uppmuntra ett stegvist upprättande av transeuropeiska korridorer med prioritet för godstransporter, eller om möjligt uteslutande för godstransporter.** Korridorerna kommer till största delen att utgöras av befintliga linjer men främst, eller uteslutande, trafikeras av godståg. I områden med tät trafik, särskilt i tätorterna, bör en uppdelning ske i spår avsedda för godstransporter och persontransporter, vilket kommer att kräva nya linjer och alternativa sträckningar kring olika järnvägsknutar. I övriga områden kan korridorer med prioritet för godstransporter stegvis upprättas genom en förbättring av de befintliga linjernas kapacitet, inklusive anläggning och renovering av alternativa linjer med låg trafikbelastning, men även genom utveckling av trafikledningssystem (driftledning och signalering) med hög kapacitet att samordna avgångs- och körtider.

Järnvägsförbindelserna med hamnarna utgör en viktig länk i de multimodala godskorridorerna. Goda järnvägsförbindelser med hamnarna är en förutsättning för att närsjöfarten skall kunna utvecklas och erhålla tillräckligt hög kapacitet för att kunna avlasta trafiklederna genom Alperna och Pyrenéerna.

Godsterminalerna, som ombesörjer de slutliga godstransporterna och eventuella omlastningar av godstågen, utgör betydande flaskhalsar. På de godsterminaler som samtliga aktörer har tillgång till, särskilt de intermodala terminalerna, kan investeringar i rangerbangårdar och omlastningsutrustning utgöra incitament för att öka kapaciteten.

B. Ett nät för snabba persontransporter

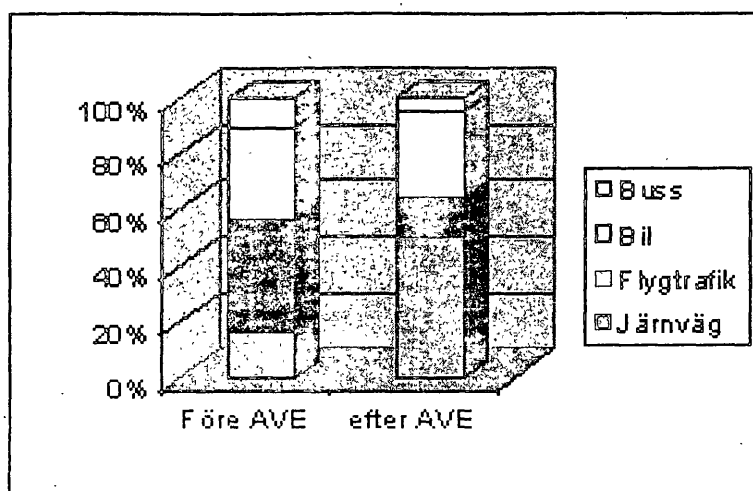
Avstånden mellan städerna ökar i takt med att unionen utvidgas, och därmed uppstår behovet av ett effektivt nät för snabba persontransporter. Ett sådant nät skulle omfatta dels snabbtågslinjer, inklusive anpassade befintliga linjer, dels de järnvägsförbindelser och system som möjliggör en integrering av flyg- och järnvägstransporterna samt flygplatserna.

En förutsättning för detta är att arbetet med att utveckla ett **snabbtågsnät** går vidare. För övrigt är en vidareutveckling av snabbtågsnätet inte på något sätt oförenligt med upprättandet av ett nät för godstransporter. Tvärtom är båda dessa nät nödvändiga för en kapacitetsökning hos järnvägsnätet i dess helhet. De senaste årens finansieringssvårigheter inbjuder emellertid till viss försiktighet när det gäller målsättningen. Stödet till utvecklingen av nya snabbtågslinjer bör samordnas med insatserna för att öka godstrafikens kapacitet, eftersom de spår som hittills använts för persontransporter kommer att kunna frigöras för godstransporter i och med att persontrafiken överförs till snabbtågsnäten⁴⁹.

⁴⁸ Järnvägslinjerna avsedda för snabbtåg (>250 km/h) trafikeras normalt endast av snabbtåg, och det enda gods som transporteras är expressgods.

⁴⁹ På vissa sträckor där det är svårt att utöka antalet spår, såsom i tunnlar eller på längre broar, kan en kombinerad godstågs- och persontågstrafik komma att bli nödvändig.

På de sträckor där det inte är möjligt att anlägga nya linjer skulle den nya framgångsrika pendolino-tekniken kunna tillämpas för att **anpassa de befintliga spåren** till snabbtågstrafik, vilket är en lösning som garanterar både god komfort och hög service.



På många sträckor är snabbtåget ett mycket konkurrenskraftigt alternativ till flyget, både i fråga om tid, pris och komfort, i synnerhet med tanke på den tid det tar att färdas till och från flygplatsen i samband med en flygresor. Tvärtom den allmänna uppfattningen utgör snabbtåget även ett intressant alternativ vid resor som varar över tre timmar. Redan innan den nya snabbtågslinjen mellan Paris och Marseille togs i drift svarade snabbtåget för över 25 % av persontransporterna på denna sträcka, trots att dåvarande restid till Marseille och övriga stationer utmed den franska Rivieran översteg fyra timmar⁵⁰.

Enligt diagrammet ovan⁵¹ sjönk flygets marknadsandel på sträckan Madrid-Sevilla från 40 % till 13 % när den nya snabbtågslinjen (AVE) togs i drift. Och på sträckan Paris-Bryssel sjönk biltrafiken med 15 % när snabbtågslinjen Thalys togs i drift.

I samband med planläggningen av nätet bör följaktligen snabbtågets kapacitet att ersätta flyget utnyttjas, och vidare bör en samordning av järnvägsbolagens, flygbolagens och flygplatsernas verksamhet uppmuntras i syfte att även skapa samarbete – inte uteslutande konkurrens – mellan tåget och flyget.

Investeringar som bidrar till att integrera snabbtågstrafiken och flygtrafiken bör uppmuntras. Sådana investeringar kan avse anläggning av järnvägsstationer vid flygplatserna eller anpassning av terminalanläggningar på järnvägsstationerna för incheckning av passagerare och bagage i samband med flygresor. Även andra åtgärder kan komma i fråga för att främja en integrering av de olika systemen och tjänsterna för information, platsreservering, biljettförsäljning och bagagetransport,

⁵⁰ Invigningen av snabbtågslinjen i dess totala sträckning i juni 2001 innebär att resan Paris-Marseille nu endast tar 3 timmar.

⁵¹ AVE : Alta Velocidad Española.

för att underlätta för resenärerna att växla mellan de båda transportsätten⁵². Utöver planerna på meddellång och lång sikt att anlägga nya stationer vid de större flygplatserna, kan även de mindre **flygplatserna** i de regioner som saknar snabbtågsförbindelser tänkas ombesörja persontransporter som ett komplement till snabbtågsnätet.

C. *En förbättring av trafikförhållandena*

Genom **specifika åtgärder på området för trafikledning**, som samordnas på europeisk nivå, är det möjligt att åstadkomma en övergripande förbättring av trafikförhållandena på de viktigare transportsträckorna mellan städerna oavsett orsak (olyckor, väderförhållanden, tillfälliga eller återkommande överbelastningar och så vidare). Åtskilliga väginfrastrukturförvaltare i Europa har haft goda erfarenheter av detta. Gemenskapen har sedan flera år tillbaka ekonomiskt gynnat trafikledningsåtgärder på de internationella trafikkorridorerna. Specifika åtgärder vidtas redan i Tyskland och Nederländerna (till exempel tillfälliga avstängningar av olika vägvägnitt på sträckan Köln–Eindhoven) och försöksverksamhet pågår på många sträckor mellan Benelux och omgivande länder samt i Alperna (i synnerhet trafiklederna mellan Frankrike och Italien) och i Pyrenéerna. **Senast 2006 bör det ha upprättats trafikledningsplaner för samtliga större transeuropeiska trafikleder.**

När det gäller den tunga lastbilstrafiken kommer specifika trafikledningsinsatser vid rusningstid att möjliggöra främst val av lämpliga färdvägar, val av lämpliga tider och stöd till föraren i samband med framförandet av fordonet. På så sätt åstadkoms på samma gång en kapacitetsvinst och en minskning av olyckor och föroreningar.

D. *Projekt rörande mer omfattande infrastruktur*

Av de fjorton projekt⁵³ som antogs av Europeiska rådet i Essen har i dag tre fullbordats, och ytterligare sex som är under konstruktion beräknas slutföras senast 2005, såsom snabbtågsförbindelsen Barcelona–Figueiras. Bland de återstående projekten återfinns järnvägsförbindelserna genom Alperna, som kräver omfattande tunnelkonstruktioner såsom Lyon–Turin, och som har drabbats av omfattande problem och förseningar på grund av tekniska oklarheter och finansieringssvårigheter. En ny stor flaskhals kommer för övrigt att uppstå i Pyrenéerna om inga åtgärder vidtas för att öka genomströmningen. Det finns även behov av att inleda eller anpassa andra stora projekt. På grund av detta bör det ske en aktualisering av den lista över prioriterade projekt som först upprättades av stats- och regeringscheferna i Essen 1994 och därefter integrerades i de riktlinjer som antogs av parlamentet och rådet. I samband med genomförandet av dessa projekt uppstår för övrigt frågan rörande behovet av att förstärka säkerheten i tunnarna.

⁵² En integrering av snabbtågstrafiken och flygtrafiken skulle även gynna marknaden för snabb godsbefordran, särskilt expressfrakt, eftersom nästan 50 % av transportererna till och från flygplatserna i samband med flygfrakt, vilket är en starkt expanderande marknad, i dag sker på väg.

⁵³ Christophersen-gruppen identifierade 26 prioriterade projekt, varav de 14 viktigaste antogs av Europeiska rådet i Essen 1994. En förteckning över dessa 14 projekt inkluderades därefter i bilaga III i beslutet om riktlinjerna för utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet.

1. Genomföra järnvägsförbindelserna genom Alperna

De båda projekten rörande järnvägsförbindelser genom Alperna kommer trots förseningarna att ges hög prioritering även i framtiden, eftersom en del av den allt tätare biltrafiken i regionen, som utgör en vägkorsning i det transuropeiska nätet, därmed kan överföras till järnvägen i linje med gemenskapens övergripande transportpolitik för Alperna. Tillväxten av trafiken i Rhône-korridoren visar att det är viktigt att vidta åtgärder så snabbt som möjligt.

Det ekonomiska stödet från unionen de senaste tio åren i form av direkta bidrag i syfte att förmå de berörda medlemsstaterna att genomföra de stora projekten i Alperna inom den tidsfrist som fastställts av Europeiska rådet i Essen, det vill säga fram till 2010, har inte haft avsedd effekt.

I och med att säkerhetskraven har skärpts för de befintliga infrastrukturerna har driftsförutsättningarna förändrats, vilket troligen kommer att medföra en icke försumbar kapacitetsminskning och därmed en ökad risk för trafikstockningar. Enligt de studier som gjorts av det italienska företaget som är driftsansvarigt för Fréjus-tunneln är den enda fransk-italienska trafikleden genom Alperna överbelastad men ligger trots detta enligt de nya bestämmelserna 20 % över den högsta tillåtna kapaciteten. Invigningen av Mont Blanc-tunneln i slutet av 2001 efter ombyggnaden kommer att sänka trycket något. Men det står klart att det härnäst kommer att råda klart striktare regler för den tunga lastbilstrafiken jämfört med före olyckan 1999, och för övrigt tolereras denna trafik i allt lägre utsträckning av befolkningen som bor utmed lederna. Upprättandet av bilaterala avtal mellan Europeiska unionen och Schweiz, och det nya schweiziska programmet för anläggning av fler järnvägsförbindelser genom Alperna utgör ett steg i rätt riktning för att förbättra kommunikationerna genom Alperna. Men dessa åtgärder är endast en tillfällig lösning på problemet med trafikstockningarna: transportsystemet hjälps inte av tillfälliga lösningar, utan är i behov av effektiva åtgärder för att lösa detta återkommande problem.

Ett alternativ till vägtransporterna genom Alperna och ett komplement till det nuvarande järnvägsnätet måste tas fram inom de närmaste tio åren, vilket kräver klara utfästelser att snarast möjligt upprätta den nya järnvägsförbindelsen mellan Lyon och Turin som redan antagits av Europeiska rådet i Essen, i annat fall kommer den ekonomiska konkurrenskraften i de berörda regionerna att drabbas, särskilt i Rhône-Alpes och Piemonte.

I Tyrolen och Övre Adige riskerar även invånarna bosatta utmed trafiklederna en ytterligare försämring av livskvaliteten på grund av den kontinuerliga och allt tätare trafiken av tunga lastbilar, och det är nödvändigt att frågan om uppförandet av den nya Brenner-tunneln mellan München och Verona avgörs inom en relativt snar framtid. Utöver dessa regioner riskerar även en stor del av de öst-västliga trafikflödena mellan Pyrenéiska halvön, centrala Europa och Balkan att påverkas av flaskhalsarna.

2. Säkerställa genomströmningen genom Pyrenéerna

Om inget görs för att förbättra genomströmningen genom Pyrenéerna kommer det att uppstå flaskhalsar, vilket kommer att drabba trafiken som till hälften består av långväga transporter mellan Pyrenéiska halvön och länder bortom Frankrike. Det

fransk-spanska transpyreneiska institutet för trafikstudier har utfört undersökningar som visar att över 15 000 lastbilar dagligen passerar de yttre områdena av Pyrenéerna och att det sker en konstant och markant ökning av denna trafik (10 % om året). Trafikflödena mellan Pyreneiska halvön och övriga Europa uppgick redan 1998 till 144 miljoner ton om året (53 % vägtransport, 44 % sjötransport och 3 % järnvägstransport). Fransk-spanska transpyreneiska institutet för trafikstudier uppskattar att transporterna fram till 2010–2015 kommer att öka med 100 miljoner ton, som måste fördelas mellan de olika transportsätten. En förbättring av de befintliga linjerna och den nya snabbtågslinjen TGV Sud kommer att på medellång sikt medföra en kapacitetsökning, och därtill kommer utvecklingsmöjligheterna hos närsjöfarten. Huruvida närsjöfarten kan utgöra ett bärkraftigt alternativ eller inte hänger emellertid samman med om det går att skapa förtroende för detta transportsätt hos speditörerna. Det kommer även bli nödvändigt att frigöra ny järnvägskapacitet, särskilt i centrala Pyrenéerna. Kommissionen föreslår därför att det vid översynen av riktlinjerna för det transeuropeiska nätet ingår som ett stort projekt att upprätta en järnvägsförbindelse med hög kapacitet genom Pyrenéerna (bilaga III), vars sträckning det överläts åt de berörda medlemsstaterna att fastställa.

Mot denna bakgrund uppkommer frågan om en renovering av den befintliga linjen mellan Pau och Saragossa via Canfranc för att på kortare sikt öka genomströmningen genom Pyrenéerna. Trots att denna linje saknar tillräcklig kapacitet att täcka de kommande transportbehoven på lång sikt⁵⁴ är den av intresse dels eftersom den innehåller en järnvägstunnel, dels eftersom transportföretagen skulle uppmuntras att förlägga en del av transporterna till denna linje i samband med organiseringen av logistikkedjan med tanke på dess kommande utveckling till en högkapacitetslinje. Kommissionen föreslår därför att denna järnvägslinje skrivs in i planen för den konventionella järnvägen i de reviderade riktlinjerna enligt önskemålet från regeringarna i de berörda länderna. Kommissionen kommer att sörja dels för att de speciella miljöförhållanden som råder i Pyrenéerna beaktas vid anläggningen av linjen, dels för att gemenskapens ekonomiska stöd utformas så att det utgör ett incitament för de ansvariga parterna att ta hänsyn till planerna på en kommande högkapacitetslinje vid arbetet, att låta anläggningsarbetena omfattas av ett mer långsiktigt och bärkraftigt program och att samordna arbetet över gränserna.

För övrigt bör frågan rörande en kommande vägförbindelse genom Pyrenéerna omprövas, och det bör vidtas åtgärder för att en järnvägsförbindelse genom Pyrenéerna i stället skall framstå som det självklara alternativet av miljöskäl, kostnadsskäl och hänsyn till de boende i regionen.

3. Lansera nya prioriterade projekt

Det föreligger ett behov av att lansera nya prioriterade projekt samt att påskynda eller anpassa de existerande prioriterade projekten. Listan med "särskilda" projekt enligt bilaga III i beslutet om riktlinjerna för det transeuropeiska nätet (den så kallade Essen-listan) kan ändras genom medbeslutandeförfarande av Europaparlamentet och

⁵⁴ Linjen har endast kapacitet för 2,8 miljoner ton fram till 2010–2015, det vill säga knappt 1 % av godsflödet mellan Pyreneiska halvön och övriga Europa, och trafiken begränsas kraftigt på grund av branta lutningar.

rådet. Kommissionen föreslår därför att de projekt som redan fullbordats eller nästan fullbordats avlägsnas från listan och att det läggs till ett begränsat antal nya projekt⁵⁵.

Förutom projektet rörande en ny järnvägsförbindelse med hög kapacitet genom Pyrenéerna som nämns ovan avser kommissionen att föreslå följande nya projekt eller anpassade befintliga projekt (se även bilaga II):

- *Östeuropeiskt snabbtåg/tåg för kombitransporter:* Av historiska skäl är unionens transportförbindelser i öst-västlig led med kandidatländerna bristfälliga. Men den förändrade politiska situationen i Europa har gett upphov till betydande trafikflöden. På järnvägskorridoren längs Donau svarar internationella transportföretag i dag för över 60 % av trafiken. Enligt prognoserna kommer det att ske en stadig tillväxt av trafiken. Det är därför nödvändigt att gynna uppkomsten av en ny öst-västlig järnvägslinje med stor kapacitet för transport av gods och personer från Stuttgart och München till Salzburg/Linz och Wien. Projektet omfattar renovering/anläggning av totalt 78 mil snabbtågslinjer och godstransportlinjer. En eventuell förlängning av detta nät till Budapest, eller ända fram till Bukarest och Istanbul, kan komma i fråga inför utvidgningen. Linjen Stuttgart-Mannheim har redan tagits i drift, och en förlängning av den nuvarande TGV Est (projekt nr 4) mellan Paris och Mannheim via Strasbourg via dessa linjer skulle möjliggöra en obruten transeuropeisk järnvägskorridor från Paris till Wien.
- *Fehmarnsundet:* Den kombinerade bron/tunneln över Fehmarnsundet, som utgör ett naturhinder mellan Tyskland och Danmark, är en ytterst viktig länk för att fullborda den nord-sydliga transportförbindelsen mellan Centraleuropa och Norden och därmed möjliggöra ett handelsutbyte mellan dessa regioner. Projektet, som omfattar den nyinvigda Öresundsbron, syftar till att upprätta en passage över det två mil långa sundet. Denna förbindelse, som fortfarande befinner sig på planeringsstadiet, kommer att bidra positivt till utvecklingen i Östersjöregionen.
- *Straubing-Vilshofen:* Projektet syftar till att förbättra farbarheten på Donau mellan Straubing och Vilshofen i Tyskland. Denna omkring 70 kilometer långa sträcka med otillräckligt djupgående medger inte kontinuerlig båttrafik. Om denna flaskhals på Rhen-Main-Donau-leden som förbinder Nordsjön med Svarta havet kunde avlägsnas skulle en avsevärd omfördelning av godstransporterna, från transport på väg till transport på inre vattenvägar, möjliggöras i denna allt mer överbelastade korridor. Projektet bör utformas och genomföras med beaktande av gemenskapens miljölagstiftning, och det kommer att bidra till en bättre integrering av kandidatländerna med Europeiska unionen samt en tillnärmning av de östeuropeiska länderna längs Donau till Europeiska unionen.
- *Projektet för satellitnavigation (Galileo):* Detta världsomspännande program med stor potential när det gäller trafikledning och information till trafikanterna på det transeuropeiska nätet, förutom en mängd tillämpningar utanför transportsektorn, kräver en intensiv utvecklingsfas för att kunna tas i drift senast 2008 (se även Del 5).
- *Driftskompatibilitet med det pyreneiska snabbtågsnätet:* Skillnaden i spårvidd mellan nätet på den Pyreneiska halvön och det övriga transeuropeiska nätet

⁵⁵

Se bilaga II.



1. Snabbtåg och kombinerade transporter mellan Nordeuropa och Sydeuropa

2. Snabbtåg mellan Paris, Bryssel, Köln, Amsterdam och London

3. Snabbtåg i södra EU

4. Snabbtåg i östra EU

5. Betuwe-linjen, konventionella tåg och kombinerade transporter

6. Snabbtåg och kombinerade transporter, Frankrike-Italien

7. De grekiska motorvägarna Pathe och Via Egnatia

8. Multimodal förbindelse Portugal-Spanien-Centraleuropa (färdigställd)

9. Konventionell järnväg Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer (färdigställd)

10. Malpensa-flygplatsen (färdigställd)

11. Fast järnvägs- och vägförbindelse mellan Danmark och Sverige (färdigställd)

12. Nordiska triangeln (järnvägs- och vägförbindelse)

13. Vägförbindelse Irland-Förenade kungariket-Benelux

14. Huvudlinjen på brittiska västkusten

Järnväg

Väg



28/9/2001

De potentiella "särskilda" projekten

9/2001

1:17550000



1. Snabbtåg och kombinerade transporter mellan Nordeuropa och Sydeuropa (utvidgning)
3. Snabbtåg i södra EU (utvidgning)
15. Galileo
16. Högkapacitetsförbindelsen för järnvägstransport genom Pyrenéerna

17. Snabbtåg och kombinerade transporter i öst-västlig riktning
18. Farbarheten på Donau mellan Vöshofen och Straubing
19. Driftskompatibilitet med det pyreniska snabbtågsnätet
20. Fehmamsundet

0 200 400 600 Kilometers

hindrar det europeiska järnvägstransportsystemet i sin helhet från att fungera effektivt, vilket är ett allvarligt problem. Tack vare en anpassning av det pyreneiska nätet till de europeiska spårviddsnormerna senast 2002, på basis av den spanska och den portugisiska planen för snabbtågslinjer som omfattar såväl anläggning av nya linjer som anpassning av befintliga linjer, kommer det spanska och det portugisiska nätet lättare kunna kopplas ihop med det övriga transeuropeiska nätet.

För övrigt bör vissa befintliga projekt anpassas. Projektet rörande Brenner-tunneln mellan München och Verona (projekt nr 1) bör utökas med järnvägslinjen Verona–Neapel och dess förgrening Bologna–Milano. Dessa 83 mil nya snabbtågslinjer kommer att förbinda storstäderna och industriområdena på den italienska halvön med den nord-sydgående järnvägskorridoren. För att TGV Suds medelhavsdel Madrid–Barcelona–Montpellier (projekt nr 3) skall kunna kopplas ihop med det franska nätet, bör den förlängas till Nîmes. Denna förlängning på fem mil underlättar en framtida anslutning till linjen Paris–Marseille, bidrar till att göra sträckan mellan Perpignan i Frankrike och Figueiras i Spanien ekonomiskt lönsammare samt underlättar godsflödet.

Karta över de "särskilda" projekt som antogs 1996 (Essen listan)

Karta över de potentiella "särskilda" projekten

4. Skärpt säkerhet i tunnlarna

Säkerheten i tunnlarna utgör en högst viktig aspekt i samband med upprättandet av det transeuropeiska nätet. Ett stort antal gränsöverskridande väg- och tågförbindelser som antingen befinner sig på projektstadiet eller är under konstruktion består av betydande tunnelavsnitt som ibland överstiger 50 kilometer. Av dessa projekt – som redan har erhållit eller kommer att erhålla gemenskapsstöd – kan nämnas den 8 kilometer långa Somport-tunneln mellan Frankrike och Spanien, väg-/järnvägsförbindelsen mellan Danmark och Sverige (Öresundsbron), den kommande transalpina tågförbindelsen Lyon–Turin, Brenner-projektet och snabbtågslinjen Bologna–Florens, som är under konstruktion och som omfattar totalt 9 mil spår varav ungefär 6 mil kommer att bestå av tunnlar. Vissa av de befintliga infrastrukturerna, såväl järnvägs- som väginfrastrukturer, är föråldrade (80 % av järnvägstunnlarna konstruerades under 1800-talet), eller saknar tillräcklig kapacitet för de ökande trafikflödena. Den nuvarande nationella lagstiftningen ger ett splittrat intryck: vissa medlemsstater har en tydlig lagstiftning om säkerheten i tunnlarna, medan andra medlemsstaters lagstiftning är outvecklad eller helt saknas. Europeiska unionen kan genom insatser bidra till att förbättra den tekniska säkerheten och driftsäkerheten i tunnlarna.

Följaktligen bör en reglering på europeisk nivå övervägas, möjligen i form av ett direktiv om en harmonisering av miniminormerna för säkerhet, för att garantera trafikanterna en fullgod säkerhet i unionens väg- och järnvägstunnlar, i synnerhet de tunnlar som tillhör det transeuropeiska transportnätet.

Kommissionen kommer dessutom att särskilt beakta säkerhetsåtgärderna i samband med infrastruktursprojekt som innehåller tunnelavsnitt och som erhåller gemenskapsmedel, särskilt ur budgeten för det transeuropeiska nätet.

II. PROBLEM RÖRANDE FINANSIERINGEN

Förutom de rent tekniska problemen och miljöaspekterna är finansieringssvårigheten det största hindret för utveckling av ny infrastruktur. Kommissionen slog larm om detta 1993 i vitboken om "tillväxt, konkurrens och sysselsättning". Kommissionens förslag att unionen skulle bidra till finansieringen av nya infrastruktursprojekt via obligationsupplåning följdes inte upp. Finansieringsproblemet kvarstår i sin helhet. En lösning på detta problem kräver både statlig och privat finansiering, men även nyskapande finansieringssystem.

A. *Begränsade budgetmedel*

Traditionellt sker finansieringen av ny transportinfrastruktur via **offentliga medel** på regional, nationell eller europeisk nivå. De flesta väg- och järnvägsprojekt som är under uppförande finansieras på detta sätt. Därmed bidrar hela samhället till finansieringen. Finansieringsbehoven i samband med utvecklingen av det transeuropeiska transportnätet kommer endast för de stora prioriterade projekten att överstiga 110 miljarder euro, vilket har medfört att ett visst antal projekt har valts ut före övriga projekt. Offentliga medel har tillskjutits för att finansiera främst anläggningen av snabbtågslinjer inom medlemsstaterna, såsom TGV Paris–Strasbourg, vilket skett på bekostnad av övriga projekt, såsom transportförbindelserna genom Alperna, som främst avser godstransporter, i synnerhet berör internationell trafik och som ansetts mindre lönsamma på grund av den gränsöverskridande karaktären. I dessa urvalskriterier, som ligger till grund för besluten på nationell nivå, tas ingen hänsyn till om projekten medför en snedfördelning mellan vägtransporter och järnvägstransporter.

Gemenskapsfinansieringen (strukturfonderna, Sammanhållningsfonden och anslag till det transeuropeiska nätet) utgör ett komplement till den nationella finansieringen, och möjliggör ekonomiskt stöd till undersökningar eller projekt via direkta subventioner⁵⁶. För anslag till det transeuropeiska nätet har taket satts till 10 % av den totala investeringen. Syftet med detta stöd är att underlätta undersökningarnas eller projektens inledningsfas genom en samfinansiering på ett tidigt stadium, att mobilisera potentiella investerare och att stimulera nyskapande associationsformer. För de projekt som sträcker sig över flera år föreslår kommissionen ett vägledande program för perioden 2001–2006, vilket skulle möjliggöra en bättre planering av utgifterna och samtidigt utgöra en garanti för initiativtagarna att projektet kommer att erhålla ekonomiskt stöd från gemenskapen under hela tidsperioden.

Erfarenheterna visar emellertid att taket för gemenskapens nuvarande ekonomiska stöd i vissa fall, särskilt vid gränsöverskridande prioriterade projekt av typen Lyon–Turin eller järnvägslinjen genom Pyrenéerna, ligger på en alltför låg nivå för att utgöra ett tillräckligt incitament för övriga investerare att bidra med den nödvändiga finansieringen. Det är alltså önskvärt att **höja denna nivå till 20 %** när det gäller "riskfyllda" projekt med stort mervärde för det transeuropeiska nätet men med låg socio-ekonomisk lönsamhet för det enskilda landet. Detta skulle särskilt beröra gränsöverskridande järnvägsprojekt som passerar naturhinder, såsom bergskedjor eller havsarmar, där det krävs omfattande anläggningsarbeten, såsom längre tunnlar

⁵⁶ De medel som anslås till det transeuropeiska nätet omfattar även statliga räntesubventioner och lånegarantier.

och broar. Det nya taket på 20 % kommer även i undantagsfall att omfatta projekt inom det transeuropeiska nätet i syfte att avlägsna tydligt identifierade flaskhalsar inom järnvägstrafiken vid kandidatländernas gränser.

För vissa projekt där strukturfinansiella instrument kan komma i fråga är gemenskapens ekonomiska medverkan avgörande, och stödet kan uppgå till 80 % av den totala kostnaden vilket är fallet för Sammanhållningsfonden, men för andra projekt beviljar gemenskapen endast ett mycket begränsat finansiellt stöd, och betydande bidrag utifrån krävs för att komplettera finansieringen. De 4 170 miljoner euro som är tillgängliga för perioden 2000–2006 inom ramen för budgetanslaget till det transeuropeiska nätet och som främst går till de stora prioriterade projekten täcker endast en liten del av kapitalbehoven. Därför krävs det å ena sidan alternativa offentliga och privata finansieringssätt och å andra sidan en större **selektivitet** i samband med valet av projekt – eller en kombination av båda – för att projekten skall kunna genomföras. För att maximera effekten av gemenskapsstödet avser kommissionen, utan att invänta översynen av riktlinjerna, att skärpa urvalskriterierna och införa striktare **villkor** för en gemenskapsfinansiering med krav på åtgärder i syfte dels att koppla samman de berörda infrastrukturerna och öka driftskompatibiliteten mellan dem, dels att öka intermodaliteten och säkerheten, samt krav på att gemenskapsstödet återbetalas om dessa villkor inte uppfylls.

B . Öka de privata investeringarnas förtroende

Tunneln under Engelska kanalen finansierades av **privata investerare**. Projektet blev en stor teknisk framgång, men däremot ett finansiellt misslyckande som drabbade både småsparare och stora kreditinstitut. Den främsta svagheten hos finansieringsformen är den tidsmässiga skillnaden mellan utgifterna för finansieringen och inkomsterna från driften av den färdiga infrastrukturen. Dessutom är de första inkomsterna inte nödvändigtvis vinster. Den mest påtagliga konsekvensen av detta misslyckande är ett minskat intresse från de privata kapitalisternas sida att finansiera transportinfrastrukturer, i synnerhet gränsöverskridande infrastrukturer där eventuella vinster, som i vissa fall är relativt låga, är förknippade med höga risker.

För att finna en lösning på dessa problem inledde kommissionen under 1995–1997 en diskussion i syfte att uppmuntra **partnerskap mellan den offentliga och den privata sektorn**. Vissa stora projekt – till exempel Öresundsbron – har finansierats via denna partnerskapsmekanism. Garantierna är utformade så att staten står för merparten av risken. Trots framgångarna har denna strategi ännu inte lett till något större intresse från de privata investerarna, och i vissa länder har utvecklingen av partnerskap mellan den offentliga och den privata sektorn missgynnats av en alltför stel hållning från statens sida.

Genom att införa nya förfaranden för den offentliga upphandlingen hoppas kommissionen uppnå en större medverkan från privata investerare vid finansieringen av infrastrukturer. Den översyn av reglerna för offentlig upphandling som kommissionen redan föreslagit⁵⁷ samt förslaget om ett förtydligande av koncessionsreglerna i samband med byggentreprenader syftar till en finansiell medverkan av den privata sektorn på ett så tidigt stadium som möjligt i projekten och en ökad rättslig säkerhet i samband med finansieringen. Erfarenheterna har visat att

⁵⁷

KOM(2000) 275 och KOM(2000) 276.

det är nödvändigt att inrätta ett organ med ensamt ansvar för anskaffning och användande av de finansiella medlen för att projekt som inbegriper den privata sektorn skall bli framgångsrika. Inrättandet av sådana organ i samband med projekten bör följaktligen uppmuntras.

C. *En ny lösning: delat ansvar för finansieringen*

För många av de stora projekten dröjer det flera decennier innan investeringarna kan återbetalas.

Lyon-Turin: ett utmärkt exempel på en ny finansieringsmekanism

Arbetet med att anlägga den internationella delsträckan St Jean de Maurienne-Bussoleno, som innehåller två större tunnlar på 5 respektive 1 mil, inom ramen för Lyon-Turin-projektet, lider av brist på finansiella medel och lämpar sig utmärkt för en ny form av finansiering. Lyon-Turin-projektet (ny kombinerad snabbtågs- och godstågslinje) tillhör de 14 projekt som godkändes av Europeiska rådet i Essen 1994. Enligt definitionen av Lyon-Turin-projektet skulle en sammankoppling av det italienska och det franska snabbtågsnätet kring 2010 möjliggöras genom anläggningen av denna sträcka.

Den nuvarande linjen, den så kallade Maurienne-linjen (Chambéry – Modane – Susa – Turin)⁵⁸, som förbinder Frankrike och Italien via Mont Cenis-tunneln (drygt 1 mil lång) från 1870 trafikerar av långväga persontåg, men den är framförallt av strategisk betydelse för godstransporter mellan Italien och övriga länder (Frankrike – Benelux – Spanien). Linjen var redan i början av 1990-talet på gränsen till mättnad med en trafikvolym (bägge färdriktningarna inräknade) i storleksordningen 8 miljoner ton, och i dag har denna trafikvolym nått 10 miljoner ton. Det finansiella stödet från gemenskapen under perioden 1994–2000 uppgick till ungefär 60 miljoner euro, vilket motsvarar drygt 50 % av de totala utgifterna. Gemenskapen är således den klart största långgivaren till projektet.

Mellan 2001 och 2005 kommer den befintliga linjen att anpassas och driftsförhållandena förbättras (lok som kan drivas med två olika spänningar, vilket främst reducerar restiden) för att klara den trafikökning som förutspås under de kommande åren och för att skapa en "lastbil på tåg"-förbindelse genom Alperna. Antagligen kommer den bilaterala trafiken och trafikflödena mellan Atlantkusten och Balkan, som återhämtar sig i snabb takt, medföra att gränserna för kapaciteten hos denna nya transportled snabbt nås. De cirka 11 000 tunga lastbilar som varje dag passerar Frankrike eller Schweiz på väg mot Italien utgör ett växande problem och tolereras i allt lägre grad av befolkningen. På sikt kommer regionen inte att kunna hantera den ökande trafiken. Allt måste göras för att den nya transportsträckan skall kunna tas i drift i början av 2010-talet. För att undvika ytterligare förseningar bör andra finansieringskällor sökas, utöver medlemsstaternas och gemenskapens ekonomiska stöd.

I samband med anläggningen av en ny infrastruktur bör det därför vara möjligt med en "inkomst" redan innan de första inkomsterna från driften av den färdiga infrastrukturen kommit in. Vägavgifterna på de konkurrerande trafiklederna ger, efter att samtliga utgifter täckts, upphov till överskjutande finansiella tillgångar, och dessa utgör en möjlig inkomstkälla⁵⁹. En del av dessa överskjutande finansiella tillgångar skulle kunna användas för att täcka finansieringsbehoven i samband med anläggningen av ny infrastruktur, särskilt järnvägsinfrastruktur, i regionen.

⁵⁸ Linjen hade lutningar på upp till 35 promille på den franska sidan av Alperna och 30 på den italienska, vilket medförde att ibland tre lok krävdes för att dra de tyngre tågen.

⁵⁹ Se även avsnittet om vägavgifter.

Annorlunda uttryckt beläggs ett helt område med vägtullar eller vägavgifter för att framtida infrastruktur skall kunna finansieras. Den finansiella lösning som tillämpades i samband med anläggningen av tunneln under Engelska kanalen, och som gick ut på att investerarnas kapital betalades tillbaka via inkomsterna från driften av den färdiga tunneln, tillämpas inte längre. Om denna strategi hade valts i samband med infrastrukturprojekten i Alperna, skulle finansieringen skett via en avgiftsbeläggning av trafiklederna och tunnarna – redan innan dessa öppnats för trafik. I Schweiz har man valt den drastiska lösningen att nästan uteslutande finansiera den här typen av anläggningsarbeten via en avgiftsbeläggning av den tunga lastbilstrafiken, främst den från Europeiska unionen.

Schweiz: ett särfall

Schweiz var det första landet i Europa som införde ett järnvägsinfrastrukturprogram som till mer än 50 % finansieras av vägtrafiken. I Schweiz tar man frågan om en överföring av godstransporterna från väg till järnväg på största allvar, eftersom finansieringen av de stora järnvägsprojekten under de kommande tjugo åren regleras i den federala grundlagen (artikel 196).

I denna artikel regleras även finansieringen av järnvägsinfrastrukturen, särskilt moderniseringen av det konventionella järnvägsnätet och upprättandet av Nya järnvägslinjerna genom Alperna (Nouvelles Liaisons Ferroviaires Alpines), omfattande infrastrukturprojekten längs Arc alpin (Lötschberg-tunneln och Gothard-tunneln som tas i drift 2007 respektive 2012). Den totala kostnaden på över 19 miljarder euro finansieras på följande sätt:

- För att utnyttja det schweiziska vägnätet erlägger de tunga lastbilarna en avgift som planeras täcka knappt halva den totala planerade infrastrukturkostnaden. Det bör noteras att lastbilstrafiken från tredje land finansierar nästan 20 % av kostnaderna för ny infrastruktur i Schweiz genom dessa avgifter.*
- En del av intäkten från avgiften på mineralolja finansierar 25 % av kostnaden för anläggningen av Nya alpina järnvägsförbindelser genom Alperna (Nouvelles Liaisons Ferroviaires Alpines).*
- En ökning av momsens med 0,1 procent samt lån från schweiziska staten och från privata långgivare som bidrar med resterande belopp. Järnvägen måste återbetala och ersätta långivarna för dessa lån.*

Den schweiziska strategin är framför allt speciell så till vida att det inrättats en specialfond dit avgifterna från de tunga lastbilarna från Schweiz och från utlandet går. Den federala lagen av den 19 december 1997 som reglerar denna avgift är i det avseendet ett föredöme: "Den avgift som påförs trafiken med tunga lastbilar och som är knuten till de tjänster som tillhandhålls skall på lång sikt täcka de infrastrukturkostnader och de kostnader för samhället som uppstår på grund av den tunga lastbilstrafiken, så vitt inte denna trafik kompenserar för dessa kostnader genom andra tjänster eller annan avgift. Införandet av denna avgift skall för övrigt bidra till förbättrade villkor för järnvägssektorn på transportmarknaden och till att järnvägens andel av godstransporterna ökar."

Det är inte nödvändigt att liknande fonder förvaltas på gemenskapsnivå; förvaltningen ombesörjs bättre av medlemsstaterna själva eller av de berörda infrastrukturförvaltarna på basis av bilaterala avtal. Medel till fonderna avsätts via uttag av vägavgifter på de trafikleder där det råder tätast trafik, vilket bör ge tillräcklig säkerhet för att möjliggöra snabbare lån och bättre villkor i samband med lån på kapitalmarknaden. En sådan lösning är av särskilt intresse eftersom den skulle

utgöra ett incitament för de berörda medlemsstaterna att förbättra samordningen över gränserna och eftersom riskerna knutna till trafikutvecklingen därmed skulle bäras gemensamt av väginfrastruktursförvaltarna och järnvägsinfrastrukturförvaltarna.

Motorvägskoncessionshavarna skulle kunna bli fullvärdiga partner i samband med anläggningen och driften av nya järnvägsförbindelser, vilket skulle utgöra ett incitament för dessa företag att vidta åtgärder för att minska överbelastningen av vägnäten eftersom sådana åtgärder på sikt skulle innebära ökade inkomster från järnvägstrafiken. Systemet skulle dessutom inte innebära någon finansiell belastning för de berörda regionerna. Den finansiella bördan skulle bäras av fordonen, inklusive transittrafiken och fordonen från andra länder, och därmed skulle den klassiska finansieringen via beskattning av invånare och företag i de aktuella länderna eller regionerna kunna undvikas.

Denna nya strategi ligger i linje med de lösningar som framkommit på nationell nivå, eftersom den grundläggande principen är att anslå en del av de överskjutande inkomsterna från avgiftsbeläggningen av befintliga infrastrukturer till finansieringen av nya transportsträckor för att komplettera det transeuropeiska nätet, och denna princip tillämpas redan i dag i olika former eller är under diskussion inom flera medlemsstater. För övrigt redogör Paolo Costa⁶⁰ för denna strategi i en parlamentsrapport, och han understryker "att om det förekommer överskjutande inkomster när kostnaderna för anläggning och underhåll av infrastrukturerna har täckts, bör det övervägas om dessa inkomster skulle kunna användas till att minska de externa kostnaderna inom den transportsektor där dessa överskjutande inkomster uppkommit eller inom övriga transportsektorer".

Redan genomförda och kommande projekt inom medlemsstaterna

I Tyskland utreder staten just nu ett förslag från en oberoende kommitté (den så kallade Pällmann-kommittén) om att inrätta ett nytt avgiftssystem, som grundar sig på fordonens körsträcka i kilometer och vars inkomster kan användas till finansiering av transportinfrastrukturer inom järnvägssektorn eller inom övriga transportsektorer, med möjlighet till undantag som avgörs från fall till fall. Denna möjlighet till undantag, som antogs av en kommitté bestående av bland annat de stora företagen inom vägsektorn (företrädare för den privata och offentliga byggbranschen, ansvariga för anläggningsverksamheten och vägkonstruktörer) åsyftar utan tvekan projekt av typen Brenner-tunneln.

Investeringsfonden för transporter på land och inre vattenvägar i Frankrike, inrättad 1995⁶¹, erhåller medel från en avgift på 0,69 cent per kilometer som påförs motorvägskoncessionshavarna (en så kallad avgift för fysisk planering. Via denna fond finansieras olika infrastruktursprojekt, varav mer än hälften inom järnvägssektorn.

Denna strategi förutsätter en anpassning av den nuvarande gemenskapslagstiftningen, som inte gynnar en överföring av inkomster från vägavgifter till järnvägsinfrastrukturprojekt, och som möjligen hindrar en sådan överföring. I Direktivet om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer⁶² föreskrivs att storleken på vägavgifterna begränsas till att täcka kostnaderna för anläggning, drift och utveckling av vägnätet. I direktivet preciseras

⁶⁰ A5-034/2000.

⁶¹ Av tekniska skäl budgetiserades denna fond 2001.

⁶² Direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer.

att "detta direktiv utgör inget hinder för medlemsstaterna att använda en viss procentdel av vägavgifterna eller vägtullarna till skydd för miljön och en balanserad utveckling av transportnätet", men de principer som anges för beräkningen av vägavgifterna inskränker beloppet till kostnaderna för anläggning, drift och utveckling av vägnätet. Denna bestämmelse är alltså motsägelsefull, vilket framhålls av Europaparlamentet, eftersom vägavgifterna inte kan vara knutna till kostnaderna för anläggning, drift och utveckling av det berörda infrastrukturnätet och samtidigt användas till skydd för miljön och en balanserad utveckling av transportnätet. Huruvida det är möjligt att använda en del av vägavgifterna till finansiering av till exempel järnvägsprojekt är alltså inte rättsligt entydigt, och osäkerheten rörande detta bör snarast möjligt åtgärdas.

I samband med att den nya gemenskapsramen för avgiftsbeläggningen av infrastrukturer (se del 3) utarbetas, kommer anpassningar och förändringar att införas för att möjliggöra för medlemsstaterna att använda inkomsterna från avgiftsbeläggningen av infrastrukturer till finansieringen av den typ av projekt som nämnts ovan.

När det gäller riktlinjerna för det transeuropeiska nätet avser kommissionen att föreslå följande:

Under 2001 en anpassning av de nuvarande riktlinjerna i syfte att

- *avlägsna flaskhalsarna* för att främja upprättandet av järnvägskorridorer med prioritet för godstransporter, åstadkomma en bättre integrering av snabbtågstrafiken och flygtrafiken samt upprätta trafikledningsplaner för de stora trafiklederna,
- *ändra listan med "särskilda" projekt (den så kallade Essen-listan)*, som antogs av gemenskapen 1994, genom att lägga till nya stora projekt. Bland annat kommer följande projekt att läggas till:
 - En järnvägsförbindelse med hög kapacitet för godstransporter genom Pyrenéerna.
 - Ett östeuropeiskt snabbtåg/tåg för kombitransporter Paris–Stuttgart–Wien.
 - En kombinerad bro/tunnel över Fehmarnsundet mellan Tyskland och Danmark.
 - Satellitnavigationsprojektet Galileo.
 - En förbättring av farbarheten på Donau mellan Straubing och Vilshofen.
 - Järnvägslinjen Verona–Neapel inklusive förgreningen Bologna–Milano.
 - En driftskompatibilitet hos det iberiska snabbtågsnätet.

Under 2004 en omfattande översyn av riktlinjerna för det transeuropeiska nätet i syfte att främst integrera kandidatländernas nät, införa begreppet höghastighetssjövägar, utveckla flygplatskapaciteten och skapa bättre transportförbindelser mellan randområdena och unionen.

När det gäller finansieringen av infrastrukturerna avser kommissionen att föreslå följande:

- *En ändring av bestämmelserna om finansiering* av det transeuropeiska nätet genom att höja taket för gemenskapens finansiella medverkan vid gränsöverskridande projekt rörande naturhinder och vid projekt vid kandidatländernas gränser.
- *Införandet av en gemenskapsram* för att göra det möjligt att använda inkomsterna från avgiftsbeläggningen av konkurrerande transportleder till anläggningen av ny infrastruktur, särskilt järnvägsinfrastruktur.

När det gäller de tekniska föreskrifterna avser kommissionen att föreslå följande:

- En harmonisering av *miniminormerna för säkerhetsnivån i väg- och järnvägstunnlar* på det transeuropeiska transportnätet.
- Ett direktiv som möjliggör att *garantera en driftskompatibilitet mellan vägavgiftssystemen* på det transeuropeiska vägnätet.

DEL 3: PLACERA ANVÄNDARNA I CENTRUM FÖR TRANSPORTPOLITIKEN

Europeiska unionens invånare har rätt till ett transportsystem som motsvarar var och ens förväntningar och behov, oavsett om det rör sig om vanliga resenärer eller yrkestransportörer.

Användarna bör åter placeras i centrum vid utformningen av transportpolitiken:

Användarnas främsta oro är **den bristande trafiksäkerheten**, som upplevs som ett ständigt hot.

Användarna har även rätt att få veta exakt hur mycket det kostar att färdas på motorvägarna eller åka med kollektivtrafiken. Utnyttjandet av infrastrukturen och kampen mot luftföroreningar och trafikstockningar har ett pris. Det är hög tid att redogöra för **de verkliga kostnaderna**, för att de framtida valen av transportsätt skall kunna ske på ett så öppet och enhetligt sätt som möjligt.

Unionens medborgare förväntar sig inte endast säkrare resor. De vill även att resorna skall vara så bekväma som möjligt, särskilt när det krävs byten mellan olika transportsätt. Dessutom vill de att deras **rättigheter** som resenärer erkänns i högre utsträckning.

Slutligen förväntar sig användarna **effektivare transporter inom städerna**. Bullret och luftföroreningarna, och deras effekt på invånarnas hälsa, utgör ett växande problem i de europeiska städerna, och det måste snarast möjligt ske en klarare avgränsning av personbilens och kollektivtrafikens plats i stadstrafiken. Med tanke på fördragets begränsningar, i synnerhet **subsidiaritetsprincipen**, avser kommissionen att på de flesta områden främja ett utbyte av bra metoder. Åtgärderna när det gäller stadstrafiken, som är nödvändiga för att uppnå en hållbar utveckling, är utan tvekan svårast att genomföra. Dessa åtgärder faller inom de lokala myndigheternas behörighetsområde.

I DEN BRISTANDE TRAFIKSÄKERHETEN

Vägrafiken är farligast och kostar flest människoliv av samtliga transportsätt. Vägrafikolyckorna har länge betraktats som oundvikliga i det moderna samhället och har därför under lång tid inte väckt några starka reaktioner. Hur skall annars den relativa toleransen när det gäller vägolyckor förklaras, då det totala antalet dödsoffer på de europeiska vägarna motsvarar en flygplansolycka med ett medeldistansflygplan om dagen.

Samtidigt är trafiksäkerheten en av de största angelägenheterna för Europas medborgare, om inte den största⁶³.

De studier som gjorts visar att de europeiska bilförarna förväntar sig hårdare åtgärder när det gäller trafiksäkerheten, såsom en förbättring av vägkvaliteten, bättre

⁶³

I Frankrike till exempel visade en enkät som utförts av BVA och som publicerades i Journal du Dimanche den 21 januari 2001, att detta utgör de franska invånarnas största oro, framför allvarliga sjukdomar, livsmedelssäkerhet osv.

förarutbildning, tillämpning av trafiklagstiftningen, kontroll av fordons säkerhet och trafiksäkerhetskampanjer⁶⁴.

Ända fram till 1990-talet var det svårt att formulera gemensamma insatser på området för trafiksäkerhet eftersom gemenskapen saknade uttryckliga befogenheter. Gemenskapen har emellertid sedan lång tid tillbaka bidragit till säkerheten i vägtrafiken. Upprättandet av den inre marknaden gjorde det möjligt, främst genom en teknisk standardisering, att utveckla säkrare fordonsutrustning tack vare mer än femtio olika direktiv⁶⁵ (obligatorisk användning av bilbälte, bestämmelser för transport av farligt gods, användning av hastighetsbegränsare för lastbilar, standardiserade körkort samt kontrollbesiktning av samtliga fordon).

I och med Maastrichtfördraget gavs slutligen gemenskapen tillräckliga befogenheter för att kunna fastställa ramarna för trafiksäkerheten och vidta de nödvändiga åtgärderna⁶⁶.

Men trots dessa nya befogenheter delas ännu i dag inte åsikten att det råder ett behov av en uttalad gemenskapspolitik på trafiksäkerhetsområdet av samtliga medlemsstater, och gemenskapsinsatserna försvåras av subsidiaritetsprincipen⁶⁷.

Europeiska unionen bör förbinda sig att under det kommande årtiondet verka för ett ambitiöst mål att reducera antalet dödsfall i samband med trafikolyckor med hälften, genom integrerade insatser som syftar till att göra det transeuropeiska vägnätet säkrare och där de mänskliga och tekniska aspekterna tas i beaktande.

A. Dagliga dödsfall: 40 000 döda i trafiken varje år

Unionens medborgare betalar ett alltför högt pris för sin ökade rörlighet. Sedan 1970 har 1,64 miljoner personer omkommit i trafikolyckor. Visserligen skedde en signifikant minskning av antalet dödsoffer i samband med trafikolyckor i början av 1990-talet, men denna tendens har avstannat under de senare åren.

Över 40 000 personer omkom och över 1,7 miljoner personer skadades i trafikolyckor inom Europeiska unionen förra året. Den hårdast drabbade åldersgruppen är den mellan 14 och 25 år, för vilken trafikolyckorna utgör den främsta dödsorsaken. **Var tredje person kommer någon gång under sitt liv att skadas i en trafikolycka.** Den direkta, mätbara kostnaden för trafikolyckorna uppgår till 45 miljarder euro. De indirekta kostnaderna (inklusive de drabbades och anhörigas kroppsliga och själsliga lidande) är tre till fyra gånger högre. Siffran **160**

⁶⁴ SARTRE-projektet (Social Attitude to Road Traffic Risk in Europe): SARTRE 1 omfattade under 1992 15 länder, och SARTRE 2 omfattade under 1997 19 länder.

⁶⁵ Till exempel bestämmelser om att samtliga fordon skall utrustas med vindrutor av laminerat glas, bilbälten på samtliga passagerarplatser, främre skydd och laterala skydd för samtliga fordon samt standardiserade bromssystem.

⁶⁶ Artikel 71 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen ändrad genom fördraget om Europeiska unionen.

⁶⁷ Ett exempel på detta är förslaget om en lagstadgad högsta tillåtna blodalkoholkoncentration, som för första gången lades fram 1988, och som sedan inte togs upp för behandling vid något av de följande 24 Europeiska råden. Förslaget har aldrig genomförts. Kommissionen antog den 17 januari 2001 en rekommendation innehållande det ursprungliga förslagets övergripande mål i en förbättrad version.

miljarder euro om året, motsvarande 2 % av Europeiska unionens BNP, har framförts⁶⁸.

De medel som anslås för att öka trafiksäkerheten är otillräckliga. Insatserna för att förebygga trafikolyckor är mycket begränsade: de motsvarar knappt 5 % av den totala kostnaden för olyckorna, inklusive de utgifter som betalas ut via försäkringar i form av skadestånd och andra ersättningar och som uppgår till 60 miljarder euro.

Ansvar och resurserna fördelas på ett stort antal trafiksäkerhetsorgan, såväl på statlig som regional nivå, vilket försvårar en samordning av politiken och begränsar möjligheterna att vidta mer omfattande åtgärder.

De flesta program som utarbetats har endast haft en symbolisk effekt i brist på egentligt innehåll. Från vissa medlemsländer hävdas ibland, till försvar för den passiva hållningen, att avsaknaden av mer påtagliga resultat beror på kulturella skillnader mellan medlemsstaterna. Vissa tekniska åtgärder, såsom infrastrukturens säkerhet, kräver omfattande investeringar, och medlemsstaterna har en tendens att skjuta dessa åtgärder på framtiden.

Om alla medlemsstater uppnådde samma resultat som Förenade kungariket och Sverige, skulle det vara möjligt att minska antalet dödsoffer i trafiken till omkring 20 000 om året. Man har konstaterat att antalet trafikdödade under 1998 i till exempel Sverige och Portugal, som har likartade befolkningstal, förhöll sig till varandra som 1 till 4,5. Medan Förenade kungariket och Frankrike förhöll sig till varandra som 1 till 2,5⁶⁹. Det finns även stora möjligheter till förbättringar i kandidatländerna, där fordonen i genomsnitt är äldre än i medlemsstaterna och där den nya tekniken (ABS, krockkuddar med mera) inte finns tillgänglig.

Sverige antog 1997 det ambitiösa landsomfattande programmet "noll dödade och skadade i trafiken". I detta program tas samtliga faktorer upp där de lokala myndigheterna och företagen spelar en framträdande roll. Dessa uppmuntras till exempel att tillämpa säkerhetskriterier i samband med den offentliga upphandlingen av fordon eller transporttjänster för att främja ett ökat utbud av säkra fordon. Kontinuerliga förbättringar av vägnätet utförs för att antalet allvarliga olyckor skall minska. Åtgärder i form av incitament vidtas även i samråd med den privata sektorn för att minska efterfrågan på vägtransporter och därmed risken för personskador.

B. Halvera antalet dödsfall

För att öka trafiksäkerheten måste Europeiska unionen sätta upp ett **ambitiöst mål att åstadkomma en minskning av antalet trafikdödade under perioden 2000–2010. Kommissionen avser att verka för ett gemensamt mål att halvera antalet trafikdödade inom unionen under denna period.** Det åligger främst de statliga och lokala myndigheterna att vidta åtgärder för att uppnå målet om en halvering av antalet trafikdödade senast 2010, men även Europeiska unionen måste verka för att

⁶⁸ Betänkande av Ewa Hedkvist Petersen rörande Meddelandet från kommissionen till rådet, Europaparlamentet, Ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén om "Prioriteringar när det gäller vägtrafiksäkerheten inom EU - Lägesrapport och klassificering av åtgärder» (KOM(2000) 125 - C5-0248/2000 - 2000/2136(COS)) antaget av Europaparlamentet den 18 januari 2001.

⁶⁹ Antalet trafikdödade under 1998 var 531 i Sverige, 2 425 i Portugal, 3 581 i Förenade kungariket och 8 918 i Frankrike.

målet uppnås, dels genom en spridning av bra metoder, dels genom insatser på följande två nivåer:

- En harmonisering av påföljderna.
- Ett främjande av ny teknik i syfte att öka trafiksäkerheten.

Kommissionen förbehåller sig rätten att på grundval av en utvärdering 2005 lägga fram förslag om ny lagstiftning.

1. En harmonisering av påföljderna

Det är ett faktum att kontrollerna och påföljderna varierar i hög grad från en medlemsstat till en annan. Bilisterna och lastbilsförarna vet att de måste "lätta på gasen" i vissa länder och att de i princip ostraffat kan ignorera hastighetsbegränsningarna i andra länder. Detta konstaterande är upprörande med tanke på hur lätt det är för fordonsförare att passera mellan olika länder. För samma lagöverträdelser borde påföljderna (kvarhållande av fordon, körkortsåterkallelse) vara desamma oavsett förarens nationalitet och i vilken medlemsstat lagöverträdelsern ägde rum. I dag är det möjligt för en förare vars körkort återkallats i en medlemsstat att erhålla ett nytt körkort i en annan medlemsstat.

En förare som åker från Köln till London via E40 och E5 måste när han når den belgiska gränsen sänka hastigheten till 120 km/h, kan sedan åter höja den till 130 km/h i Frankrike för att slutligen köra i 112 km/h inom Förenade kungariket. När han väl kommit fram till slutdestinationen kan han dricka alkohol motsvarande en blodalkoholkoncentration på 0,8 promille, men måste sedan begränsa sitt alkoholintag för att inte överskrida den högsta tillåtna blodalkoholkoncentrationen under tillbakaresan som ligger på 0,5 promille i Belgien och Frankrike.

I dag kan de franska myndigheterna återkalla en förares körkort om denna har en blodalkoholkoncentration som överstiger 0,8 promille och i framtiden även om föraren överskridit den tillåtna hastigheten med mer än 40 km/h. I dessa fall tillåter fransk lag emellertid endast att körkortet återkallas om föraren är av fransk nationalitet.

Kommissionen anser att vårdslöshet i trafiken kan liknas vid brottslighet och planerar att, inom ramen för gemenskapspolitiken på det rättsliga området, vidta åtgärder på detta område både när det gäller lastbilstrafiken och biltrafiken.

Som exempel kan tas den belgiska organisationen RED, som har utvecklat nyskapande och effektiva åtgärder på området för trafiksäkerhet, i synnerhet följande:

- Kurser i defensiv körning, det vill säga hur man återfår kontrollen över sitt fordon om man tvingas nödbromsa i regn, hur man ställer in ratt och säte med mera.
- Alternativa påföljder vid trafiköverträdelser i samarbete med det belgiska justitiedepartementet: i stället för att tvingas betala böter eller få körkortet återkallat deltar föraren i en kurs i defensiv körning och får vårda svårt trafikskadade personer vid särskilda vårdinrättningar.

Insasterna i syfte att harmonisera bestämmelserna, påföljderna och övervakningen (särskilt av hastighetsöverträdelser och rattfylleri) bör i första hand inriktas mot det transeuropeiska motorvägsnätet, som trafikeras av ett växande antal förare av olika

nationaliteter och som för övrigt samfinansieras av gemenskapen, och bör först och främst avse de internationella kommersiella transporterna. Detta åstadkoms i synnerhet genom en teknisk tillnärmning av de olika ländernas infrastruktur, och även genom en viss harmonisering av vägmärken och signaler.

De många systemen för vägmarkeringar och vägmärken på de europeiska vägarna, särskilt körriktningssmärken som inte harmoniserats genom Förenta Nationernas konventioner, utgör en fara för trafikanterna. Principerna för signalering varierar från en medlemsstat till en annan på samma slags väg. För att markera att det rör sig om en motorväg används grön färg i fem länder och blå färg i övriga länder. Principerna för språkanvändning vid ortnamn varierar också, liksom numreringen av vägarna. **Därför bör ett stegvist införande av harmoniserade vägmärken och signaler på det transeuropeiska nätet planeras tillsammans med ett harmoniserat system för signaler på fordonen.** På sikt kommer det antagligen bli nödvändigt att även införa ett gemensamt system för identifiering av de olika vägvägnarna på det transeuropeiska vägnätet för att förbättra sikten och säkerställa kvaliteten på samtliga delar av nätet.

En tydligare utmärkning av **de platser där det sker flest olyckor** – med i synnerhet tydliga uppgifter om antalet drabbade personer – borde underlätta för de europeiska trafikanter som färdas på de stora trafiklederna i de olika medlemsstaterna att identifiera dessa platser.

Möjligheten att utföra kontinuerliga granskningar av trafiksäkerheten på det transeuropeiska vägnätet samt undersökningar av olika åtgärders potentiella effekt efter förebild av miljökonsekvensutredningarna bör undersökas, särskilt när det gäller projekt för vilka gemenskapsstöd ansöks.

Dessutom krävs förnyade insatser i **kampen mot alkohol i samband med bilkörning**, och ytterligare ansträngningar att finna en lösning på frågan rörande **bruket av narkotika och medicin**, som nedsätter förmågan att framföra fordon på ett säkert sätt. Kommissionen antog den 17 januari 2001 en rekommendation där medlemsstaterna uppmanas att fastställa en gemensam gräns för högsta tillåtna blodalkoholkoncentration till 0,2 promille för yrkesförare, motorcykelförare och nyblivna förare.

För att bekämpa rattfylleriet i Belgien inleddes 1995 kampanjen "Bob", vilket utskrivet betyder den som kör dricker inte, som har blivit mycket framgångsrik. Bilisterna uppmanas att utse en person i vänkretsen som skall avstå från att dricka vid fester för att kunna köra de övriga hem utan risk.

I Frankrike har förutom kampanjer för ett allmänt medvetandegörande även andra metoder utvecklats för att minska antalet dödsolyckor i samband med hemfärder från diskotek. Vid vissa inrättningar erbjuder man sig vid besökarnas ankomst att ta hand om bilnyckeln, och återlämnar den sedan efter stängningsdags först efter att ha kontrollerat att förarens blodalkoholkoncentration inte överstiger det tillåtna värdet.

I flera regioner har de platser där det inträffat dödsolyckor märkts ut med siluetter i vägrenen för att påverka bilisterna att köra försiktigare. 37 % av bilförarna uppger att de kör mer uppmärksam när de ser dessa siluetter, och 20 % uppger att de sänker hastigheten.

I flera medlemsstater har man försökt förebygga riskbeteenden genom olika nyskapande initiativ, med särskild tonvikt på unga förarens intag av alkohol, och det är viktigt att ett utbyte och en spridning av dessa bra metoder uppmuntras.

Tabell 1 Tillåtna hastigheter och blodalkoholkoncentrationer i Europeiska unionen

	B	DK	D	EL	E	F	IRL	I	L	NL	A	P	FIN	S	UK
Stadstrafik	50	50	50	50	50	50	48	50	50	50	50	50	50	50	48
Vägar	90	80	100	110	90	90	96	90	90	80	100	100	80	90	96
Motorvägar	120	110	Se fotnot 70	120	120	130	112	130	120	120	130	120	120	110	112
Blodalkoholkoncentration (mg/ml)	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,8	0,8	0,8	0,5	0,5	0,5	0,5	0,2	0,8

Källa: Europeiska kommissionen och medlemsstaterna

I ett förslag till direktiv som är under behandling i rådet och Europaparlamentet, åläggs resande att använda bilbälte vid färd med linjebussar om dessa är utrustade med bälten. Det finns redan ett direktiv om bilbälten i bussar som fastställer de tekniska normerna för bilbältena utan att för den skull ålägga biltillverkarna att installera dem. **För att direktivet skall bli effektivare krävs att busstillverkarna åläggs att utrusta samtliga säten med bälten, på samma sätt som skett i fråga om personbiltillverkarna.** Ett förslag till direktiv om detta kommer att läggas fram under 2002.

2. Informationstekniken i trafiksäkerhetens tjänst

De tekniska framstegen gör det möjligt att effektivisera de traditionella metoderna för kontroll och påföljder tack vare utvecklingen av automatiserade hjälpmedel och bilburen utrustning till stöd för framförandet av fordon. Installation av svarta lådor i vägfordonen, såsom skett i andra transportmedel, gör det möjligt att registrera nödvändiga värden för en förbättrad förståelse av de tekniska orsakerna till olyckor, att skapa ett ökat ansvar från bilisternas sida, att påskynda den rättsliga processen i samband med olyckor, att reducera de kostnader som uppstår på grund av olyckor och att vidta effektivare förebyggande åtgärder. Kommissionen antog ett förslag i juni 2001 om obligatorisk utrustning med hastighetsbegränsare i samtliga fordon som väger över 3,5 ton eller rymmer mer än 9 passagerare (hastigheten begränsas till 90 km/h för fordon i nyttotrafik och 100 km/h för bussar).

Behovet av oberoende utredningar

Frågan rörande utredningar i samband med trafikolyckor är problematisk. Syftet med de utredningar som utförs på begäran av domstolsmyndigheterna är i dag främst att ersätta de skador som uppkommit på grund av olyckan och fastställa ansvaret genom tillämpning av gällande lagstiftning. Dessa utredningar kan emellertid inte tillgodose de krav, som på senare tid uppkommit och som är under utveckling i Europa och USA, på oberoende tekniska utredningar för att fastställa orsakerna till olyckor och för att förbättra

⁷⁰

Inga hastighetsbegränsningar på motorvägarna, men en rekommenderad högsta hastighet på 130 km/h. På mer än halva nätet är högsta tillåtna hastighet 120 km/h eller lägre.

lagstiftningen.

Sedan flera år tillbaka föreskriver gemenskapslagstiftningen denna typ av utredningar för civilflyget⁷¹. Liknande bestämmelser planeras nu även för järnvägen⁷². Kommissionen överväger dessutom ett förslag om en utveckling av denna typ av utredningar inom sjöfarten⁷³, och på medellång sikt bör bestämmelserna även tillämpas på vägtrafikolyckor.

Dessa oberoende utredningar bör utföras på nationell nivå, men enligt en metodologi som utarbetats av gemenskapen. Utredningsresultaten bör meddelas en kommitté sammansatt av oberoende experter, som har sitt säte i kommissionen och som har i uppdrag att förbättra den gällande lagstiftningen och anpassa metodologin till i synnerhet den tekniska utvecklingen.

I samband med den tredje konferensen om utredningar av olyckor, som arrangerades av Europeiska rådet för transportsäkerhet (ETSC) erinrade P. von Vollenhoven⁷⁴ helt riktigt att "en permanent oberoende organisation inte endast innebär en garanti för att utredningarna utförs oberoende. Den innebär även en garanti för att dess rekommendationer verkligen omsätts i praktiken."

Introduktionen av ett elektroniskt körkort skulle även underlätta kontrollen i samband med kvarhållande av fordon tillhörande förare som förlorat sitt körkort och därmed bidra till en harmonisering av påföljderna.

Europeiska unionen har ett stort och t.o.m. ensamt ansvar, när det gäller att främja nyskapande tekniska lösningar som kan leda till **nya säkra fordon**. De intelligenta transportsystemen utgör exempel på sådana lösningar, och de ägnas för övrigt stort uppmärksamhet i åtgärdsplanen *eEurope* som antogs av Europeiska rådet i Feira i juni 2000 och bekräftades av Europeiska rådet i Stockholm i mars 2001. Mot bakgrund av detta är det önskvärt att verka för att nya fordon utrustas med aktiva säkerhetssystem, och därefter skulle samtliga nya fordon inom gemenskapen kunna utrustas med sådana system genom ett avtal⁷⁵ med bilindustrin på gemenskapsnivå. Man räknar med att sådana fordon utrustade med innovativ teknik för till exempel trafikledning och anti-krocksystem, skulle kunna öka trafiksäkerheten med upp till 50 %. Utvecklingen av ny teknik borde även kunna öka

⁷¹ Direktiv 94/56/EG fungerar som modell för övriga transportsätt. Detta direktiv fastställer de grundläggande principerna för utredningar om civila flygolyckor och olyckstillbud. Kommissionen kompletterade detta direktiv genom att i december 2000 anta ett förslag till direktiv om rapportering av olyckor och tillbud inom civila luftfarten. Detta förslag kompletterar den nuvarande gemenskapslagstiftningen och avser en analys av olyckstillbud, som vanligtvis förebedar olyckor.

⁷² Genom ändringen av direktiv 91/440/EEG, som ingår i det "järnvägspaket" som antogs i december förra året, tvingas medlemsstaterna anta bestämmelser för att det systematiskt skall genomföras vid olyckor. Kommissionen kommer i slutet av 2001 att anta ett förslag till direktiv om järnvägssäkerhet som tvingar medlemsstaterna att på nationell nivå inrätta fullständigt oberoende organ med uppdrag att utreda olyckor. En samarbetsmekanism på gemenskapsnivå kommer att inrättas, eventuellt inom ramen för den kommande Järnvägssäkerhetsbyrån.

⁷³ I direktiv 1999/35 om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik, krävs att det från och med den 1 december 2000 görs en objektiv utredning vid olyckor för alla berörda fartyg som bedriver trafik till eller från gemenskapens hamnar. Kommissionen avser att senast 2004 föreslå ett harmoniserat system för alla sjöolyckor.

⁷⁴ Ordförande i Nederländska kommittén för transportsäkerhet.

⁷⁵ Detta avtal, som är under beredning i kommissionen, skulle främst omfatta system för kontroll av avstånd, kollisionsförebyggande och kontroll av förarens vaksamhet.

fordonens krockssäkerhet tack vare nya material och nya avancerade konstruktionsmetoder för att förstärka fordonens struktur.

De framsteg som gjorts när det gäller fordonens däck (minskning av mängden utslungat vatten från de tunga lastbilarnas däck, förbättrat väggrepp på hala underlag, varningssystem för lågt lufttryck) borde på kort sikt leda till att bränsleförbrukningen och däckens bulleralstring minskar med bibehållen hög säkerhet. Man räknar med en minskning av bränsleförbrukningen med 10 % och cirka 1 000 färre dödsfall om året.

Stora framsteg har gjorts när det gäller **skydd av förare och passagerare i fordonen** i samband med kollisioner. De nya intelligenta säkerhetssystemen, till exempel krockkuddarna, anpassar elektroniskt skyddet efter antalet resande, dessas fysiska egenskaper och typ av kollision. Systemen som ger påminnelse om att bilbälten skall användas bör bli standardutrustning i fordonen.

I Sverige använder 95 % av de resande bilbälte. Hälften av de som omkom i trafikolyckor använde emellertid inte bilbälte vid olyckstillfället.

Vidare skulle säkerhetsnormer för konstruktionen av bilarnas framvagnar kunna införas **för att öka skyddet för fotgängare och cyklister**, vilket skulle möjliggöra en minskning av antalet trafikdödade med upp till 2 000 personer om året. En frivillig överenskommelse med bilindustrin om sådana säkerhetsnormer diskuteras för närvarande⁷⁶.

På grund av den ökande trafikvolymen är det slutligen av **säkerhetsskäl absolut nödvändigt att införa en bättre reglering av fordonens hastighet**, vilket även skulle möjliggöra en minskning av trafikstockningarna. Förutom vinster i form av ökad trafiksäkerhet skulle en reglering av fordonens hastighet medföra kraftigt minskade utsläpp av växthusgaser. Mest lovande är de nya tekniska lösningarna som gör det möjligt att fastställa ett fordons optimala hastighet i varje ögonblick med hänsyn till aktuell trafiksituation, vägunderlag och yttre omständigheter, såsom väderförhållanden, och förmedla denna information till föraren via yttre signaler eller via bilburen kommunikationsutrustning. Det är viktigt att unionens vägar och fordon så snart som möjligt utrustas med denna nya teknik och att samtliga resenärer får tillgång till de nya informationssystemen.

Ett nytt handlingsprogram för trafiksäkerhet för perioden 2002–2010 kommer att utformas, i vilket de **åtgärder** kommer att identifieras som gör det möjligt att uppnå det övergripande målet att reducera antalet dödsfall i trafiken med 50 %, och samtliga insatser på nationell nivå och gemenskapsnivå som bidrar till att minska antalet dödsoffer i trafikolyckor kommer att följas upp.

- Medlemsstaterna uppmanas att **öka samarbetet och utbytet av erfarenheter på området för förebyggande och analys av trafikolyckor**, särskilt via de gemensamma verktyg som utvecklats utifrån databasen CARE⁷⁷ eller genom att grunda ett Europeiskt trafiksäkerhetsobservatorium som samordnar stödverksamheten och som riktar sig till både trafiksäkerhetsexperten och allmänheten.

⁷⁶ Meddelande från kommissionen av den 11 juli 2001 innehållande ett förslag om en frivillig överenskommelse med industrin.

⁷⁷ Gemenskapsdatabas för trafikolyckor (CARE, Community database on Accidents on the Road in Europe).

- En harmonisering av påföljderna och bestämmelserna (särskilt vägmärken och signaler, tillåtna blodalkoholkoncentrationer och hastighetsöverträdelser) kommer att föreslås för den internationella transporten inom det transeuropeiska motorvägsnätet
- En förteckning över de platser där det sker flest olyckor kommer att upprättas för att förse dem med lämpliga vägmärken och signaler.
- En kommitté av oberoende experter med specialkompetens när det gäller utredningar av trafikolyckor kommer att inrättas vid kommissionen för att bistå kommissionen med rådgivning rörande utvecklingen av samtliga bestämmelser på säkerhetsområdet.

Kommissionen förbehåller sig rätten att lägga fram förslag om ny lagstiftning från och med 2005, om inte påtagliga förbättringar kunnat konstateras under de kommande 3-4 åren.

II. DE VERKLIGA KOSTNADERNA FÖR RESENÄRERNA

De som utnyttjar transportmedlen har rätt att få veta hur mycket de egentligen betalar och vart pengarna går. Att hålla trafikstockningarna inom Europa under kontroll, att kämpa mot växthuseffekten, att utveckla infrastrukturerna, och att öka säkerheten på vägarna och i kollektivtrafiken, att minska miljöpåverkan har ett pris. Till dessa samhällsekonomiska kostnader tillkommer utgifterna för investeringar i bättre kontroll av transporterna, i nya tåg och ny infrastruktur (till exempel flygplatser). I framtiden kommer dessa förbättringsåtgärder, som både samhället och de individuella resenärerna drar fördel av, att i mer eller mindre stor utsträckning ersättas av resenärerna själva, med bevarande av resenärernas tillgång till kontinuerliga tjänster av hög kvalitet inom hela unionen.

Det kommer att ske en allmän höjning av priset på transporter, men i synnerhet kommer prisstrukturen att förändras. I den förra Vitboken om den gemensamma transportpolitiken konstaterade kommissionen att *"en av de främsta orsakerna till snedfördelningen och den bristande effektiviteten är att transportanvändarna inte ersätter den totala kostnad som de ger upphov till. [...] Priset speglar inte den totala samhällsekonomiska kostnaden för transporterna, och det råder därför en onaturlig hög efterfrågan. Genom lämpliga avgifts- och infrastrukturspolitiska åtgärder kommer denna bristande effektivitet till stor del att försvinna med tiden.*

Paradoxalt nog finns det i dag alltför många avgifter inom transportsektorn: registreringsavgifter, fordonsskatter och trafikförsäkringar, bensinskatter och vägavgifter. Skattetrycket inom transportsektorn är mycket högt, men framförallt är det ojämnt fördelat. Resenärerna betalar lika hög skatt oavsett deras ansvar när det gäller infrastrukturslitage, trafikstockningar och föroreningar.

Den nuvarande fördelningen av kostnaderna mellan skattbetalarna, resenärerna och infrastrukturförvaltarna ger upphov till en kraftig snedvridning av konkurrensen mellan aktörerna och en snedfördelning mellan transportsätten.

För att en balans mellan de olika transportsätten skall möjliggöras bör det införas avgifter som tillämpas enligt samma principer oavsett transportsätt och som i högre utsträckning återspeglar de verkliga kostnaderna för respektive transportsätt, vilka hittills ersatts av staten, det vill säga skattbetalarna och företagen, och i mindre utsträckning av resenärerna. Genom att utgå från koncepten att "användaren skall betala" och "förorenaren skall betala" borde, såsom ledamoten av Europaparlamentet

Paolo Costa uttryckte det i ett betänkande⁷⁸ nyligen, "resenärerna betala den kvantifierbara del av transportkostnaderna som motsvarar deras utnyttjande av infrastrukturen, dess kvalitet och dess säkerhet."

Europeiska rådet i Göteborg betonade för övrigt att en "hållbar transportpolitik bör innefatta åtgärder för en fullständig internalisering av de sociala och miljörelaterade kostnaderna" och att "åtgärder krävs för att sambandet mellan transporttillväxten och den ekonomiska tillväxten skall brytas, särskilt genom en övergång från vägtransporter till järnvägs- och sjötransporter samt kollektivtrafik". **Gemenskapen bör därför vidta åtgärder i syfte att gradvis ersätta de nuvarande skatter som belastar transportsystemet med nya effektivare instrument för att integrera infrastrukturkostnaderna och de externa kostnaderna.** Dessa instrument utgörs å ena sidan av ett avgiftssystem för användningen av infrastruktur, vilket är särskilt effektivt när det gäller att minska trafikstockningar och övriga miljörelaterade olägenheter, å andra sidan av en bränsleskatt, som underlättar en kontroll av koldioxidutsläppen. Dessa båda instrument möjliggör en ökad differentiering och anpassning av både skatterna och avgifterna⁷⁹, och de bör samordnas eftersom den senare kompletterar den förra.

A. *Mot en gradvis avgiftsbeläggning av infrastruktur användningen*

Grundprincipen för en avgiftsbeläggning av infrastruktur användningen är att avgiften bör täcka infrastrukturkostnaderna⁸⁰, men även de externa kostnaderna i samband med olyckor, luftföroreningar, buller och trafikstockningar. Denna princip gäller för samtliga transportmedel, för samtliga kategorier av resenärer, och för såväl privatfordon som fordon i yrkesmässig trafik.

När det gäller privatfordonen är emellertid den gränsöverskridande trafiken begränsad, och i samband med en avgiftsbeläggning uppkommer frågan rörande den fria rörligheten och frånvaron av inre gränser. Det är alltså inte lämpligt att gemenskapen ingriper i de nationella och lokala myndigheternas beslut, såsom fastställandet av avgifter för användning av de allmännyttiga anläggningarna, där transportinfrastrukturerna ingår. I stället bör gemenskapens insatser inriktas mot att identifiera, sprida och uppmuntra bra metoder, till exempel via forskningsprogram, där de gör större nytta. När det gäller de fordon som används i yrkesmässig trafik har däremot gemenskapen befogenhet att upprätta en ram, som möjliggör för medlemsstaterna att gradvis integrera de externa kostnaderna och infrastrukturkostnaderna och som garanterar enhetligheten hos dessa insatser, i syfte att undvika en snedvridning av konkurrensen.

Prisstrukturen bör i större utsträckning återspegla kostnaderna för samhället. Med tanke på den brokiga prislagstiftning som råder i dag och riskerna för en snedvridning av konkurrensen mellan transportsätten förefaller det nödvändigt att upprätta en rättslig ram för avgiftsbeläggningen av infrastrukturer inom samtliga transportsätt.

⁷⁸ Betänkande från Europaparlamentet – A50345/2000.

⁷⁹ En beskattning av fordon utifrån miljökritierier, särskilt passagerarfordon, skulle även kunna gynna försäljningen och användningen av miljövänligare fordon (se bilaga III).

⁸⁰ Kapitel 3 i vitboken "Rättvisa trafikavgifter", KOM(1998) 466, innehåller en förteckning över de olika slags kostnaderna.

1. En prisstruktur som återspeglar kostnaderna för samhället

Kostnaderna för samhället är kvantifierbara. Tabellen nedan anger de kostnader som uppkommer då en tung lastbil tillryggalägger 10 mil på en motorväg på landsbygden under lågtrafik. En beräkning har skett av de kostnader som uppkommer i samband med luftföroreningar (hälsokostnader och skadade odlingar), klimatförändringar (översvämningar och skadade odlingar), infrastruktur⁸¹, buller (hälsokostnader), olyckor (medicinska kostnader) och trafikstockningar (tidsförlust).

Tabell 2 Externa kostnader och infrastrukturkostnader (euro) som uppkommer då en tung lastbil tillryggalägger 100 kilometer på en motorväg med gles trafik

<i>Externa kostnader och infrastrukturkostnader</i>	<i>Genomsnittligt intervall</i>
Luftföroreningar	2,3–15
Klimatförändringar	0,2–1,54
Infrastruktur	2,1–3,3
Buller	0,7–4
Olyckor	0,2–2,6
Trafikstockningar	2,7–9,3
Totalt	8–36

Källa: Generaldirektoratet för energi och transport

En del av dessa externa kostnader och infrastrukturkostnader täcks av de avgifter som betalas av de tunga lastbilarna, vilket framgår av nedanstående tabell, där beräkning skett av de genomsnittliga avgifterna bestående av bränsleskatter, fordonsskatter och vägavgifter. I tabellen anges även det genomsnittliga värdet av infrastruktursavgifterna i de länder där sådana avgifter tas ut i form av vägtullar eller skattemärken, samt den planerade avgiftsnivån i Tyskland och den nuvarande avgiftsnivån i Schweiz.

Oavsett vilken lösning som väljs för avgiftsbeläggning på motorvägarna, varierar den genomsnittliga avgiften för en tung lastbil som tillryggalägger en sträcka på 10 mil mellan 12 och 24 euro – varav knappt 8 euro utgörs av infrastrukturavgifter.

Om avgifterna höjs genom att en infrastrukturaavgift eller en bränsleskatt införs kommer trafiken att minska, vilket kommer att reducera de externa kostnaderna och infrastrukturkostnaderna till dess att det uppstår **en jämvikt mellan kostnaderna och avgifterna. Strävan efter att uppnå denna jämvikt bör vara den centrala beståndsdelen i ett effektivt och rättvist avgiftssystem.**

De avgiftssystem som införs kommer att tillämpas på transportnätet i sin helhet, vilket gör att denna jämvikt lättare uppnås.

⁸¹

Dito.

Tabell 3 Kostnader och avgifter (euro) för en tung lastbil som tillryggalägger 10 mil på en glest trafikerad motorväg belagd med vägavgifter

<i>Totala kostnader (externa kostnader och infrastruktur-kostnader)</i>	<i>Genomsnittliga avgifter⁸²</i>	<i>Genomsnittliga infrastruktur-avgifter</i>	<i>Planerad avgift i Tyskland</i>	<i>Gällande avgift i Schweiz</i>
8–36	12–24	8,3	13	36

Källa: Generaldirektoratet för energi och transport (siffror från 1998)

Ett antal åtgärder som för tillfället är under genomförande kommer sannolikt leda till att kostnaderna och avgifterna minskar, till exempel kommer en stegvis skärpning av utsläppsnormerna för motorfordon sannolikt att leda till minskade luftföroreningar. En avgiftsbeläggning med priser som återspeglar de reella kostnaderna för olika typer av motorer, trafikstockningar och övriga faktorer som inverkar på de externa kostnaderna, kommer att leda till varierande trafikavgifter. Områden med tät trafik kommer att beläggas med högre vägavgifter än områden med gles trafik och så vidare.

Tvärtemot vad som ofta hävdas kommer en integrering av de externa kostnaderna inte att hämma gemenkapens konkurrensförmåga. Avgiftsnivån i sin helhet bör nämligen inte förändras i någon väsentlig mån. Det bör först och främst ske en grundläggande förändring av avgiftsstrukturen, för att det skall vara möjligt att integrera de externa kostnaderna och infrastrukturkostnaderna i priset på transporterna. Om vissa medlemsstater i nödfall tvingas höja den allmänna nivån på vägavgifterna, skulle sådana åtgärder enligt Paolo Costa⁸³ *"utformas så att en kraftig ökning av beskattningen (inklusive avgiftsbeläggningen) inom ekonomin i dess helhet undviks"*, till exempel genom att en eventuell höjning av avgifterna för infrastruktur användandet kompenseras genom en sänkning av övriga skatter, såsom inkomstskatterna, eller av de inkomster som anslås till finansieringen av infrastrukturer.

Tillämpningen av informationstekniken och telekommunikationstekniken inom transportsektorn kommer att leda till mer tillförlitliga och precisa system för lokalisering, identifiering och övervakning av fordon och laster, i synnerhet satellitnavigationssystemen (Galileo). Detta möjliggör noggrannare avgiftssystem, med differentierade tariffer för till exempel infrastrukturskategori (nationell, internationell) och användande (tillryggalagd distans, användandets varaktighet). Även andra objektiva faktorer kan tas i beaktande, såsom fordonskategori (miljöanpassning, egenskaper som medför slitage på infrastrukturen⁸⁴), grad av trafikstockningar (tid på dagen, veckodag, period under året) och position (i tätort, kring tätort, mellan tätorter och på landsbygden).

Industrinormer för automatiska system för uttag av vägtullar via kommunikation på korta avstånd kommer inom kort att upprättas, och det pågår arbete med att klarlägga

⁸² Exklusive moms.

⁸³ Se fotnot 78.

⁸⁴ När det gäller lastbilstransporter till exempel antalet axlar och typ av hjulupphängning.

de avtalsmässiga och juridiska aspekterna för att möjliggöra en driftskompatibilitet mellan näten. Andra aspekter återstår (användare som inte har automatisk utrustning, bedrägerier med mera). Kommissionen har trots ansträngningar inte lyckats övertyga transportföretagen att på frivillig basis och på kort sikt genomföra en driftskompatibilitet. **Mot bakgrund av detta avser kommissionen att under 2002 och på grundval av det pågående arbetet lägga fram ett förslag till gemenslagslagstiftning i form av ett direktiv i syfte att garantera driftskompatibiliteten mellan vägtullsystemen på det transeuropeiska vägnätet.** Ett sådant system kommer att göra det möjligt för trafikanterna att betala infrastrukturavgifterna på ett smidigt sätt och med samma betalningssätt längs hela nätet, utan att förlora tid vid tullstationer. En bilist som i dag önskar åka från Bologna till Barcelona är tvungen att betala vägavgifter vid mer än sex tullstationer, och de elektroniska betalningssystem som används är varken harmoniserade mellan länderna eller inom länderna.

Det bör betonas att avgiftssystemet för användande av infrastruktur, som skulle möjliggöra en internalisering av de externa kostnaderna, särskilt miljökostnaderna, i priset på transporten, skulle kunna ersätta övriga vägavgiftssystem, såsom systemet i Österrike med "miljöpoäng" som delas ut till de tunga lastbilar som trafikerar det österrikiska nätet efter dessas grad av miljöanpassning. Kommissionen kommer att undersöka om det vore lämpligt att införa ett övergångssystem i de känsliga bergområdena i fall att den generella ändringen av lagstiftningen rörande avgifterna inte skulle träda i kraft före inledningen av 2004.

2. En lapptäcke av lagar

Inom de flesta transportsätt förekommer det redan i dag avgiftssystem för användande av infrastrukturen, såsom järnvägs-, hamn- och flygplatsavgifter, avgifter för luftfarten och motorvägstullar. Vart och ett av dessa system har utformats med tanke på ett särskilt transportsätt inom ett särskilt land, vilket ibland ger upphov till en bristande enhetlighet som inverkar störande på de internationella transporterna, eller till och med medför risk för diskriminering mellan de olika aktörerna och mellan de olika transportsätten. Det kan till exempel förekomma att ett godståg som passerar ett tätbebyggt område där det råder mycket stora trafikstockningar tvingas betala en avgift till infrastrukturförvaltaren, medan en lastbil som passerar samma område normalt inte behöver betala någon vägtull.

I vitboken från 1998 om rättvisa trafikavgifter föreslog kommissionen ett program för en gemenskapsstrategi i flera etapper. Detta program är ännu långt ifrån förverkligat, och den gemenskapsrättsliga ramen för avgifterna är fortfarande ofullständig.

När det gäller lastbilstransporten kunde kommissionens förslag om större hänsyn till miljökostnaderna inom den gemenskapsrättsliga ramen för en avgiftsbeläggning av tunga lastbilars utnyttjande av infrastrukturen endast genomföras delvis och under trycket av förhandlingarna om ett avtal mellan Europeiska unionen och Schweiz. Den gällande gemenskapsramen för tunga lastbilar begränsas därför till att omfatta en minimigräns för fordonsskatten, maximigränser för trafikavgifterna på motorvägsnäten och kontroll av att det sker en korrekt beräkning av vägtullarnas

storlek⁸⁵. Inom unionen samexisterar i dag ett vägtullarnas Europa, bestående av vägtullar för trafikanter på vissa motorvägar, ett Eurovinjetternas Europa, bestående av avgifter för tunga lastbilar i form av så kallade Eurovinjetter, som ger innehavaren rätt att utnyttja hela nätet och som vanligtvis betalas en gång om året, samt ett avgiftsfritt Europa, där resenärerna inte behöver erlägga någon avgift alls för att utnyttja nätet. Resultatet är nedslående, såväl när det gäller en eventuell tillnärmning av de olika nationella systemen som när det gäller möjligheten att ta hänsyn till miljökostnaderna.

Den nuvarande lagstiftningen rörande vägavgifter

Gemenskapslagstiftningen tillåter inte medlemsstaterna att införa vägtullar som överstiger kostnaderna för infrastrukturen⁸⁶. Även om ett avgiftssystem som bygger på vägtullar har den fördelen att det tar hänsyn till intensiteten hos infrastruktur användandet, tillämpas det vanligtvis endast på motorvägsnäten. Enligt Eurovinjett-systemet måste de tunga lastbilarna erlägga en årlig avgift vars storlek bestäms med hänsyn till deras miljöpåverkan och till väginfrastrukturen. Avgifterna fastställs med hänsyn till utsläpp (EURO-norm) och fordonets storlek (antal axlar), och uppgår till mellan 750 och 1 550 euro om året. Systemet tillämpas endast i sex medlemsstater (Belgien, Nederländerna, Luxemburg, Tyskland, Danmark och Sverige). Detta system ger emellertid endast delvis konkret form åt den centrala principen om en rättvis och effektiv avgiftsbeläggning (att de externa kostnaderna i sin helhet skall betalas av användarna), eftersom det rör sig om en fast kostnad som inte är knuten till fordonets årliga tillryggalagda distans.

När det gäller sjötransporterna undersöker kommissionen de gällande tarifferna i Sverige inom denna sektor, särskilt hamnavgifterna och avgifterna för att minska utsläppen av miljöfarliga ämnen, för att avgöra om en tillämpning av denna strategi inom gemenskapen skulle göra det möjligt att ta större hänsyn till de externa kostnaderna. Mot bakgrund av denna undersökning skulle en ny gemenskapsrättslig ram kunna föreslås för att knyta hamnavgifterna till dessa kostnader.

När det gäller järnvägstransporterna medger den nuvarande gemenskapslagstiftningen redan en internalisering av de externa kostnaderna för järnvägstrafiken eftersom en sådan inte har någon negativ effekt på järnvägens konkurrenskraft gentemot övriga transportmedel. Medlemsstaterna kan emellertid endast införa tariffier som tar hänsyn till miljökostnaderna om dessa kostnader betalas av de konkurrerande transportmedlen. Det återstår att undersöka möjligheten att införa avgifter knutna till buller och vid behov genomföra ett nytt tariffieringssystem som gör det möjligt att ta hänsyn till denna samhällsekonomiska kostnad.

När det gäller flygtransporterna har förslaget om en gemenskapsrättslig ram för flygplatsavgifterna lämnats utan åtgärd. Flera möjligheter är emellertid under diskussion inom denna sektor, såsom en flygbiljettavgift, avgifter knutna till den tillryggalagda sträckan och flygmotorernas egenskaper samt avgifter knutna till landnings- och startavgifterna⁸⁷.

⁸⁵ Direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer.

⁸⁶ Europeiska gemenskapernas domstol erinrar, i sin dom av den 26 september 2000 rörande Brenner-motorvägen, om ett antal förpliktelser som följer av gemenskapslagstiftningen på detta område (C-205/98: kommissionen mot Österrike).

⁸⁷ Meddelandet "Luftfarten och miljön" från 1999 innehåller en analys av olika typer av tänkbara miljöavgifter, avgifter för flygfotogen och en mer allmän strategi som omfattar all slags miljöpåverkan från luftfarten.

Allmänt sett är medlemsstaternas nuvarande system för de olika transportmedlen inte konsekventa och saknar enhetlighet på unionsnivå, vilket gör det omöjligt att ta hänsyn till de externa kostnaderna.

3. Behovet av en gemenskapsrättslig ram

Flera medlemsstater har visat intresse för en mer rättvis fördelning av de externa kostnaderna för transportinfrastrukturerna. Tyskland, Nederländerna och Österrike planerar till exempel att införa ett avgiftssystem baserat på den tillryggalagda sträckan, och kommer att slopa vägtullsystemet och systemet med vignetter som erhålls för en fast tidsperiod.

De nuvarande gemenskapsbestämmelserna bör alltså ersättas av en modern gemenskapsrättslig ram för avgiftssystemen för utnyttjandet av infrastrukturer, för att främja liknande initiativ genom att garantera en konkurrens på lika villkor mellan transportsätten och effektivare tariffer. En sådan reform kräver en likabehandling av de olika aktörerna och de olika transportsätten. Oavsett om det rör sig om flygplatser, hamnar, vägar, järnvägar eller inre vattenvägar borde priset på utnyttjandet av infrastrukturen variera enligt samma principer i förhållande till typ av transportsätt, tid på dagen, avstånd, fordonstorlek och tyngd samt övriga faktor som förorsakar trafikstockningar eller har en försämrande effekt på infrastrukturerna eller miljön.

En sådan förändring kräver en fullständig omstrukturering av räkenskaperna inom transportsektorn med en detaljerad granskning av samtliga avgifter, tariffer och statliga stöd till varje transportsätt, samt de externa kostnaderna.

På basis av det pågående arbetet planerar kommissionen att under 2002 föreslå ett ramdirektiv som för vart och ett av transportsätten fastställer principerna för en avgiftsbeläggning av infrastruktursanvändandet samt avgiftsstrukturen.

Detta förslag, som ger varje medlemsstat en betydande handlingsfrihet beträffande genomförandet, kommer att åtföljas dels av en gemensam metodologi för fastställande av tariffnivåer som omfattar de externa kostnaderna, dels av villkor för en konkurrens på lika villkor mellan transportsätten.

Arbetet med utformningen av denna metodologi är redan långt framskridet, och de huvudsakliga externa kostnader som kommer att tas i beaktande återfinns i tabell 3.

När det gäller vägtransporterna kommer avgifterna att anpassas efter fordonens miljöpåverkan⁸⁸. De kommer även att baseras på typ av infrastruktur (motorväg, riksväg, väg inom tätort), tillryggalagd distans, axeltryck, typ av hjulupphängning och grad av trafikstockningar. Införandet av dessa avgifter kommer att ske gradvis och samordnas med en sänkning av övriga avgifter som belastar sektorn, såsom fordonsskatter, för att minimera konsekvenserna av den nya avgiften för sektorn.

Detta direktiv borde sedan gradvis tillämpas på övriga transportmedel. När det gäller järnvägstransporterna kommer mekanismerna för tilldelning av tidsluckor att integreras med de nya avgifterna, och avgifterna kommer att differentieras främst

⁸⁸

Förutom Euro-normerna från 1 till 5 som tillämpas vid utsläpp, skulle en klassificering som tar hänsyn till bulleralstringen även kunna komma i fråga.

med hänsyn till bristande infrastrukturkapacitet och till miljöpåverkan. När det gäller sjötransporterna kommer en integrering ske av de kostnader som är knutna till sjösäkerheten (särskilt stöd i samband med navigering till havs, utmärkning av farleder och tillhandahållande av bogserbåtar, såsom "Abeille") Samtliga fartyg som trafikerar gemenskapens vatten skulle erlägga sådana avgifter.

I många fall kommer en hänsyn till de externa kostnaderna att generera ett intäktsöverskott efter att kostnaderna för utnyttjandet av infrastrukturen täckts. **För att transportsektorn skall dra största möjliga fördel av de disponibla överskjutande intäkterna, är det viktigt att dessa placeras i särskilda nationella eller regionala fonder för finansiering av åtgärder för att minska eller kompensera för de externa kostnaderna (dubbel utdelning).** Det kommer att ske en prioritering av sådana infrastrukturprojekt som gynnar intermodalitet och därmed är miljövänligare.

De överskjutande intäkterna kan i vissa fall visa sig otillräckliga, när det till exempel av transportpolitiska hänsyn krävs anläggning av omfattande och dyr infrastruktur, såsom järnvägstunnlar, för att främja intermodaliteten. **Ramdirektivet bör därför tillåta undantag och möjliggöra tillskott av ytterligare medel utöver det belopp som krävs för att täcka de externa kostnaderna.** Motivet för tillskott av sådana medel skulle vara finansiering av alternativa, miljövänligare infrastrukturer. Undantag skulle endast beviljas för projekt rörande sådan infrastruktur som är **oumbärlig för passage förbi ur miljösynpunkt ömtåliga naturhinder**, och dessa projekt skulle genomgå en inledande undersökning och en noggrann uppföljning av kommissionen.

B. Behovet av att harmonisera bränsleskatterna

Bränsleskatten utgör ett komplement till avgiftssystemet för användande av transportinfrastrukturer i syfte att möjliggöra en internalisering av de externa kostnaderna i det pris som betalas av användarna. Bränsleskatten möjliggör i synnerhet en internalisering av den del av de externa kostnaderna som är knuten till utsläpp av växthusgaser. I dag är vägtransportsektorn emellertid fullständigt avreglerad, och det faktum att beskattningen av bränsle inte är harmoniserad upplevs som ett allt större hinder för en väl fungerande inre marknad.

Beskattningen av bränsle sker främst via punktskatter. Medlemsstaterna beslöt 1992 enhälligt att upprätta ett gemenskapssystem för beskattning av mineraloljor grundat på två direktiv som föreskriver en lägsta skattesats för varje mineralolja alltefter användning (motorbränsle, användning inom industrin eller handeln, uppvärmning). I praktiken är punktskatterna ofta betydligt högre än de fastställda minimivärdena, som inte uppräknats sedan 1992, och skillnaden är stor mellan de olika medlemsstaterna, till exempel mellan Grekland och Förenade kungariket, där priset på blyfri bensin är 307 respektive 783 euro per 1 000 liter.

Ett flertal undantagssystem möjliggör dessutom för medlemsstaterna att minska eller slopa punktskatterna på oljeprodukter. Gemeskapslagstiftningen föreskriver till exempel att bränsle som används inom den kommersiella luftfarten skall befrias från skatter.

För övrigt har medlemsstaterna enligt gemenskapslagstiftningen möjlighet att lägga in en särskild begäran om befrielse från eller reduktion av punktskatterna, om

begäran är förenlig med gemenskapslagstiftningen, särskilt på området för miljöskydd, energi och transport, men även den inre marknaden och konkurrens. Sådana beslut om undantag har gjort det möjligt att gynna införandet av ny teknik och rena bränslen (blyfria eller låga svavelhalter).

Mot en harmoniserad beskattning av bränsle för yrkesmässig lastbilstransport

När bränslepriserna i mitten av 2000 rusade i höjden utsattes gemenskapens lastbilstransportörer för ett mycket stort ekonomiskt tryck. Bränslet står för omkring 20 % av driftkostnaderna inom ett lastbilstransportföretag. Sektorns struktur, särskilt förekomsten av ett stort antal mycket små företag, medför att företagens förhandlingsläge gentemot uppdragsgivarna är relativt svagt, vilket i sin tur medför en långsammare anpassning av tarifferna vid en ökning av råvarupriserna. Dessutom varierar punktskatterna på diesel kraftigt mellan medlemsstaterna, från 246 till 797 euro per 1 000 liter, vilket leder till ökade spänningar på en avreglerad marknad.

Kommissionen påpekar även att de genomsnittliga punktskatterna på diesel är omkring 140 euro (för 1 000 liter) lägre än accisavgifterna på blyfri bensin.

För övrigt krävs det enligt principerna för en hållbar utveckling att köparna av transporttjänster i högre grad betalar det "verkliga" priset, det vill säga det pris som även tar hänsyn till de externa kostnaderna, i synnerhet för växthusgaser. Dessutom är det uppenbart att beskattningen har en dämpande effekt på variationerna i råoljepriset.

En uppdelning av systemet för beskattning av bränsle för å ena sidan yrkesmässig trafik och å andra sidan privattrafik skulle möjliggöra för medlemsstaterna att minska skillnaden i beskattning av bensindrivna och dieseldrivna bilar.

Följaktligen är det på kort sikt nödvändigt att föreslå ett bränsle för yrkesmässig trafik, som skulle beskattas via ett harmoniserat skattesystem. Syftet med en sådan strategi skulle vara att införa en harmoniserad gemenskapstäckande punktskatt på diesel för yrkesmässig trafik, som överstiger genomsnittet av de nuvarande avgifterna på diesel. Denna strategi skulle

- stå i samklang med gemenskapens politik på områdena för transport, miljö och energi eftersom den, tack vare en höjning av punktskatterna, främjar ett återupprättande av balansen mellan transportmedlen och en större internalisering av de externa kostnaderna,
- skapa en bättre fungerande inre marknad genom att begränsa snedvridningen av konkurrensen,
- gynna vägtransportsektorn genom att kostnaderna blir stabilare.

På medellång sikt är det önskvärt att införa en liknande beskattning av bensin och diesel för samtliga köpare av bränsle.

Det skall här påpekas att direktiven 92/81/EEG et 92/82/EEG redan föreskrev skilda punktskattesatser för bensin (337 euro per 1 000 liter) och diesel (245 euro per 1 000 liter) vid användning som motorbränsle. En fördjupad analys visar tydligt att denna differentiering av bensin och diesel sammanhängde med de ekonomiska behoven inom vägtransportsektorn; det krävdes skattelättnader för denna sektor, som var den största förbrukaren av diesel i slutet av 80-talet, då detta direktiv utarbetades, för att den inte skulle drabbas av ekonomiska problem.

Kommissionen noterar slutligen att om det sker en kraftig ökning av råoljepriset, skulle denna ökning vid behov kunna kompenseras genom en konjunkturutmättningsmekanism som finansieras via kompletterande budgetmedel knutna till de ökade momsintäkterna.

De alternativa bränslena, slutligen, åtnjuter ofta skattebefrielser eller skattelättnader, även om medlemsstaternas nivåer skiljer sig åt. Dessa bränslen är emellertid av

särskilt stor betydelse såväl för att säkerställa en trygg energiförsörjning som för att minska transporternas miljöpåverkan. Grönboken om säkerställande av en trygg energiförsörjning föreskriver att 20 % av den totala konsumtionen kring 2020 skall utgöras av alternativa bränslen. Följaktligen bör det kommande förslaget till direktiv om energikällor, vilket möjliggör en skattedispens till förmån för vätgas och biobränslen, antas så snart som möjligt. En annan betydelsefull komponent i detta program för ett stegvist införande av olika typer av alternativa bränslen är direktivet som för närvarande är under utarbetande i kommissionen om fastställande av en procentuell minimiandel biobränsle som skall tillsättas till all diesel och bensen som släpps ut på marknaden.

Utöver beskattningen av bränsle är skillnaden mellan momssystemen inom flygtransporterna, järnvägstransporterna och busstransporterna ett problem i vissa länder. Den illojala konkurrens mellan transportsätten som uppstår på grund av denna skillnad, liksom dess potentiellt menliga inverkan på den inre marknaden, kommer att analyseras. I synnerhet skulle en momsbeläggning av flygtransporterna kunna bli aktuell.

För övrigt medför fastställandet av den plats där skatten för transporttjänsterna skall uppbäras avsevärda tillämpningsproblem, som kommissionen har för avsikt att lösa tack vare nya förslag inom ramen för den nya momsstrategin. Avdragsreglerna i samband med köp av företagsfordon, slutligen, varierar mellan medlemsstaterna, vilket medför administrativa svårigheter som även bör åtgärdas. Det bör i detta sammanhang noteras att ett förslag om harmonisering av avdragsrätten redan är under behandling i rådet.

III. MÄNSKLIGARE TRANSPORTER

De stora förändringar som skett inom transportsektorn i och med avregleringen och de tekniska framstegen får inte överskugga det faktum att transportsektorn inte endast är en produkt som lyder marknadslagarna, utan även en samhällsservice i allmänhetens intresse. Därför önskar kommissionen dels uppmuntra de åtgärder som främjar intermodaliteten för persontransporter, dels förstärka sina egna insatser rörande passagerarnas rättigheter inom samtliga transportmedel, och samtidigt diskutera möjligheten att i framtiden komplettera dessa rättigheter med skyldigheter.

A. *Intermodalitet i samband med persontransporter*

När det gäller persontransporterna kan avsevärda förbättringar göras för att underlätta resan och förenkla byte mellan transportsätt, som i dag utgör ett stort problem. Det förekommer alltför ofta att resenärerna avråds från att byta mellan olika transportsätt. Resenärerna har även svårigheter att få information och att beställa biljetter om resan omfattar olika bolag eller byte mellan olika färdssätt, och i vissa fall kompliceras bytet mellan olika transportsätt av dåligt anpassade infrastrukturer (till exempel brist på parkeringsplatser för bilar och cyklar).

Under beaktande av subsidiaritetsprincipen bör på kort sikt åtgärder på tre områden prioriteras, dock utan anspråk på att utgöra en fullständig lösning på problemet.

1. Utveckling av en integrerad biljettförsäljning

Införande av system som möjliggör en integrerad biljettförsäljning – med full insyn rörande tarifieringen – mellan järnvägsbolag eller mellan olika transportsätt (flyg – bil – färja – kollektivtrafik – parkering) bör uppmuntras för att underlätta byte från ett nät, eller transportsätt, till ett annat.

Vissa järnvägsbolag, som det i Nederländerna, erbjuder redan i dag sina resenärer en integrerad "tåg+taxi"-tjänst med samma biljett. Denna tjänst skulle även kunna tillämpas inom kollektivtrafiken, inom tåg/flyg-tjänsterna eller inom biluthyrningen. En integrering av olika bolags tjänster i en och samma tariff och ett och samma färdbevis, såsom det system som togs i bruk i den franska regionen Ile de France 1976 och i Neapel förra hösten, gör det möjligt att erbjuda passagerarna ökad flexibilitet och därmed öka attraktionskraften hos kollektivtrafiken⁸⁹.

2. Effektivare bagagehantering

Intermodaliteten bör även omfatta extra tjänster, särskilt bagagehantering. I de fall då resenären har möjlighet att registrera sin flygbiljett på järnvägsstationen, tvingas han i dag själv ta hand om sitt bagage vid bytet av transportmedel.

Air-Fer: en fungerande kombination

Nyskapande metoder för att främja intermodaliteten har utvecklats i Tyskland och mellan Belgien och Frankrike.

Flygbolaget Lufthansa har slutit ett avtal med Deutsche Bahn om att erbjuda järnvägsresor mellan Stuttgart och Frankfurt med direktanslutning till ankommande eller avgående internationella flyg från Frankfurts flygplats. Resenärerna behöver endast utföra en enda transaktion för att boka denna resa, tack vare en kombinerad tåg-flyg-biljett. Resbagaget checkas in vid ankomsten till järnvägsstationen, och den resande har samma rättigheter som vanliga resenärer i fall av problem, oavsett om ansvaret vilar på Deutsche Bahn eller Lufthansa.

Om denna tjänst, som för närvarande endast befinner sig på teststadiet, visar sig bli framgångsrik, skulle de båda aktörerna kunna sluta liknande avtal för andra förbindelser med en restid som understiger två timmar. Enligt uppskattningarna kommer det på sikt att ske en modal överföring till tåget motsvarande 10 % av Lufthansas inrikes kort- och långdistansresor. Den kapacitet som på detta sätt frigörs kommer att kunna utnyttjas av mellan- och långdistanstrafiken.

Även Air France och Thalys har slutit ett avtal enligt vilket Thalys ombesörjer transporten av samtliga resenärer med Air France som avreser från Bryssel och som bokat en mellan- eller långdistansresa. Air France chartrar två vagnar i vart och ett av de fem Thalys-tåg som dagligen trafikerar Bryssel-Charles de Gaulle, och har ett biljettkontor i järnvägsstationen Bruxelles Midi samt egen personal under tågresan. Thalys-sträckan klassificeras av Air France som en flygresor i bokningssystemen, och kunderna behöver inte göra någon kompletterande bokning, utan reser med en flygbiljett precis som vanligt. En preliminär incheckning av passagerare och bagage sker i Bruxelles Midi, men i framtiden kommer hela incheckningsförfarandet att äga rum i Bryssel.

Nyskapande och effektiva tjänster som dessa gör det möjligt att minska överbelastningarna på vissa av de större europeiska flygplatserna och förbättra punktligheten och kvaliteten

⁸⁹

Det franska färdbeviset Carte Orange infördes 1976 och omfattar SNCF-RATP-APTR samt FNTR. I Neapel och 43 omgivande kommuner gäller sedan november 2000 ett enda färdbevis, kallat "UNICO". Det var från början tänkt att gälla endast ett år. Men en förlängning planeras redan nu.

3. Trygga kontinuiteten i resorna

Det är viktigt att anlägga ett kontinuitetsperspektiv i samband med planeringen av transporterna. Den fysiska planeringen är av grundläggande betydelse i detta sammanhang. De största järnvägs-/tunnelbanestationerna, busstationerna och parkeringsplatserna bör erbjuda möjlighet till byte mellan privatfordon och kollektivtrafik, tillhandahålla extratjänster (till exempel affärer) och därigenom uppmuntra resenärerna att färdas med de allmänna kommunikationsmedlen, som är miljövänligare. En möjlighet är att tillhandahålla parkeringsplatser utanför städerna (och i anslutning till järnvägs-, buss- och spårvagnsstationerna) – med goda anslutningar i form av allmänna kommunikationsmedel (inklusive taxi) – för att uppmuntra bilisterna att lämna bilen utanför staden, något som tillämpas i München och Oxford. En anpassning av de allmänna kommunikationsmedlen för att göra det möjligt för resenärerna att ta med sig cykel är ett annat sätt att främja intermodaliteten vid kortare resor. Det skall noteras att cykeln är ett transportsätt som alltför ofta bortses från i sammanhanget, trots att det företas omkring 50 miljoner cykelresor (5 % av det totala antalet resor) om dagen i Europa. I Danmark sker 18 % av alla resor med cykel, och i Nederländerna 27 %.

För att en framgångsrik intermodalitet skall kunna åstadkommas bör skälig hänsyn även tas till taxin, som lämpar sig väl till både persontransporter och kompletterande tjänster (mindre transporter av varor, expressleveranser med mera). Vidare bör det på sikt gå att reducera tidsförlusten i samband med byten mellan olika transportsätt genom att utveckla intelligenta trafiksystem som informerar resenärerna om transportförhållandena. Dessutom måste tillgången till samtliga transportsätt förbättras för att en framgångsrik intermodalitet skall kunna åstadkommas. I detta sammanhang är det viktigt att ta hänsyn till de svårigheter som de rörelsehindrade personerna upplever när de färdas med kollektivtrafiken, för vilka byten från ett transportsätt till ett annat ibland innebär stora problem.

B. *Användarnas rättigheter och skyldigheter*

Den gradvisa avregleringen av transportmarknaden har medfört att ansvaret för utvecklingen inom transportsektorn nu främst vilar på transportföretagen. Användarna har visserligen erhållit vissa nya förmåner i form av lägre priser, men deras rättigheter måste tas till vara i högre utsträckning. De bör kunna utöva dessa rättigheter mot såväl transportföretagen som mot det allmänna. Det är kommissionens mål att under de kommande tio åren utveckla och precisera användarnas rättigheter och göra konsument- och användarorganisationerna delaktiga i denna process. Kommissionen undersöker i detta sammanhang om användarnas rättigheter även bör kompletteras med skyldigheter.

1. Användarnas rättigheter

Hittills har kommissionen koncentrerat sig på flygtransporterna och där inriktat verksamheten mot kompletterande åtgärder i samband med avregleringen av de olika marknaderna samt mot att säkerställa att passagerarna inte drabbas i fall av motstridiga nationella lagstiftningar. Passagerarnas rättigheter har preciserats i flera dokument. Samtliga dessa rättigheter har sammanställts till en **deklaration som finns anslagen på de flesta flygplatser inom gemenskapen och som stöds av**

dessas flygplatser. I denna deklaration anges till vilka nationella myndigheter användarna kan vända sig för att utöva sina rättigheter och för att informera kommissionen om hur de har blivit behandlade. Deklarationen kommer att anpassas i takt med att lagstiftningen utvecklas och nya frivilliga avtal sluts.

Nya förslag har lagts fram om en skärpning av flygbolagens ansvar i fall av olyckor, förseningar och förlust av bagage. **Kommissionen kommer att föreslå en förstärkning av resenärernas rättigheter, främst i form av skadestånd, i samband med att de drabbas av förseningar eller hindras från att gå ombord på ett flygplan på grund av ett oegentligt bruk av överbokningar från flygbolagens sida.** Åtgärder för att passagerarna skall få tillgång till indikatorer rörande kvaliteten på de tjänster som erbjuds kommer även att föreslås. För detta ändamål kommer kommissionen i enlighet med dess åtaganden att **publicera en ranking av flygbolagen utifrån punktligheten, andelen passagerare som hindras från att gå ombord på flygplanen, mängden förlorat bagage** med mera efter förebild av de metoder som tillämpas i USA. Därmed kommer användarna att få tillgång till objektiva kriterier för att kunna jämföra de olika flygbolagen, vilket sannolikt kommer att utgöra ett effektivt påtryckningsmedel för att förmå flygbolagen att höja kvaliteten på de tjänster som erbjuds.

Passagerarna har även rätt att erhålla korrekt information om det avtal de ingår med en flygtransportör, och avtalsvillkoren bör vara skäligen. Kommissionen kommer att vidta åtgärder rörande detta redan under 2001.

Samtidigt har kommissionen i samarbete med Europeiska civila luftfartskonferensen (ECAC) lanserat olika initiativ för att förmå de europeiska flygbolagen och flygplatserna att enas om frivilliga regler som kompletterar och preciserar den rättsliga ramen.

Det är hög tid att gemenskapen ingriper för att hjälpa passagerarna att utöva sina rättigheter, oavsett vilka dessa rättigheter är. Frågor såsom hur man identifierar den ansvarige, hur man inleder förfaranden inom andra medlemsstater och hur man får ersättning för skadan måste finna en lösning. **Detta är nödvändigt eftersom det på flygplatserna, till skillnad från i hamnarna, inte tycks finnas någon ansvarig instans, utan de olika aktörerna (förvaltare, tjänsteföretag, polis, flygbolag med flera) endast hänvisar till varandra i samband med klagomål från passagerare.** Därför bör flygresenärernas rättsliga skydd stärkas och möjligheter att överklaga beslut bör snarast ställas till deras förfogande.

Nästa etapp består i att i möjligaste mån sprida de gemenskapsåtgärder som vidtagits för att skydda flygresenärerna till övriga transportsätt, särskilt järnvägen och sjöfarten, och i den utsträckning detta är möjligt till stadstrafiken. Nya precisa åtgärder inom samtliga transportsätt krävs för att göra resenärerna medvetna om sina rättigheter och för att de skall kunna utöva dessa rättigheter oavsett transportsätt. Dessa insatser bör i synnerhet täcka användarbehoven såsom de anges i kommissionens meddelande om tjänster i allmänhetens intresse i Europa⁹⁰.

⁹⁰

Punkt 11 i meddelandet "Tjänster i allmänhetens intresse i Europa », KOM(2000) 580.

2. Användarnas skyldigheter

Resenärerna har även skyldigheter i samband med sina resor. Oansvarigt uppträdande från passagerare, vilket särskilt förekommer i samband med flygresor, kan få allvarliga konsekvenser för säkerheten ombord. Eldsvådor på grund av olovlig rökning ombord under flygningen är en av de mest fruktade säkerhetsriskerna. Om det uppstår en eldsvåda har personalen endast en och en halv minut på sig att agera innan giftiga gaser utvecklas.

Air France klassificerar olyckstillbud ombord enligt följande tre nivåer:

1. Ordväxling, passivt motstånd.
2. Häftigt humör, förolämpningar, aggressivitet, rökning på toaletterna.
3. Flygsäkerheten hotad, fysiska angrepp.

De många fallen av passageraraggressivitet – som förstärks i samband med alkoholintag – har föranlett vissa flygbolag att anordna psykologisk utbildning för besättningen för att den lättare skall kunna lösa eventuella konflikter. Tyvärr måste man konstatera att det förekommer aggressivitet även inom kollektivtrafiken och på tågen gentemot konduktörer och förare. Påföljder för sådana brott mot ordningsföreskrifterna medför emellertid både praktiska och juridiska problem. En diskussion på europeisk nivå är nödvändig för att söka svar på de sistnämnda problemen.

Kommissionen kommer att publicera en ny version av rättighetsdeklarationen för flygtransporter där både passagerarnas rättigheter och skyldigheter framgår och i vilken de nya rättsregler som tillkommit på området förs in, och kommer att inleda arbetet med att utforma en deklaration om användarnas rättigheter och skyldigheter inom samtliga transportsätt.

3. En kollektivtrafik av hög kvalitet

Transporterna utgör en viktig fysisk förutsättning för den sociala sammanhållningen och för en balanserad utveckling inom unionen och intar därför en betydande plats i de allmännyttiga tjänsterna. Transporterna är för övrigt det enda område där begreppet allmän trafikplikt uttryckligen används i Romfördraget. I artikel 73 i EG-fördraget föreskrivs att *"Stöd är förenligt med detta fördrag, om det tillgodoser behovet av samordning av transporter eller om det innebär ersättning för allmän trafikplikt"*.

Europeiska rådet i Nice framhöll uttryckligen vikten av de tjänster som omfattas av den allmänna trafikplikten i ett uttalande om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse och fann i synnerhet att *"I detta avseende bör det bland annat fastställas hur de olika finansieringssätten av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse fördelar sig med tillämpning av bestämmelserna för statligt stöd. I synnerhet bör det fastställas om överensstämelsen mellan stöd för att kompensera extrakostnader för utförande av uppgifter av allmänt ekonomiskt intresse föreligger, med fullt beaktande av artikel 86.2"*.

Kollektivtrafiken omfattas alltså av särskilda bestämmelser när det gäller konkurrensrätt och friheten att tillhandahålla tjänster med beaktande av neutralitetsprincipen och proportionalitetsprincipen. Tanken är att kollektivtrafiken skall se till användarnas intressen och behov, inte de anställdas, samt garantera en

regelbunden och felfri trafik. Det har emellertid konstaterats att förändringarna i vissa länder under den senaste tiden har medfört att vissa företag som tidigare anlitat järnvägen för transporter har omprövat detta beslut på grund av den bristande tillförlitligheten, och i stället övergått till vägtransporter.

Kraven på kollektivtrafiken (till exempel regelbundenhet och punktlighet, tillgång på sittplatser och förmånliga taxor för vissa passagerarkategorier) utgör det främsta instrumentet för att garantera tjänster av allmänt ekonomiskt intresse på transportområdet. Medlemsstaterna, eller varje annan offentlig sammanslutning, kan alltså ålägga eller avtala med ett privat eller offentligt företag om att på vissa villkor, och utan att detta verkar konkurrensbegränsande, detta företag skall uppfylla vissa allmänna krav som företaget inte (eller inte med samma avtalsvillkor) skulle ha uppfyllt om det enbart sett till de egna ekonomiska intressena.

Kommissionen föreslog nyligen en ny strategi på området för landbaserade transporter med syfte att åstadkomma en avreglering av marknaden och samtidigt garantera öppna, högkvalitativa och effektiva kollektiva transporter **tack vare en reglerad konkurrens**. I förslaget till förordningen⁹¹ föreskrivs att de nationella statliga eller lokala myndigheterna bör sörja för att det inrättas en lämplig kollektivtrafiktjänst som baseras dels på minimikriterier för till exempel tillgänglighet, prisnivå, öppenhet avseende taxorna samt passagerarnas hälsa och säkerhet, dels på en tidsbegränsade varaktighet hos koncessionen. För detta ändamål ingår myndigheterna, efter anbudsinfordran, avtal om allmänna tjänster som löper under 5 år. De ansvariga för kollektivtrafiken har emellertid möjlighet att göra undantag från detta förfarande och ingå avtal om allmänna tjänster med en viss bestämd operatör för tjänster understigande 800 000 euro om året och för att tillgodose säkerhetskraven vid vissa typer av järnvägstransporter. Det planeras även lagstiftning för kontroll av eventuella företagskoncentrationer och för att skydda arbetstagarna vid byte av koncessionshavare.

Man vet av erfarenhet att ett begränsat ekonomiskt stöd generellt sett inte snedvrider konkurrensen eller leder till minskade handelsutbyten. I dag måste emellertid stödet till transportsektorn, till skillnad från stödet till övriga sektorer, anmälas till kommissionen i förväg. **Denna allmänna skyldighet förefaller oproportionerlig, särskilt när stödet rör ersättning för att kompensera för kraven på allmänna tjänster på transportförbindelser med gemenskapens randområden och mindre öar. Kommissionen kommer att föreslå en anpassning av förfarandena rörande detta.**

För att användarna skall garanteras en högkvalitativ tjänst till ett överkomligt pris, som tillhandahålls kontinuerligt inom hela gemenskapen och i överensstämmelse med gemenskapens konkurrensregler, kommer kommissionen att fortsätta sitt arbete med att utforma en uppsättning allmänna principer som skulle reglera samtliga tjänster av allmänt ekonomiskt intresse på området för transporter, särskilt följande principer:

- Förfarande via anbudsinfordran inom en tydlig rättslig ram som definierats på gemenskapsnivå.

⁹¹

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om medlemsstaternas åtgärder i fråga om krav på allmänna tjänster och slutande av avtal om allmänna tjänster avseende persontransporter på järnväg, väg och inre vattenvägar, KOM(2000) 7.

- Beviljande av undantag eller exklusiv rätt vid behov.
- Utbetalning av ekonomisk ersättning till de företag som utför tjänster som omfattas av den allmänna trafiplikten.

IV. RATIONALISERINGEN AV STADSTRAFIKEN

De växande storstadsområdena, de förändrade livsmönstren, den ökade rörligheten tack vare personbilen i kombination med en otillfredsställande kollektivtrafik ligger bakom det kraftiga uppsvinget för bilismen inom städerna under de senaste 40 åren. I vissa fall har insatser gjorts för att anpassa kollektivtrafiken då bostäder och arbetsplatser förlagts i städernas ytterkanter, men allmänt sett saknas det en samordning av stadsplaneringen och transportpolitiken, vilket har lett till att personbilstrafiken intagit i det närmaste en monopolställning när det gäller persontransporter i städerna. Den allt tätare biltrafiken i innerstäderna förorsakar stora problem, men trafiken ökar mest i de områden som omger städerna. I dessa områden uppvisar transporterna en mer splittrad karaktär och kollektivtrafiken har inte varit i stånd att tillgodose transportbehoven, delvis på grund av bristande flexibilitet. Dessutom hämmas tillväxten inom kollektivtrafiken på grund av bristande säkerhet i vissa områden och vid vissa tider på dygnet.

Den allt tätare trafiken och de ökande trafikstockningarna i stadsområdena går hand i hand med de allt större luftföroreningar, störande buller och ökade trafikolyckor. De flesta resor sker på korta sträckor och med kalla motorer, vilket kraftigt ökar bränsleförbrukningen, och utsläppen av miljöfarliga ämnen kan tredubblas eller fyrdubblas vid dessa transporter samtidigt som hastigheten sänks i motsvarande storleksordning på grund av trafikstockningarna. Stadstrafiken svarar för 40 % av koldioxidutsläppen, som i sin tur ger upphov till klimatförändringar, samt släpper även ut andra farliga ämnen som försämrar stadsinvånarnas hälsa, särskilt kväveoxider som leder till förhöjda ozonhalter och små partiklar som inte omfattas av miljölagstiftningen. De invånarkategorier som drabbas värst är barn, äldre och sjuka (luftvägssjukdomar, hjärt- och kärlsjukdomar och liknande), och hälsokostnaderna för samhället har uppskattats till 1,7 % av BNP⁹². Även säkerheten påverkas: hälften av alla dödsolyckor i trafiken inträffar i tätorterna – fotgängarna, cyklisterna och motorcyklisterna drabbas värst.

Enligt subsidiaritetsprincipen vilar ansvaret för stadstrafiken främst på de nationella och lokala myndigheterna, men det krävs omfattande åtgärder för att komma till rätta med trafikproblemen i städerna, som försämrar livskvaliteten för stadsinvånarna. Det största problemet som de nationella och lokala myndigheterna kommer att ställas inför, och som måste lösas inom en snar framtid, är hur trafiken skall kunna kontrolleras och i synnerhet personbilens plats i storstadsområdena. Oavsett vilken infallsvinkel man anlägger på problemet (luftföroreningar, trafikstockningar, brist på infrastruktur) pekar allt mot att **personbilsanvändandet i samhället måste minska**. En alternativ lösning är att främja miljövänliga fordon och utveckla en kollektivtrafik av hög kvalitet.

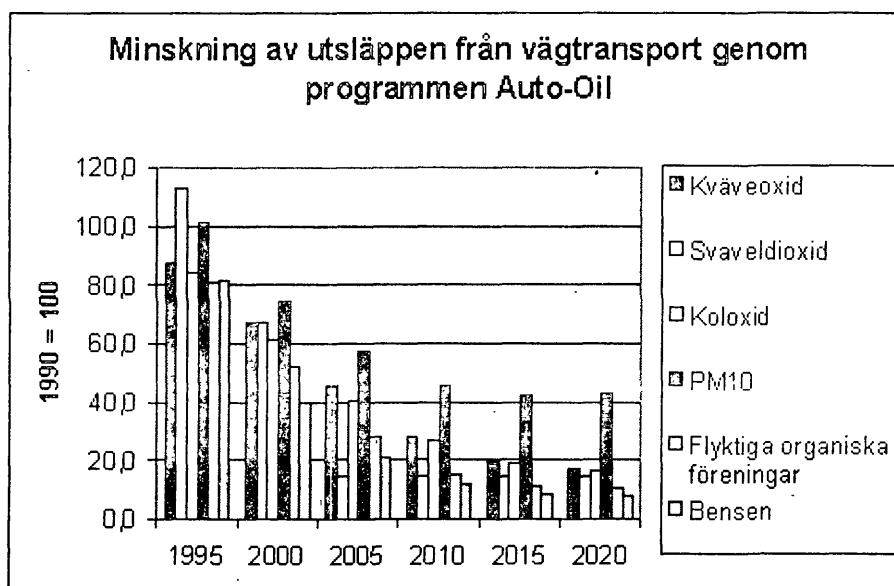
⁹²

World Health Organisation. Health Costs due to Road Traffic related Air pollution. An impact assessment project for Austria, France and Switzerland. June 1999.

Subsidiaritetsprincipen möjliggör för Europeiska unionen att vidta åtgärder, särskilt lagstiftande, i syfte att gynna en diversifierad bränsleförbrukning i samband med transporterna. Däremot saknar unionen befogenhet att lagstifta om alternativa lösningar till bilen i städerna. Därför begränsar sig kommissionen till att främja bra metoder.

A. *En diversifierad energianvändning inom transportsektorn*

Fordonen som är utrustade med den klassiska förbränningsmotorn, vars energiutbyte är långt ifrån optimalt, förorsakar en stor del av föroreningarna i städerna och ligger bakom en stor del av utsläppen av växthusgaser samt bidrar till att göra Europeiska unionen alltför energiberoende. Stora framsteg har gjorts tack vare en förbättrad bränslekvalitet och införande av utsläppsnormer för motorfordonen. Den redan antagna skärpningen av normerna kommer gradvis att ge resultat, vilket framgår av nedanstående diagram.



Dessa konkreta framsteg får emellertid inte dölja det faktum att det hittills vidtagits otillräckligt åtgärder när det gäller motorfordonens utsläpp av växthusgaser och när det gäller och Europeiska unionens energiberoende. Tack vare avtalet med den europeiska bilindustriföreningen (ACEA) är en minskning av de genomsnittliga koldioxidutsläppen från nya bilar med 25 % möjligt senast 2008. Nya mål för minskning av utsläppen efter 2008 bör även fastställas och utvidgas till att gälla även fordon i nyttotrafik, och det bör vidtas kompletterande åtgärder på gemenskapsnivå för att införa alternativa bränslen, särskilt biobränslen, samt stimulera efterfrågan genom försöksverksamhet.

1. En nya rättslig ram för alternativa bränslen

Forsknings- och utvecklingsinsatserna för att skapa nya typer av fordon som drivs med alternativa bränslen som medför lägre utsläpp har varit framgångsrika. Redan i dag utgör stadstrafiken en expansiv marknad för **alternativa bränslen**. I flera europeiska storstäder har en övergång skett: i Paris, Florens, Stockholm och Luxemburg, för att endast ge några exempel, har man infört bussar drivna med naturgas, grön diesel eller svavelfri diesel. I framtiden kommer såväl personbilar som tunga lastbilar att drivas med alternativa bränslen.

Den mest lovande strategin är bibränslen på kort och medellång sikt, naturgas på medellång och lång sikt och därefter vätgas. I grönboken "Mot en europeisk strategi för trygg energiförsörjning" föreslog kommissionen som mål för vägtransportsektorn att **ersätta 20 % av de konventionella bränslena med alternativa bränslen fram till 2020.**

En mer utspridd användning av bibränslen kommer att bidra till ett minskat energiberoende för Europeiska unionen, bättre miljö samt en produktions- och yrkesmässig diversifiering inom jordbrukssektorn. Produktion av bibränsle skulle kunna inta en särskilt viktig plats inom ramen för Gemensamma jordbrukspolitiken och förse landsbygden med nya ekonomiska resurser och bevara sysselsättningen inom jordbrukssektorn⁹³.

För att främja användandet av bibränslen avser kommissionen att under 2001 föreslå två precisa åtgärder:

Ett direktiv i syfte att i varje medlemsstat gradvis införa en obligatorisk miniminivå för konsumtion av bibränslen: Som en första etapp kommer en andel på 2 % att föreslås, med fullständig handlingsfrihet när det gäller hur detta mål uppnås, oavsett om det sker genom att bibränslen blandas med fossila bränslen eller genom att endast bibränslen används. På så sätt kommer alla önskade effekter, både på motorerna och på miljön, att undvikas. I stället kommer en stabil marknad att skapas, och den nuvarande produktionskapaciteten när det gäller bibränslen kommer att femfaldigas. Under den andra etappen är sedan målet att bibränslets marknadsandel skall uppgå till nästan 6 %.

Ny gemenskapsbestämmelser om skattelättnader för bibränslen: Förslaget kommer att underlätta för medlemsstaterna att skapa de nödvändiga ekonomiska och rättsliga förutsättningarna för att uppnå, eller till och med överträffa, målen i ovan nämnda direktiv, samtidigt som det tillgodoser behovet av en tillnärmning av de nationella bränsleskatterna. Förslaget ger medlemsstaterna frihet att genomföra skattesänkningar anpassade till budgetförutsättningar, lokala förhållanden (till exempel inom jordbruket) och den nationella politiken på området för teknik.

För övrigt bör åtgärder vidtas i syfte att skapa en enhetligare fordonsbeskattning, och det bör undersökas om det är möjligt att på gemenskapsnivå upprätta en bredare rättslig ram som gör det möjligt att differentiera beskattningen av passagerarfordon utifrån miljökriterier. Denna nya strategi, som kan utformas med bibehållande av medlemsstaternas budgetinkomster, skulle medföra en "grönare" beskattningen av bilar genom att uppmuntra till köp och användande av miljövänligare fordon.

2. En stimulering av efterfrågan genom försöksverksamhet

Det återstår fortfarande att i detalj identifiera det effektivaste tillvägagångssättet för att åstadkomma en tillräckligt stor stimulans av konsumtionen av naturgas och vätgas för att det skall vara möjligt att uppnå det ambitiösa målet att 20 % av bränslekonsumtionen skall utgöras av alternativa bränslen fram till 2020. **I framtiden bör den nya miljövänliga fordonstekniken få ett ökat**

⁹³

Om konsumtionen av bibränslen skulle motsvara 1 % av den totala konsumtionen av fossila bränslen inom unionen skulle det skapas 45 000–75 000 nya arbetstillfällen.

gemenskapsstöd, särskilt inom ramen för det sjätte ramprogrammet för forskning, något som även betonats i grönboken om trygg energiförsörjning. För ögonblicket har kommissionen förenat flera finansieringskällor inom ramen för CIVITAS-initiativet. Detta initiativ som lanserades i oktober 2000 har som mål att gynna nyskapande projekt för att utveckla miljövänlig stadstrafik. En budget på 50 miljoner euro har anslagits inom ramen för det femte ramprogrammet för forskning och teknisk utveckling. Fjorton städer har valts ut för försöksverksamhet⁹⁴. Fem städer i kandidatländerna är associerade⁹⁵.

Uvecklingen av en ny generation elhybridfordon (elmotor och förbränningsmotor)⁹⁶, fordon som drivs med naturgas och på längre sikt med bränslecell, är en mycket lovande teknik. Elfordon med batterier är även en teknik som i dag är direkt tillämplig. På grund av detta fordons begränsade räckvidd på 10 mil kan endast en introduktion ske på nischmarknader, såsom kommunalfordon eller inom det allmänna (vatten, el, gas, posttjänster med mera) där fordonen endast färdas kortare sträckor.

I Rochelle tillhandahåller kollektivtrafiken via initiativet "Liselec" 50 elfordon som allmänheten fritt kan disponera. Över 400 personer abonnerar i dag på denna tjänst. Kommunen har upprättat zoner där dessa fordon prioriteras i trafiken och på parkeringsplatserna, efter förebild av det system som tillämpas i Genua. Detta slags initiativ bör stödjas för att de skall bli tillräckligt framgångsrika och ge upphov till en märkbart förbättrad luftkvalitet. De berörda fordonen bör drivas med rena bränslen för att utsläppen av växthusgaser skall minska och gemenskapen bli mindre oljeberoende.

Det är även tänkbart att använda fordon i nyttotrafik och taxibilar inom städerna, som skulle ombesörja mindre leveransuppdrag (inklusive tjänster i allmänhetens intresse) och drivas med elektricitet, naturgas eller vätgas (bränsleceller). Åtgärder för att skapa incitament för en utveckling av en sådan trafik åligger de nationella och regionala myndigheterna enligt subsidiaritetsprincipen.

B. Främja bra metoder

Trafikstockningarna och luftföroreningarna – två företeelser som är intimt förknippade – bidrar till att försämra livskvaliteten i städerna. En av de främsta bakomliggande faktorerna är det alltför stora användandet av personbilar.

Det är därför nödvändigt att uppmuntra alternativa lösningar till bilen, både när det gäller infrastrukturer (tunnelbanelinjer, spårvagnar, cykelbanor⁹⁷, körfält reserverade för kollektivtrafik) och tjänster (transportförbindelser av hög kvalitet, information till resenärerna). Kollektivtrafiken bör även förbättras när det gäller bekvämlighet, kvalitet och snabbhet för att motsvara medborgarnas förväntningar. I många europeiska städer har man gjort insatser för att höja kvaliteten genom att öppna nya tunnelbane- eller spårvägslinjer och tagit nya bussar i drift som är anpassade för rörelsehindrade. Det är viktigt att kollektivtrafiken följer med i utvecklingen och

⁹⁴ Aalborg, Barcelona, Berlin, Bremen, Bristol, Cork, Göteborg, Graz, Lille, Nantes, Rom, Rotterdam, Stockholm och Winchester.

⁹⁵ Bukarest, Gdynia, Kaunas, Pécs och Prag.

⁹⁶ Även de hybridfordon kan nämnas som är utrustade med en förbränningsmotor med liten cylindervolym som fungerar som en generator för att ladda batterierna. Dessa fordon har större räckvidd än de traditionella elfordonen.

⁹⁷ Avskilda från vägbanan för att inte utsätta cyklisterna för fara.

anpassas till det nya samhället: resorna företas i allt större utsträckning utspridda över dagen, vilket kan medföra att begreppen högrafik och lågrafik kommer att bli föråldrade. Anläggningen av nya bostäder och köpcenter i utkanten av städerna kräver även en anpassning av linjer och typ av transportmedel.

Spårvagnen – som tagits i drift i många medelstora och stora städer – är ett billigt transportsätt, och den har även blivit populär bland stadsinvånarna tack vare satsningar på att förnya dess profil och tekniska utformning⁹⁸. I städer såsom Stuttgart, Freiburg, Strasbourg och Nantes har satsningar på spårvagnstrafiken möjliggjort stora framsteg med att återupprätta balansen mellan transportsätten. Investeringarna i alternativa transportsätt har möjliggjort ett minskat personbilsanvändande. Det har således visat sig att en minskning av biltrafiken med 1 % om året är genomförbar, samtidigt som biltrafiken i övriga städer ökar med över 1 % om året.

I andra städer har man gått lagstiftningsvägen för att så långt som möjligt minimera anläggningen av parkeringsplatser i samband med nybyggnation av kontorsfastigheter i syfte att minska personbilens attraktionskraft.

Vissa lokala myndigheter planerar att upplåta trafikleder åt främst kollektiva transportmedel (buss, taxi), men även åt privatfordon som utnyttjas för till exempel samfärdsl, och att öka antalet körfält reserverade för cykeltrafik eller för motorcykeltrafik. En tänkbar lösning i storstäderna och storstadsregionerna är att uppmuntra de större företagen och förvaltningarna att delta i organiseringen av de anställdas resor till och från arbetet, och eventuellt att bidra till finansieringen av kollektivtrafiken, efter förebild av den franska staden Vienne där tunnelbanan delvis finansieras av stadens företag.

En nyskapande lösning för en ökad rörlighet som består i att kombinera samkörning ("car sharing") med övriga transportsätt har vuxit fram under de senaste tio åren och ter sig mycket lovande⁹⁹. För att trafikstockningarna inne i städerna skall kunna minskas bör en utveckling av kollektivtrafiken förenas med ett avgiftssystem för utnyttjande av stadsinfrastrukturen, som i sin allra enklaste form kan bestå av parkeringsavgifter. I vissa storstäder, till exempel i London, planeras mer avancerade former med vägtullar baserade på elektronisk identifiering av fordonen och ett elektroniskt system för avgiftsuttagningen som skulle kunna harmoniseras på gemenskapsnivå¹⁰⁰ (se avsnittet om avgiftsbeläggning). Vägtullsystem inom städerna måste emellertid kombineras med konkurrenskraftiga alternativ i form av kollektivtrafik och transportinfrastrukturer för att få stöd från invånarna. Det är därför viktigt att intäkterna från vägtullarna går till finansieringen av ny infrastruktur som förbättrar utbudet av allmänna transporter i städerna¹⁰¹.

Kommissionen avser att stödja följande verksamheter med beaktande av

⁹⁸ Tack vare nya spårvagnar med helgjutet, lågt golv har tillgängligheten ökat, även för rörelsehindrade personer. Nya projekt, som delvis finansieras via gemenskapsfonder, har gjort det möjligt att utveckla andra nyskapande lösningar, som på sikt kommer att förändra spårvagnens profil i grunden.

⁹⁹ Särskilt i städerna, till exempel i Bremen och Wien.

¹⁰⁰ Se aktionsplanen eEurope som lades fram av kommissionen i samband med Europeiska rådet i Feira.

¹⁰¹ I städer såsom Rom, Genua, Köpenhamn, London, Bristol och Edinburgh studeras och provas införandet av vägtullar i städerna som en beståndsdel i ett integrerat program i syfte att åstadkomma en minskning av trafikstockningarna och en kraftig förbättring av kollektivtrafiknäten.

subsidiaritetsprincipen och medvetandet om att de flesta åtgärder faller under de nationella, regionala och lokala myndigheternas befogenheter:

- Stöd – via gemenskapsfonder– till städer som deltar i försöksverksamhet¹⁰², och varje medlemsstat gör åtaganden via nationella planer.
- Ökad tillgång till miljövänliga fordon och allmänna kommunikationsmedel tillgängliga för alla resenärer, inklusive rörelsehindrade personer (i synnerhet handikappade och äldre).
- Identifiering och spridning av de bästa metoderna i stadstrafiksystemen, inklusive järnvägstrafiken i städerna och i regionerna, samt av de bästa metoderna för förvaltningen av den tillhörande infrastrukturen.

¹⁰²

CIVITAS-initiativet.

DEL 4: KONTROLLERA GLOBALISERINGEN AV TRANSPORTERNA

Transportlagstiftningen är till sitt väsen internationell. Den har anor ända tillbaka till den romerska rätten. Och under Renässansen utformades den internationella rätten, i synnerhet sjörätten, delvis utifrån de gällande principerna på transportområdet. Under de senaste två århundradena har utvecklingen av den rättsliga ramen ägt rum inom mellanstatliga organisationer, alltifrån Centralkommissionen för Rhensjöfarten (CCNR) till Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO).

Den gemensamma transportpolitiken har kommit att hamna mellan å ena sidan den internationella lagstiftningen inom väletablerade organisationer och å andra sidan de nationella reglerna, som ofta utformats för att skydda den inhemska marknaden, vilket delvis förklarar de nuvarande problemen.

De internationella reglernas främsta mål är att underlätta handelsutbytet, och de tar inte tillräcklig hänsyn till kraven rörande miljöskyddet, energiförsörjningen, eller de industriella och sociala aspekterna i samband med sjöfarten. Detta har medfört att länder såsom USA sedan flera år tillbaka tillämpar regionala bestämmelser för sina transporter, särskilt sjö- och lufttransporter, för att slå vakt om särskilda intressen i samband med transporterna. Europeiska unionen har valt att anpassa sin lagstiftning till dessa bestämmelser för att undvika fartygsolyckor eller för att frigöra sig från dåligt anpassade bestämmelser, exempelvis när det gäller flygplans bulleralstring eller ersättningen till passagerare vid olyckor.

För övrigt borde transporterna – särskilt flyg- och sjötransporterna – omfattas av förhandlingarna inom ramen för världshandelsorganisationen (WTO) så att även dessa transportsätt kan inkluderas i ett kommande handelsavtal. Gemenskapen skulle kunna agera påtryckare för att åstadkomma en avreglering av marknader som hittills varit slutna.

Med tanke på den kommande utvidgningen, då det transeuropeiska nätet och transportpolitiken kommer att täcka större delen av kontinenten, bör Europa i dag se över sin roll på det internationella planet och vidta nödvändiga åtgärder för att även i framtiden bibehålla kontrollen över utvecklingen på den egna kontinenten och för att förhindra ökade trafikstockningar och luftföroreningar i Europa.

I. FÖRÄNDRADE VILLKOR I SAMBAND MED UTVIDGNINGEN

Den förestående utvidgningen av Europeiska unionen saknar motstycke i historien, och efter att kandidatländerna anslutits kommer unionen att täcka större delen av den europeiska kontinenten. Efter utvidgningen kommer dess öst-västliga utsträckning att uppgå till 300 mil mellan Lissabon i Portugal och Konstanta i Rumänien, och från dess nordligaste punkt i Finland till dess sydligaste punkt i Punta Marroquí i Spanien kommer det att vara över 400 mil. Handelsflottans storlek kommer att öka markant med tanke på att Cypern och Malta tillsammans har ett tonnage motsvarande hela gemenskapens nuvarande handelsflotta.

Troligen kommer inte kandidatländerna ha några större svårigheter att införliva gemenskapens transportlagstiftning i sin nationella lagstiftning. Länderna omfattas redan av unionens internationella avtal via bilaterala avtal, särskilt på områdena för flygtransporter och internationella godstransporter. Emellertid kan det uppstå

svårigheter som inte är knutna till transporterna utan sammanhänger med kandidatländernas administrativa kapacitet att tillämpa gemenskapens regelverk, i synnerhet kapaciteten att tillhandahålla ett tillräckligt stort antal kontrollörer.

Som en första åtgärd för att utvidgningen skall bli framgångsrik måste kandidatländerna anslutas till det transeuropeiska nätet, eftersom deras ekonomiska utveckling är beroende av den tillväxt inom transportsektorn som förväntas ske i samband med anslutningen, såsom skedde vid anslutningen av Spanien, Portugal och Grekland.

Men utvidgningen innebär framför allt ett tillfälle att återupprätta jämvikten mellan de olika transportsätten, eftersom transporterna inom kandidatländerna till övervägande del sker på järnväg.

Slutligen innebär utvidgningen en möjlighet att skärpa sjösäkerheten.

A. Kandidatländernas infrastruktur: en utmaning

Det transeuropeiska transportnätet i kandidatländerna, såsom det definierats inom ramen för Agenda 2000, består av 1 900 mil vägar, 2 100 mil järnvägar, 400 mil inre vattenvägar, 40 flygplatser, 20 kusthamnar och 58 inlandshamnar. I förhållande till den yta som täcks är näten i kandidatländerna i allmänhet mycket kortare än inom unionen, men i förhållande till befolkningsmängden är de ungefär lika långa.

Under dessa förutsättningar kommer utvidgningen att medföra en explosionsartad ökning av gods- och persontrafiken mellan medlemsstaterna.

Under 1998 exporterade kandidatländerna redan 112 miljoner ton gods till unionen, det vill säga 2,2 gånger så mycket som under 1990, till ett värde av 68 miljarder euro, och de importerade 50 miljoner ton, det vill säga mer än 5 gånger så mycket som under 1990, till ett värde av 90 miljarder euro. Redan nu konstateras trafikstockningar vid gränserna, och risken för överbelastning på de öst-västliga trafiklederna är överhängande. Över 5 mil långa köer med väntande lastbilar vid den tysk-polska gränsen är ingen ovanlig syn.

Det faktum att det saknas tillräckligt effektiva transportinfrastrukturnät för att den förutsedda tillväxten av trafikflödena skall kunna klaras av, uppmärksammas i alltför låg grad. Det rör sig om en mycket viktig beståndsdel i strategin för en ekonomisk utveckling och en integrering av kandidatländerna med den inre marknaden.

Av historiska skäl är transportförbindelserna i öst-västlig led med kandidatländerna sparsamt utvecklade. Tack vare ett intensivt tekniskt samarbete mellan de nationella experterna inom de olika länderna och kommissionen har det varit möjligt att identifiera ett antal korridorer, som antogs i samband med de paneuropeiska konferenserna på Kreta 1994 och i Helsingfors 1997, och inleda en bedömningsprocess av de totala infrastrukturbehoven i kandidatländerna (TINA-processen¹⁰³).

¹⁰³

Värdering av transportinfrastrukturbehoven (TINA, Transport Infrastructure Needs Assessment). Slutrapport publicerad i oktober 1999.

Av bedömningen framgår att de offentliga medlen är högst otillräckliga för att anlägga de prioriterade transportinfrastrukturerna i de central- och östeuropeiska kandidatländerna senast 2015, vilka har kostnadsberäknats till 91 miljarder euro, det vill säga 1,5 % av de berörda ländernas BNP under perioden. Även stödet inom ramen för ISPA (instrument för strukturpolitiska åtgärder inför anslutningen) är högst begränsat (520 miljoner euro om året för transportsektorn)¹⁰⁴. **Inför utarbetandet av gemenskapens kommande budgetplan är denna fråga av stort intresse.**

Därför är det mycket viktigt att projekten finansieras via kapital från den privata sektorn, särskilt genom lån från Europeiska investeringsbanken. Det åligger de berörda länderna att i möjligaste mån utnyttja nyskapande finansieringsformer baserade på fonder finansierade via bränsle- och infrastrukturavgifter, efter förebild av vad som redan skett inom vissa av de berörda länderna.

Vid finansieringen bör prioritet ges åt en modernisering av järnvägsnätet och åt infrastruktur som möjliggör avlägsnande av flaskhalsar, särskilt vid gränserna till kandidatländerna. Det är även viktigt att ansluta de infrastrukturer som anläggs eller anpassas till det nuvarande transeuropeiska transportnätet. Därför bör förslaget om en översyn av det transeuropeiska nätet som kommissionen kommer att lägga fram 2004 även omfatta kandidatländerna.

B. Ett redan välutvecklat järnvägsnät

I de central- och östeuropeiska länderna uppgår järnvägens andel av marknaden för godstransporter (kustfarten borträknad) till över 40 % – det vill säga ungefär samma nivå som i USA – mot endast 8 % i Europeiska unionen. Utifrån de nuvarande tendenserna skulle emellertid denna andel minska med 10 % fram till 2010. Godsflödena minskade kraftigt med början under 1990 och nådde en lägsta nivå 1995 motsvarande 65 % av 1989 års värde. Denna minskning är en följd av den traditionella tunga industrins kollaps och den ekonomiska krisen som drabbat dessa länder. Järnvägsbolagen var tvungna att anpassa sin verksamhet efter omvälvningarna i ekonomin utan tillräckliga förberedelser. Den transportverksamhet som utövades rörde framför allt transport av tungt gods – med lågt förädlingsvärde – mellan gruvområden och industriella kombinat. Denna "traditionella" transport får en allt mindre betydelse i den moderna ekonomin som är på framväxt i dessa länder. Just-in-time-produktion och intermodalitet var okända begrepp för endast några år sedan, och i dag måste hela järnvägstransportsystemet ses över: det har blivit ålderstiget på grund av att investeringarna i infrastruktur och förnyelse av det rullande materialet kraftigt minskat under de senaste åren.

Men faktumet att det finns ett järnvägsnät som både är omfattande och tätt samt ett stort mått av kunnande innebär en unik möjlighet som måste tas till vara för att återupprätta balansen mellan transportsätten inom Europa efter utökningen. Gemenskapen måste vidta åtgärder för att övertyga dessa länder om nödvändigheten av att bibehålla järnvägens höga andel av godstransporterna, genom att sätta upp ett mål på cirka 35 % som bör uppnås **senast 2010**.

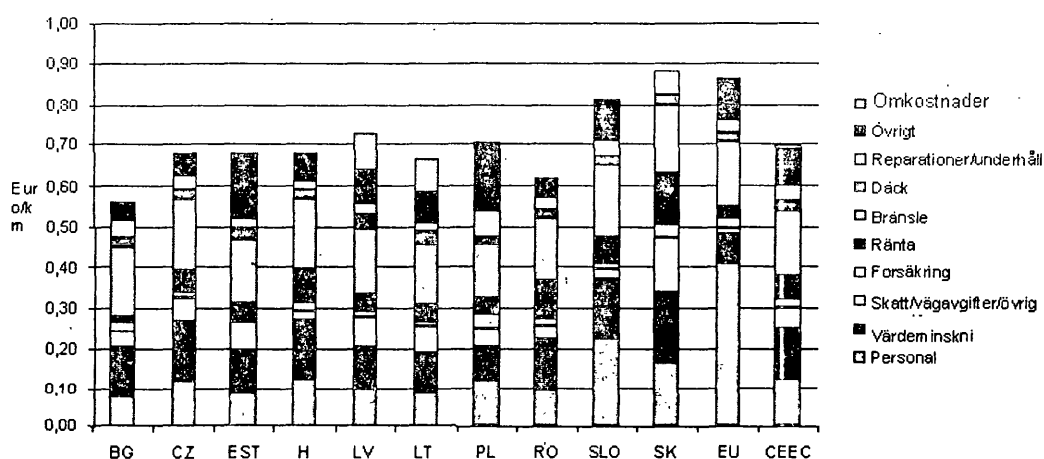
¹⁰⁴

Det skall noteras att kandidatländerna redan vid anslutningen kommer att kunna komma i åtnjutande av strukturstödet enligt den budgetplan som antogs vid Europeiska rådet i Berlin i avsnittet "Utvädningen ». Hur stor del som kommer att avsättas för transporter är emellertid inte fastställt.

En nedgång i kandidatländernas järnvägssektor kan undvikas genom reformer (uppdelning av trafikverksamheten och infrastrukturförvaltningen på skilda enheter, omstrukturering av järnvägsbolagen med mera), vilket bör ske innan vägtransporterna helt har tagit överhanden.

Det är även möjligt att bibehålla järnvägens andel av godstransporterna i kandidatländerna genom åtgärder inom vägtransportsektorn för att motverka illojal konkurrens mellan transportsätten, och dessa åtgärder bör särskilt utformas med tanke på att vägtransportsektorns konkurrenskraft kommer att öka i och med att den integreras med gemenskapsmarknaden. Effekterna av en avreglering av vägtransportsektorn i samband med utvidgningen bör emellertid inte överdrivas, dels på grund av den relativt blygsamma andel av kandidatländernas vägfordon som kommer att godkännas (tekniska normer) för internationell transport, dels på grund av den gradvisa konvergensen av driftkostnaderna, inklusive lönerna (se tabell nedan), som sker i dag. De öst-västliga vägtransporterna svarar för 3 % av de totala internationella vägtransporterna i Europeiska unionen. Därför ställer sig medlemsstaterna generellt sett positiva till en avreglering av vägtransporterna i samband med utvidgningen, på villkor att kandidatländerna verkligen tillämpar gemenskapens regelverk. Det existerar emellertid påtagliga löneskillnader på grund av förarnas låga löner i kandidatländerna, vilket på kort sikt skulle kunna ha en negativ effekt på vissa marknader.

Kostnad per kilometer för internationella godstransporter på väg (1998)



Källa: Cost and Benefit of Enlargement study for Phare MCTP, Halcrow/NEI, 1999.

Tillämpningen av gemenskapens regelverk inom vägtransportsektorn borde även få mycket positiva effekter på miljön och trafiksäkerheten (miljövänligare lastbilar).

C. En ny dimension för sjösäkerheten

Utökningen av gemenskapens territorialvatten i och med utvidgningen möjliggör en bättre organisation av sjöfarten och en minskning av olyckorna, särskilt i samband med transporter av farligt eller förorenande gods. Det skall påpekas att 90 % av transporterna av råolja inom Europeiska unionen sker med tankfartyg och nästan 70 % av de tankfartyg som importerar råolja till unionen går utmed kusterna i Bretagne och Engelska kanalen.

För att minska riskerna i samband med denna sjöfart har kommissionen föreslagit en serie viktiga åtgärder som främst syftar till att

- skärpa de inspektioner som utförs av hamnstaten,
- skärpa lagstiftningen rörande klassificeringssällskapen för att garantera att endast sådana klassificeringssällskap som uppfyller strikta kvalitetskriterier bemyndigas att ombesörja klassifikation av medlemsstaternas fartyg,
- gradvis ta de äldre tankfartygen med enkelskrov ur drift,
- skapa ett system för ersättning till de som drabbas av föroreningar till sjöss,
- inrätta en Europeisk sjösäkerhetsbyrå.

Man bör dock vara medveten om att även om samtliga dessa åtgärder antas – vilket bör ske brådska – har gemenskapen små medel att avvärja risker i form av undermåliga flottor i vissa kandidatländer eller bristfälliga säkerhetsinspektioner i vissa hamnar. Utvidgningen borde möjliggöra skärpta fartygskontroller av den typ som kommissionen föreslog efter Erika-katastrofen i samtliga hamnar. De europeiska så kallade **bekväma hamnar** som förekommer i Europa, och som är allmänt kända för sina bristfälliga kontroller, borde därigenom gradvis försvinna från kontinenten.

Utvidgningen innebär även en möjlighet att inkludera tekniska bestämmelser rörande konstruktion och underhåll av fartyg samt sociala normer, bland annat dem som utarbetats av Internationella arbetsorganisationen (ILO) beträffande fartygsbesättningar, i normerna för de fartyg som anlöper europeiska hamnar.

De fartyg som inte uppfyller kraven bör svartlistas, vilket skulle göra det möjligt för Europeiska unionen att utestänga farliga fartyg från de europeiska hamnarna, och denna svarta lista bör i logisk ordning även inkludera fartyg med okvalificerade och underbetalda besättningar. Europeiska unionen bör så snart som möjligt definiera sociala minimivillkor för fartygsbesättningar. Kommissionen¹⁰⁵ föreslår att en dialog mellan samtliga sjöfartens aktörer inleds för att frågorna rörande utbildning, arbetsförhållanden och sociala villkor ombord på fartygen skall kunna diskuteras. På basis av detta bör det vara lättare att i framtiden, när Europeiska unionen utvidgats och det totala tonnaget fördubblats, föra en kamp mot **bekvämlighetsflaggade fartyg** och mot uppkomsten av bekväma hamnar.

Oavsett Europeiska unionens beslutsamhet kvarstår ett av de största problemen, nämligen att Internationella sjöfartsorganisationen (IMO), som fattar beslut om bestämmelser och riktlinjer för sjöfarten, saknar kontrollbefogenhet och därför inte kan kontrollera att bestämmelserna efterlevs i de bekvämlighetsflaggade fartygens hemländer, de så kallade bekväma länderna. IMO måste förse med kontrollbefogenheter för att säkerställa att de bekväma länderna tar sitt ansvar. Efter förebild av vad som åstadkommit inom ramen för Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO), bör Europeiska unionen inför utvidgningen stödja det initiativ som tagits av Japan att förse IMO med behörighet att granska de bekväma länderna. Marina experter, vars sakkunnande i fråga om kontroller är internationellt erkänt, skulle kunna utföra granskningsuppdrag för att möjliggöra en identifiering av

¹⁰⁵

KOM(2001) 188 slutlig.

brister inom de länder under vilkas flagg det granskade fartyget seglar. Detta skulle utgöra en första etapp i en kontroll av huruvida de länder som anslutit sig till IMO:s konventioner efterlever sina internationella åtaganden. Även om rekommendationerna i samband med dessa granskningar inte har tvingande karaktär på det internationella planet, skulle de kunna inkluderas i den svarta listan över de fartyg som förbjudits att anlöpa gemenskapens hamnar.

Det bör även ske en spridning av de bästa metoder som utvecklats nationellt på områdena för social- eller skattepolitik, såsom beskattningen av tonnage för att **uppmuntra europeiska bekvämlighetsflaggade fartyg att åter registrera sig inom gemenskapen**. Enligt detta system betalar skeppsredaren en skatt baserad på det tonnage som befraktas, oberoende av företagets reella inkomster. Kommissionen kommer att lägga fram ett förslag i denna riktning senast 2002.

En striktare kontroll av de bekvämlighetsflaggade fartygen, särskilt med hänsyn till dessas efterlevnad av de sociala minimireglerna, krävs inte endast för att undvika att fartyg som transporterar miljöfarliga ämnen förolyckas, utan även för att bekämpa den nya formen av **organiserad illegal invandring**. Den senaste tidens händelser med överlastade flyktingbåtar som anlöper Europas kuster antyder att det sker en utvecklingen av nätverk för illegal invandring sjövägen. Det bör därför ske en kombination av insatser med dels kontroller som särskilt inriktas mot de bekvämlighetsflaggade fartygen, dels åtgärder inom ramen för den gemenskapspolitiken på området för rättsligt samarbete.

Den illegala invandringen

Transportsektorn undgår inte att drabbas av den illegala invandringen. Redan i dag finns det på detta område administrativa bestämmelser och praxis (civilrättsligt ansvar för transportörer, gränskontroller) för att hindra en olaglig immigration, men de bör stärkas ytterligare eftersom problemet spås öka i omfattning i framtiden.

Det civilrättsliga ansvaret för transportörer, som utgör ett viktigt vapen i kampen mot den illegala invandringen, är ännu inte fullständigt harmoniserat på gemenskapsnivå. De strikta bestämmelser rörande ansvaret för transportörerna som redan finns i vissa av medlemsstaterna har väckt kritik av varierande slag. De frågor som ställs är i synnerhet om överföringen av kontrollansvaret på transportörerna är lämpligt ur politisk synvinkel, hur noggranna sådana kontroller skulle bli och om bestämmelserna rörande detta överensstämmer med den internationella lagstiftningen.

Rundabordssamtal med de berörda parterna, särskilt medlemsstaterna, transportindustrin och de humanitära organisationerna, borde möjliggöra för kommissionen att utforma ett kommande initiativ, vilket bör grunda sig på en rimlig politisk balans.

Strikta kontroller vid de yttre gränserna är en annan mycket viktig komponent i kampen mot den illegala invandringen. För att kompensera slopandet av kontrollen vid de inre gränserna krävs en, gemensam nivå som motsvarar kontrollnivån vid de yttre gränserna, och det är av yttersta vikt att de gällande åtagandena enligt Schengenregelverket även tillämpas. Gränskontrollerna kan givetvis komma att medföra förseningar, vilket bör åtgärdas genom effektiv kontrollutrustning, ny teknik, samarbete och personalutbyten.

Slutligen borde gemenskapen gradvis införa ett **trafikstyrningssystem för sjöfarten utmed kusterna**. I dag regleras fartygens rörelser av bilaterala avtal, som slutits inom ramen för IMO, till exempel när det gäller "rail d'Ouessant" och sjöfarten på Engelska kanalen. Denna lokala övervakning omfattar själva trafiken (avstånd,

hastighet, kurs). Om de förslag som kommissionen redan lagt fram (det så kallade Erika-paketet) antas kommer övervakningen dessutom att omfatta farlig last, och det skall till exempel vid storm vara möjligt att lägga om fartygens rutt, även de fartyg som går utanför territorialvattnet. Men oavsett typen av övervakning uppvärderas inte den insamlade information, och inte heller översänds den till övriga centraler, myndigheter eller organisationer som är i behov av information om fartygens rutter.

Inrättandet av den planerade Europeiska sjösäkerhetsbyrån kommer att underlätta ett systematiskt utbyte av information, i synnerhet som ett införande av identifikationssystem (transpondrar), ett obligatoriskt bruk av färdskrivare och det kommande Galileo-programmet kommer att möjliggöra en övervakning av fartygens position med endast några meters felmarginal. Ett trafikstyrningssystem för sjöfarten skulle kunna införas inom unionen senast 2010 – efter förebild av lufttrafikledningssystemet – vilket skulle göra det möjligt att skydda unionen från farliga eller misstänkta fartygsrörelser, särskilt vid omdestinering mot hamnar som erbjuder skydd. Ett sådant harmoniserat system för ledning av sjötrafiken från Bosporen till Baltikum, via Gascogne-bukten och Engelska kanalen, skulle möjliggöra för Europeiska unionen att samordna resurserna för intervention och övervakning och därmed, utan att behöva utrusta sig med en kustbevakning, kunna utveckla ett effektivt skydd utmed kusterna (särskilt mot narkotikasmuggling, illegal invandring och transport av farligt gods) i likhet med vad som åstadkommit i USA.

För att utvidgningen skall bli framgångsrik krävs följande åtgärder:

- Bestämma en lämplig offentlig finansiering av infrastrukturen i de nya medlemsstaterna i gemenskapens budgetplan efter 2006, och förbinda de framtida medlemstaterna till unionens transeuropeiska nät via högkvalitativ infrastruktur i syfte att bibehålla järnvägens andel av transportslagen på dagens nivå, det vill säga 35 %, i kandidatländerna senast 2010 och för detta ändamål mobilisera privat finansiering.
- Utveckla kandidatländernas administrativa kapacitet, särskilt genom utbildning av kontrollörer och administrativ personal med uppgift att sörja för kontroller av lagstiftningen inom transportsektorn.
- Uppmuntra största möjliga antal europeiska fartyg att åter registrera sig inom gemenskapen, och för detta ändamål låta sig vägledas av de bästa metoder som utvecklats nationellt på social- och skatteområdet, såsom beskattningen av tonnage.
- Skärpa övervakningen av sjösäkerheten genom att införa ett europeiskt sjötrafikstyrningssystem.

II. EUROPA INTERNATIONELLT INFLYTELSERIKT EFTER UTVIDGNINGEN

Det är en paradox att Europeiska unionen, världens främsta handelsmakt vars handel till stor del sker utanför unionen, väger så lätt i samband med den internationella lagstiftningen, som till största delen berör transporter. Anledningen till detta är att Europeiska unionen i sin egenskap av union är utesluten från de flesta mellanstatliga organisationer och endast har observatörsstatus. Gemenskapen bör snarast åtgärda detta genom att söka medlemskap i de mellanstatliga organisationer som styr transporterna, för att de trettiotal länder som unionen efter utvidgningen kommer att

bestå av skall kunna tala med en stämma och i synnerhet kunna styra dessa organisationers verksamhet så att de tillgodoser gemenskapens intressen och målet om en hållbar utveckling.

På området för flygtransporter är det särskilt brådskande att Europeiska unionen ges möjlighet att tala med en stämma i internationella sammanhang med hänsyn till dess intressen på industri- och miljöområdet inom denna sektor.

Unionens beslutsamhet att stärka sin position inom den allt mer globaliserade transportindustrin framgår särskilt tydligt av satsningen på Galileo-programmet. Om inte Europa uppnår autonomi på området för satellitnavigation riskerar man att tappa kontrollen över utvecklingen och därmed förlora möjligheten att återupprätta balansen mellan transportsätten.

A. Europeiska unionen skall tala med en röst i de internationella organen

Gemenskapens regelverk har genomgått en kraftig utveckling under de senaste tio åren, särskilt på områdena för flyg- och sjötransporter. Regelverket består inte längre av övertagna internationella fördrag, som tidigare. Gemenskapen har antagit särskilda bestämmelser som inte alltid överensstämmer med de rekommendationer eller avtal som slutits inom de internationella organisationerna.

På området för sjösäkerhet har gemenskapen beslutat att senast 2015 förbjuda oljetankfartyg med enkelskrov att anlöpa gemenskapens hamnar. Till följd av unionens fasta beslutsamhet har Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) ändrat sin tidsplan för ett avlägsnande av dessa fartyg. Kommissionens insatser för att åstadkomma ett gradvis minskat flygbuller har även bidragit till att påskynda de multilaterala förhandlingarna rörande en revidering av bullernormerna för flygplan inom Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO).

Detta visar att en väl samordnad insats från unionens sida får en reell effekt på de beslut som fattas i de internationella organen.

Det bör emellertid konstateras att medlemsstaterna inte alltid intar en enhetlig position inom dessa organ i förhållande till vad som beslutats på gemenskapsnivå.

I och med utvidgningen ökar nödvändigheten av att unionen ger klara signaler utåt att det råder samstämmighet mellan å ena sidan de beslut som fattas gemensamt av unionens 15 medlemsländer och å andra sidan unionens ställningstaganden i samma frågor i samband med de beslut som fattas av de internationella organisationernas 150 medlemmstater. Unionens kapacitet att hävda sig internationellt genom att tala med en stämma i frågor som rör unionens social-, industri- och miljöpolitiska intressen bör även stärkas. Vid förhandlingarna med Världshandelsorganisationen kommer unionen även fortsättningsvis att agera påtryckare i syfte att åstadkomma en avreglering av transportmarknaderna och samtidigt slå vakt om transporttjänsternas kvalitet, användarnas säkerhet och utbudet av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

Europeiska unionen måste ges möjlighet att utöva ett verkligt inflytande på de internationella organisationerna inom transportsektorn, särskilt Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) och Internationella sjöfartsorganisationen (IMO). Kommissionen kommer att föreslå att rådet redan i slutet av 2001 inleder förhandlingar med dessa organisationer om fullvärdigt medlemskap. Kommissionen har redan föreslagit

att gemenskapen skall ansöka om medlemskap i Eurocontrol.

Ett särskilt problem inför den kommande utvidgningen är gemenskapens status inom de mellanstatliga organisationer som beslutar i frågor om sjöfarten på Rhen och Donau. Av historiska skäl är det Centralkommissionen för Rhensjöfarten (CCNR) som utfärdar tekniska bestämmelser och reglerar fartygstrafiken på Rhen och dess bifloder, det vill säga 70 % av tonnaget inom Europa. Generellt sett har gemenskapen bemödat sig om att införliva dessa bestämmelser med gemenskapslagstiftningen, som är tillämplig på hela nätet av inre vattenvägar. Samexistensen av dessa båda regelverk skapar emellertid problem när det gäller utfärdande av certifikat, skydd av besättning och utsläpp av gaser.

Detta problem förväntas öka i samband med utvidgningen. Om inget görs nu kommer det senare, när de sex kandidatländer som är anslutna till gemenskapens internationella nät av inre vattenvägar har antagit gemenskapens regelverk, att finnas ett regelverk för Rhen och ett gemenskapsregelverk för de övriga inre vattenvägarna, såsom övre Donau, Oder och Elbe, trots att samtliga dessa vattenvägar är förbundna med varandra och tillhör gemenskapens territorium. De nya medlemsstaterna skulle då uppmanas att anta gemenskapslagstiftningen och att utfärda gemenskapsintyg utan gilitighet på Rhen. Detta skulle strida mot principerna för den inre marknaden.

Därför kommer kommissionen att **föreslå att gemenskapen blir fullvärdig medlem i Centralkommissionen för Rhensjöfarten och i Donau-kommissionen.**

B. Vikten av en yttre dimension för flygtransporterna

Flygtrafiken är mer än något annat transportsätt internationellt beroende. För att de stora europeiska flygbolagen skall kunna inta en plats bland världens främsta aktörer måste de verka på det internationella planet. Långdistansflygningarna tillhör de mest inkomstbringande, särskilt de transatlantiska flygningarna, och det är därför absolut nödvändigt att de europeiska flygbolagen bedriver en intensiv verksamhet på dessa sträckor, i synnerhet som inrikestrafiken kommer att utsättas för en växande konkurrens från snabbtågen. De bilaterala avtalen, inklusive de så kallade open skies-avtalen mellan vissa medlemsstater och USA¹⁰⁶, innebär emellertid att rätten att bedriva flygtrafik begränsas till de nationella bolagen. Detta innebär i realiteten att endast holländska bolag får utföra flygningar från Amsterdam på sträckan Amsterdam–New York, medan däremot samtliga amerikanska bolag får utföra flygningar till samtliga europeiska städer. Om det sker en sammanslagning av två flygbolag från olika länder riskerar dessa att förlora rätten att bedriva flygtrafik på samtliga destinationer där rätt tidigare beviljades. Vid förhandlingarna mellan USA och Europeiska unionens medlemsstater erkänner den amerikanska regeringen endast varje medlemstats flygbolag, inte europeiska flygbolag. Ett skäl till detta är frånvaron av en lämplig rättslig stadga, som skulle möjliggöra att avlägsna denna

¹⁰⁶

Sverige, Danmark, Nederländerna, Belgien, Luxemburg, Tyskland, Österrike, Italien och Portugal har slutit open skies-avtal med USA. Dessa avtal ger fritt tillträde till alla transporter som angivits av var och en av parterna och som uppfyller nationalitetsvillkoren (över hälften av bolagets kapital innehas av medborgare i det berörda landet). Avtalet mellan Förenade kungariket och USA, för att ta ett exempel, skiljer sig från de övriga avtalen därigenom att det ger fritt tillträde till samtliga destinationer i Förenade kungariket med undantag för Heathrow och i viss utsträckning Gatwick. I fallet Heathrow har endast två brittiska och två amerikanska flygbolag tillstånd att inom ramen för avtalet utföra flygningar mellan denna flygplats och USA.

nationalitetsklausul. En ny typ av gemenskapsrättsligt bolag bör agera motor för ett avskaffande av dessa klausuler, som endast ger nationella flygtransportföretag tillträde till den amerikanska marknaden. Annorlunda uttryckt är målet att de nationella flygbolagen skall övergå till att bli gemenskapsflygbolag vid kontakter med tredje land.

Den rådande situationen där varje enskild medlemsstat, till skillnad från Europeiska unionen, förhandlar med tredje land om tillträdesvillkor, utgör totalt sett ett handikapp. De europeiska flygbolagen har till exempel endast erhållit 160 tidsluckor på Tokyo Narita-flygplatsen, mot 640 för de amerikanska flygbolagen.

Trots liberaliseringen av flygtransporterna inom gemenskapen kan endast flygbolagens verksamhet ske utifrån en nationell plattform, eftersom bolagen inom denna sektor, till skillnad från övriga sektorer, inte har möjlighet att gå samman. Som ett resultat av detta är de transatlantiska förbindelserna fördelade på över 20 europeiska flygbolag jämfört med endast 7 amerikanska som eventuellt kommer att minska till 4-5 bolag inom en snar framtid på grund av pågående sammanslagningar i USA. De europeiska bolagens verksamhet i fråga om interkontinentala flygningar begränsar sig oftast till en enda marknad och oftast även en enda "hub". Ett franskt flygbolag kan till exempel erbjuda sina kunder flyg mellan Berlin och Malaga men inte mellan Berlin och New York. Konkurrenterna däremot, särskilt de amerikanska, har flera "hubbar" och kan erbjuda flera interkontinentala flygningar med slutdestination inom Europa, men även till övriga destinationer genom allianser med andra bolag.

Det nuvarande läget inom flygtransportsektorn förklaras i mångt och mycket av den internationella sammanhanget: de tre största amerikanska flygbolagen transporterar vart och ett 90 miljoner passagerare om året, mot 30-40 miljoner för de största europeiska bolagen. De mindre av dessa bolag har inte ens tillgång till en tillräckligt stor hemmamarknad för att trygga sin konkurrensförmåga.

Det är därför nödvändigt att så snart som möjligt utveckla en yttre dimension inom flygtransporterna i nivå med regelverket rörande den inre marknaden. Därför har kommissionen vid Europeiska gemenskapernas domstol ifrågasatt huruvida open skies-avtalen är förenliga med gemenskapslagstiftningen. Det är angeläget att medlemsstaterna inte inväntar avgörandet av detta tvistemål, utan redan nu accepterar gemenskapen som förhandlande part i samband flygavtal, särskilt avtal med USA, såsom redan skett i Norge, Schweiz, Island och kandidatländerna.

Gemenskapen bör tillsammans med sina främsta partner tillse att dessa avtal baseras på bestämda principer, främst samtliga bolags rätt att bedriva flygtrafik, konkurrens på lika villkor, upprätthållande av säkerheten, skydd av miljön och avskaffande av äganderegler. Dessa principer ligger till grund för begreppet transatlantisk zon för flygtransporter, som enligt kommissionens förslag skall ersätta de nuvarande transatlantiska avtalen. Den transatlantiska zonen kommer att utgöra det största fria luftrummet i världen: alla flygbolag, både europeiska och amerikanska, kommer att fritt kunna trafikera detta luftrum utan restriktioner i rätten att bedriva flygtrafik och med beaktande av de bestämmelser rörande konkurrens, säkerhet och miljö som parterna enats om. Dessa regler administreras av gemensamma organ. Det kommer även att bli nödvändigt att undersöka möjligheten att inleda förhandlingar med andra viktiga partner, särskilt Japan och Ryssland.

C. *Nödvändigheten av att skapa ett världsomspännande program: Galileo*

Satellitnavigationen är en teknik med vars hjälp användaren via en mottagare kan ta emot radiosignaler från ett system av satelliter för att med mycket stor noggrannhet i varje ögonblick, och vid en exakt tidpunkt, bestämma sin position i latitud, longitud och höjd över marken.

Denna teknik blir alltmer framgångsrik och finner ständigt nya tillämpningar. Tillämpningarna och marknaderna för dessa omfattar ett stort antal verksamheter, både inom den privata och den offentliga sektorn. Som exempel på tillämpningsområden kan nämnas transport (bestämning av position och hastighet hos rörliga föremål, försäkringar med mera), telekommunikation (signaler för integrering av olika nät, samtrafikförmåga hos olika bankers datasystem, anslutningar av elnät), medicin (till exempel efterkontroll av patienter på distans), rättsväsen (till exempel uppspårande av åtalade), tullväsen (fältutredningar med mera) och jordbruk (geografiska informationssystem).

Denna teknik är alltså av stor strategisk betydelse och kan skapa stora ekonomiska vinster för gemenskapen.

I dag behärskas emellertid denna teknik endast av USA och Ryssland, via systemen GPS respektive GLONASS, som båda utvecklats och finansierats för militära ändamål, vilket särskilt medför att signalerna i dessa två länders system när som helst kan avbrytas eller försämrats för att tillgodose nationella intressen. Detta inträffade för övrigt när USA:s regering under Kosovo-kriget beslöt att avbryta GPS-sändningarna. Systemen är inte fullständigt tillförlitliga: användarna informeras till exempel inte omedelbart om det uppstår fel i samband med överföringen, och överföringen är ibland oberäknelig, särskilt i städerna och i Nordeuropas yttersta randområden.

Europa kan inte tillåta sig att bli beroende av tredje land på ett område av så stor strategisk betydelse.

Därför har kommissionen lagt fram ett förslag om ett autonomt program för satellitnavigation vid namn Galileo som omfattar ett system av 30 satelliter som täcker hela jorden samt kompletterande lokala markstationer som gör det möjligt att tillhandahålla globala tjänster, som var och en kan utnyttja och som är tillgängliga oavsett var användaren befinner sig (tunnel, underjordisk parkeringsplats med mera).

För att Galileo-programmet skall bli framgångsrikt krävs att medlemsstaterna intar en gemensam position vid gemenskapens internationella förhandlingar. Ett första viktigt steg i denna riktning togs vid Världskonferensen för radiokommunikationer som ägde rum i Istanbul i maj 2000, då gemenskapen erhöll rätten att utnyttja de nödvändiga frekvenserna för projektets genomförande. Gemenskapen bör emellertid även inleda internationella förhandlingar i syfte att utveckla komplementaritet och skapa synergi mellan Galileo, GPS och GLONASS. Möjligheten att ta emot både GPS- och Galileo-signaler kommer att förhöja effektiviteten hos respektive system. Förhandlingar om en driftskompatibilitet mellan systemen och om de nödvändiga frekvenserna för detta pågår med de amerikanska och ryska myndigheterna. Förhandlingarna med USA har ännu inte gett resultat, men vid toppmötet mellan Ryssland och Europeiska unionen i Paris den 30 oktober 2000 uttalade Ryssland en vilja att utveckla komplementaritet mellan GLONASS och Galileo.

I och med genomförandet av detta projekt kommer Europeiska unionen senast 2008 att förfoga över ett världstäckande system, som är under dess egen kontroll och som motsvarar dess krav på precision, tillförlitlighet och säkerhet. Därmed förfogar unionen över ett mycket viktigt transportpolitiskt instrument. Några exempel kan nämnas: Med hjälp av Galileo kan en omedelbar identifiering ske av varor som transporteras på järnvägsnätet, vilket möjliggör en utveckling av just-in-time-system. Fartyg som transporterar farligt gods kan med hjälp av Galileo positionsbestämmas med extremt stor noggrannhet, vilket gör det möjligt för sjöfartsmyndigheterna att upprätthålla trafiksäkerheten till sjöss, särskilt i farvatten som trafikeras av många fartyg såsom "rail d'Ouessant". Tjänster för akuta räddningsinsatser, sjöräddning och civilskydd är andra tillämpningsområden där Galileo kan erbjuda lösningar som både är tillförlitliga och uppfyller mycket strikta normer. Den totala marknaden för Galileo uppgår till uppskattningsvis 9 miljarder euro om året, för en investering som motsvarar kostnaden för en 25 mil lång snabbtågslinje.

Genomförandet av Galileo skulle kunna revolutionera transportnäringen, såsom skedde inom flyget där avregleringen av flygtransporterna öppnade upp för lågkostnadsbolag med nya möjligheter på området för turism, eller såsom skedde inom telefonin där mobiltelefonerna har förändrat medborgarnas tillvaro i grunden.

Galileo-programmet består av fyra faser:

- En förstudie som avslutas 2001.
- En utvecklings- och testfas för de första satellituppsändningarna 2001–2005.
- En utplaceringsfas omfattande ett system av 30 satelliter 2006–2007.
- En driftfas från och med 2008.

Efter att Europeiska rådet i Stockholm beslutat om en omgående lansering, är nu genomförandet av programmet avhängigt av huruvida den privata sektorn kan mobiliseras för att finansiera huvuddelen av utplaceringsfasen. Därför föreslår kommissionen att ett gemensamt företag bildas enligt artikel 171 för att fullborda den nuvarande utvecklingsfasen och förbereda en sammanslagning av de offentliga och privata finansiella medlen.

Detta gemensamma företag kommer att anförtro genomförandet av rymdkomponenten och den jordbundna komponenten i detta system under utvecklingsfasen åt Europeiska rymdbyrån (ESA). Under utplaceringsfasen kan det gemensamma företaget ersättas av ett gemenskapsrättsligt företag.

SAMMANFATTNING : VÄGVAL INFÖR FRAMTIDEN

Åtskilliga åtgärder och politiska instrument kommer att krävas för att den process skall kunna inledas som så småningom kommer att mynna ut i ett hållbart transportsystem, vilket förhoppningsvis kommer att äga rum under de kommande trettio åren. De åtgärder som förordas i denna vitbok utgör endast de inledande etapperna som banar vägen för en mer långsiktig strategi.

För att det skall vara möjligt att anpassa den gemensamma transportpolitiken efter kravet på en hållbart utveckling måste gemenskapen finna en snabb lösning på följande problem:

- Tillräckliga medel för finansieringen av den infrastruktur som är nödvändig för att avlägsna flaskhalsarna och för att förbinda randområdena med gemenskapens centrala områden: Förverkligandet av det transeuropeiska nätet är en förutsättning för att en bättre balans mellan transportsätten skall kunna uppnås. Frågan om en internalisering av de externa kostnaderna, särskilt miljökostnaderna, i de infrastrukturavgifter som kommer att betalas av samtliga användare är därför av central betydelse.
- En politisk vilja från medlemsstaternas sida att verka för att de 60 åtgärder som föreslås i vitboken antas: Europeiska unionen kan endast avlägsna trafikstockningarna om medlemsstaterna iakttar villkoren för en reglerad konkurrens inom godstågstrafiken, eftersom järnvägssektorn endast genom en reglerad konkurrens kan växa sig tillräckligt stark för att utgöra ett konkurrenskraftigt alternativ till vägtransporterna.
- En ny strategi för uppläggnings av stadstrafiken från de lokala myndigheternas sida där en modernisering av kollektivtrafiken förenas med insatser för ett mer rationellt personbilsanvändande: Detta är även en förutsättning för att unionen skall kunna uppfylla sina internationella åtaganden att minska koldioxidutsläppen.
- Tillgodose användarnas behov, varmed avses dels att det tillhandahålls tjänster av hög kvalitet, dels att samtliga rättigheter tas till vara som compensation för det allt högre pris användarna tvingas betala för sin rörlighet.

Den gemensamma transportpolitiken kan emellertid inte ensam bidra med samtliga lösningar. Den bör ingå i en helhetsstrategi, där även kravet på en hållbar utveckling integreras, med följande innehåll:

- Den ekonomiska politiken och förändringarna av produktionsprocessen, som båda påverkar efterfrågan på transport.
- Den fysiska planeringen och i synnerhet stadsplaneringen: Genom en väl avvägd stadsplanering undviks en omotiverad ökning av rörligheten.
- Social- och utbildningspolitiken: Härigenom möjliggörs en ändamålsenlig planering av arbetstider och lektionstider.
- Planeringen av stadstrafiken på lokal nivå, i synnerhet i storstadsområdena.

- Budget- och skattepolitiken: Åtgärder på dessa politikområden bör vidtas i syfte att förena genomförandet av det transeuropeiska nätet med en internaliseringen av de externa kostnaderna, särskilt miljökostnaderna.
- Konkurrenspolitiken: Åtgärder bör vidtas för att säkerställa, särskilt inom järnvägssektorn, att avregleringen av marknaden inte bromsas av de redan etablerade bolag som i dag har en dominerande ställning på marknaden i enlighet med målet om allmänna tjänster av hög kvalitet.
- Den europeiska transportforskningspolitiken: Åtgärder på detta politikområde bör vidtas i syfte att skapa större enhetlighet mellan de insatser som görs på gemenskapsnivå, på nationell nivå och inom de privata institutionerna i överensstämmelse med det kommande europeiska området för forskningsverksamhet.

Vissa av de möjliga åtgärder som identifieras i denna vitbok, såsom dem rörande personbilens roll och kvaliteten på kollektivtrafiken, åstadkoms via beslut och insatser på nationell nivå i enlighet med subsidiaritetsprincipen. I vitboken sker en inriktning mot de åtgärder som bör tas på gemenskapsnivå, vilka är ungefär sextio till antalet och figurerar i avsnittet om förslag (bilaga IV). Det är viktigt att det, genom ett samordnat förfarande från de olika nationella lagstiftande organ som gradvis inrättas i medlemsstaterna, utvecklas en ny form av lagstiftning för transportsektorn på gemenskapsnivå, till exempel när det gäller tilldelning av start- och landningstider inom flygtrafiken, tilldelning av vagnlägen inom järnvägstrafiken och trafiksäkerhet inom vägtrafiken, i likhet med vad som skett på andra områden såsom energi, telekommunikationer och finanser. Det rör sig i själva verket om de första proven på de nya styrelseformer som håller på att ta form inom Europeiska unionen¹⁰⁷.

Som tidigare påpekats är dessa åtgärder betydligt mer ambitiösa än de ter sig vid en första anblick. Man måste vara medveten om att det i samband med beslutsfattandet – som ofta sker genom medbeslutande av Europaparlamentet och rådet – kommer att bli nödvändigt att bryta med det gamla bruket, där transportministrarna konsekvent sökte enighet vid besluten. I stället måste den nya möjlighet att fatta beslut med kvalificerad majoritet som införts genom Maastrichfördraget och sedan utvidgats genom Nicefördraget utnyttjas till fullo.

För att påskynda beslutsprocessen och för att kunna kontrollera hur arbetet fortskrider, har kommissionen beslutat dels att föreslå en rad sammanträffanden vid ett antal olika datum, som vart och ett motsvarar ett tydligt angivet mål, dels att under 2005 utarbeta en övergripande utvärdering av utvecklingen i arbetet med att genomföra de åtgärder som rekommenderas i vitboken. I denna utvärdering kommer hänsyn att tas till de ekonomiska och sociala konsekvenserna samt miljökonsekvenserna¹⁰⁸ av de föreslagna åtgärderna. Utvärderingen kommer även att grundas på en detaljanalys av utvidgningens inverkan på det europeiska

¹⁰⁷

KOM(2001) 428: *Styrelseformerna i EU – Vitbok*.

¹⁰⁸

Uppföljningen sker inom ramen för TERM-mekanismen (Transport and Environment Reporting Mechanism).

transportsystemet, eftersom transportsystemets struktur riskerar att förändras i samband med utvidgningen. Dessutom kommer kommissionen i den utsträckning detta är möjligt att fullfölja kvantifieringen av målen i syfte att precisera dem och avser att under 2002 lägga fram ett meddelande rörande detta.

transportsystemet, eftersom transportsystemets struktur riskerar att förändras i samband med utvidgningen. Dessutom kommer kommissionen i den utsträckning detta är möjligt att fullfölja kvantifieringen av målen i syfte att precisera dem och avser att under 2002 lägga fram ett meddelande rörande detta.

I. BILAGA I: ÅTGÄRDSPROGRAM

En sammanfattning av de åtgärder som föreslås i denna vitbok följer nedan:

1 ÅTERUPPRÄTTA BALANSEN MELLAN TRANSPORTSÄTTEN

1.1 Vägtransporter av högre kvalitet

- En harmonisering av kontrollerna och påföljderna senast vid utgången av 2001 i syfte att
 - främja en effektiv och enhetlig uttolkning, tillämpning och kontroll av den gällande lagstiftningen på området för vägtransporter,
 - fastställa arbetsgivarens ansvar för vissa lagöverträdelser som begås av anställda förare,
 - harmonisera villkoren för kvarhållande av fordon,
 - öka antalet kontroller som utförs av medlemsstaterna (för närvarande 1 % av arbetsdagarna) för att kontrollera att bestämmelserna om förarnas körtider och vilotider iakttas.
- Insatser för att bevara föraryrkets popularitet genom att främja kompetens och garantera lämpliga arbetsvillkor.
- En harmonisering av minimibestämmelserna i transportavtal i syfte att möjliggöra ändring av taxor i samband med höjda kostnader (till exempel bränsleprishöjningar).

1.2 En vitalisering av järnvägssektorn

- En gradvis avreglering av järnvägsmarknaden i Europa. Kommissionen kommer senast i slutet av 2001 att lägga fram ett andra åtgärds paket för järnvägssektorn med följande innehåll:
 - Öppnande av de nationella marknaderna för cabotage.
 - En hög säkerhetsnivå inom järnvägstrafiken genom en oberoende lagstiftning och ett klart definierat ansvar för var och en av aktörerna.
 - En uppdatering av driftskompatibilitetsdirektiven rörande samtliga aspekter av snabbtågsnätet och det konventionella nätet.
 - En gradvis avreglering av den internationella persontrafiken.
 - Ett främjande av åtgärder i syfte att säkerställa kvaliteten på järnvägstransporterna och trygga användarnas säkerhet. I synnerhet kommer ett direktiv att föreslås där ersättningsvillkoren i fall av förseningar eller om kraven på tjänsterna inte iakttas fastställs. Även

förslag till åtgärder rörande en utveckling av indikatorer på tjänsternas kvalitet, avtalsvillkor, tydlig informationen till passagerarna samt mekanismer för privat rättsskipning i samband med tvister kommer att föreslås.

- En förstärkning av säkerheten vid järnvägstransporterna via ett förslag till direktiv och inrättandet av ett gemenskapsorgan för driftskompatibilitet och säkerhet inom järnvägssektorn, eventuellt i form av en byrå.
- Stöd till anläggning av ny infrastruktur, särskilt järnvägslinjer för godstransporter.
- En dialog med industrin inom ramen för ett frivilligt avtal för att minska miljöpåverkan.

1.3 Kontroll över tillväxten inom flygtrafiken

- Förslag senast 2004, inom ramen för ett europeiskt gemensamt luftrum, om följande:
 - Ett lagstiftande organ med stora befogenheter, som förses med tillräckliga resurser och som är oberoende, med uppgift att utarbeta mål för att säkerställa tillväxten inom flygtrafiken samt garantera säkerheten.
 - En mekanism som bevarar militärens försvarskapacitet och för undersökning av möjligheten att upprätta ett samarbete i syfte att åstadkomma en effektivare organiseringen av luftrummet.
 - En social dialog med arbetsmarknadens partner, eventuellt inledningsvis rörande flygledarna, som efter förebild av vad som skett på andra områden skulle möjliggöra samråd rörande den gemensamma politiken på området för flygtransporter vilket skulle kunna innebära avsevärda framsteg rörande de sociala aspekterna. En sådan dialog skulle kunna leda till att avtal sluts med de berörda organisationerna.
 - Ett samarbete med Eurocontrol för att utnyttja dess kompetens och tekniska kunnande i samband med utveckling av och ansvar för gemenskapslagstiftningen.
 - Ett system för övervakning, inspektion och påföljder i syfte att säkerställa ett effektivt genomförande av reglerna.
- En omarbetning inom ramen för Internationella civila luftfartsorganisationen av taxeringen av flygtransporter samt förhandlingar rörande en beskattning av flygdiesel senast 2004 och en anpassning av flygtrafikavgifterna i samband med flygningar.
- En diskussion som inleds under 2002 om flygplatsernas framtid i syfte att
 - utnyttja den nuvarande kapaciteten i större utsträckning,

- se över systemet för flygplatsavgifter,
- integrera flygtransporterna i ett systemtänkande omfattande samtliga transportsätt.
- Identifiera behovet av ny flygplats infrastruktur
- En översyn under 2003 av systemet för tilldelning av start- och landningstider i syfte att öka tillgången till marknaden utan att bortse från nödvändigheten av att minska flygplatsernas miljöpåverkan.
- Förhandlingar med USA i syfte att sluta ett avtal om den gemensamma transatlantiska flygtrafiken som kommer att ersätta det nuvarande open skies-avtalet.

1.4 En anpassning av systemet för transporter till sjöss och på inre vattenvägar

- En utveckling av den infrastruktur som krävs för att upprätta höghastighetssjövägar.
- En förenkling av den rättsliga ramen för transporter till sjöss och på inre vattenvägar genom att dels främja en samordning av de administrativa formaliteterna och tullformalitetserna, dels samla samtliga aktörer i logistikkedjan.
- Ett förslag om en rättlig ram för säkerhetskontrollen i samband med att passagerare går ombord på kryssningsfartyg i Europa i syfte att minska risken för attentat, efter förebild av de åtgärder som vidtagits på flygplatserna.
- En skärpning av bestämmelserna om sjösäkerhet i samarbete med Internationella sjöfartsorganisationen och Internationella arbetsorganisationen, i synnerhet genom att
 - integrera sociala minimiregler i samband med fartygsinspektioner,
 - utveckla ett europeiskt system för trafikövervakning till sjöss.
- Insatser för att uppmuntra så många bekvämlighetsregistrerade europeiska fartyg som möjligt att åter registrera sig inom gemenskapen, efter förebild av de metoder som utvecklats på det sociala området och på skatteområdet, genom ett förslag till åtgärder senast 2002 om beskattning av tonnage och en översyn av riktlinjerna för statliga stöd till sjöfarten.
- Förbättrade förutsättningar för transporter på inre vattenvägar genom följande åtgärder:
 - En fortsättning av den pågående harmoniseringen inom hela gemenskapsnätet av de tekniska föreskrifterna för transporter på inre vattenvägar, med slutdatum 2002.

- En mer fullständig harmonisering av båtförarcertifikaten på gemenskapsnätet av inre vattenvägar, inklusive Rhen. Kommissionen kommer att lägga fram ett lagförslag rörande detta under 2002.
- En harmonisering av villkoren för vilotid, besättning, sammansättning av besättningen och restider för båtar som trafikerar de inre vattenvägarna. Kommissionen kommer att lägga fram ett lagförslag rörande detta under 2002.

1.5 En samordnad utveckling av de olika transportsätten

- Ett nytt program senast 2003 för att främja alternativa lösningar till vägtransporter (Marco Polo), med budgetmedel på omkring 30 miljoner euro som används till att starta kommersiella projekt.
- Ett förslag senast 2003 om en ny gemenskapsram för en utveckling av det nya yrket transportsamordnare och en standardisering av lastenheter och teknik på området för in- och urlastning.

2 AVLÄGSNA FLASKHALSARNA

- En översyn under 2001 av riktlinjerna för det transeuropeiska nätet i syfte att avlägsna flaskhalsarna genom att gynna upprättandet av korridorer med prioritet för godstransporter och ett nät för snabba persontransporter, genom trafikledningsplaner för de stora trafiklederna och genom att lägga till bland annat följande projekt i den så kallade Essen-listan:
 - En järnvägsförbindelse med hög kapacitet för godstransporter, genom Pyrenéerna.
 - Ett östeuropeiskt snabbtåg/tåg för kombitransporter på sträckan Paris–Stuttgart–Wien.
 - En kombinerad bro/tunnel över Fehmarnsundet mellan Tyskland och Danmark.
 - Satellitnavigationsprojektet Galileo.
 - En ökad framkomlighet på Donau mellan Straubing och Vilshofen.
 - Järnvägslinjen Verona–Neapel, inklusive förgreningen Bologna–Milano.
 - En driftskompatibilitet hos det pyreneiska snabbtågsnätet.
- En höjning under 2001 av taket till 20 % för finansiering inom ramen för budgeten för det transeuropeiska nätet av projekt som berör de allvarligaste flaskhalsarna, inklusive de vid gränserna till kandidatländerna, och därefter upprättande av regler som villkorar finansieringen.

- En mer omfattande översyn under 2004 av det transeuropeiska nätet i syfte att främst integrera kandidatländernas nät, införa begreppet höghastighetssjövägar, utveckla flygplatsernas kapacitet och stärka den territoriella sammanhållningen inom Europa.
- Inrättande av en gemenskapsram i syfte att använda inkomsterna från avgiftsbeläggningen av konkurrerande vägar till anläggning av ny infrastruktur, särskilt järnvägsinfrastruktur.
- Harmonisering av miniminormerna för säkerheten i väg- och järnvägstunnlarna tillhörande det transeuropeiska transportnätet.

3 PLACERA ANVÄNDARNA I CENTRUM AV TRANSPORTPOLITIKEN

3.1 Trafiksäkerheten

- Målsättning för Europeiska unionen att minska antalet döda i trafikolyckor på unionens vägar med hälften fram till 2010.
- En harmonisering senast 2005 på området för kommersiella internationella transporter av reglerna rörande kontroller och påföljder, särskilt hastighetsöverträdelser och rattfylleri, på det transeuropeiska vägnätet.
- Upprättande av en förteckning över de platser där det sker flest trafikolyckor på de transeuropeiska trafiklederna och en harmonisering av vägmärkena och signalerna på dessa platser.
- Lagstiftning om att alla tillverkare av linjebussar måste utrusta nya bussars säten med bälten. Ett förslag till direktiv om detta kommer att läggas fram under 2003.
- Ett förebyggande av farliga beteenden och en utveckling av utbyten av bra metoder i syfte att uppmuntra ett ansvarsfullt beteende i trafiken genom utbildningsinsatser inriktade främst mot unga bilförare.
- En fortsättning av insatserna för att kämpa mot rattfylleri, och insatser för att bidra med lösningar på problemet rörande narkotika och medicin i samband med bilkörning.
- Utveckling av en metodologi på europeisk nivå för att uppmuntra oberoende tekniska undersökningar, till exempel genom att inrätta en kommitté av oberoende experter inom kommissionen.

3.2 De verkliga kostnaderna

- Förslag under 2002 till ett direktiv om upprättande av principer och struktur för en avgiftsbeläggning av infrastrukturanvändandet, en

gemensam metodologi för att fastställa avgiftsnivån, slopande av nuvarande skatter, samt om möjligheten till ömsesidig finansiering.

- Förstärkning av enhetligheten i skattesystemet för bränsleskatter genom ett förslag senast 2003 om en enhetlig skatt på bränsle för yrkesmässig trafik inom vägtransportsektorn i enlighet med principerna för den inre marknaden.
- Förslag under 2002 till ett direktiv om säkerställande av en driftskompatibilitet mellan betalningssätten på det transeuropeiska vägnätet.

3.3. Användarnas rättigheter och skyldigheter

- En komplettering under 2001 av flygpassagerarnas nuvarande rättigheter med nya förslag till rättigheter, särskilt i fall då passageraren hindras gå ombord på flygplanet vid överbokning, i fall av förseningar eller inställda flygningar.
- Förslag under 2001 till förordning om bestämmelser rörande avtal om lufttransporter.
- En utvidgning senast 2004, i den utsträckning detta är möjligt, av gemenskapens åtgärder för att skydda passagerares rättigheter vad gäller övriga transportsätt, särskilt transporter på järnväg och till sjöss och i möjligaste mån stadstrafiken. Detta berör särskilt tjänsternas kvalitet och utvecklingen av kvalitetsindikatorer, avtalsvillkoren, kvaliteten på den information som tillhandahålls till passagerarna samt mekanismerna för privat rättsskipning.
- Förslag om en anpassning av förfarandena för statsbidrag, särskilt då det rör sig om kompensation för krav på allmänna tjänster på transportförbindelser med gemenskapens randområden och små öar.
- Ett tydliggörande av de allmänna principerna för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse på området för transporter i syfte att garantera användarna tjänster av hög kvalitet, i överensstämmelse med kommissionens meddelande om tjänster i allmänhetens intresse i Europa.

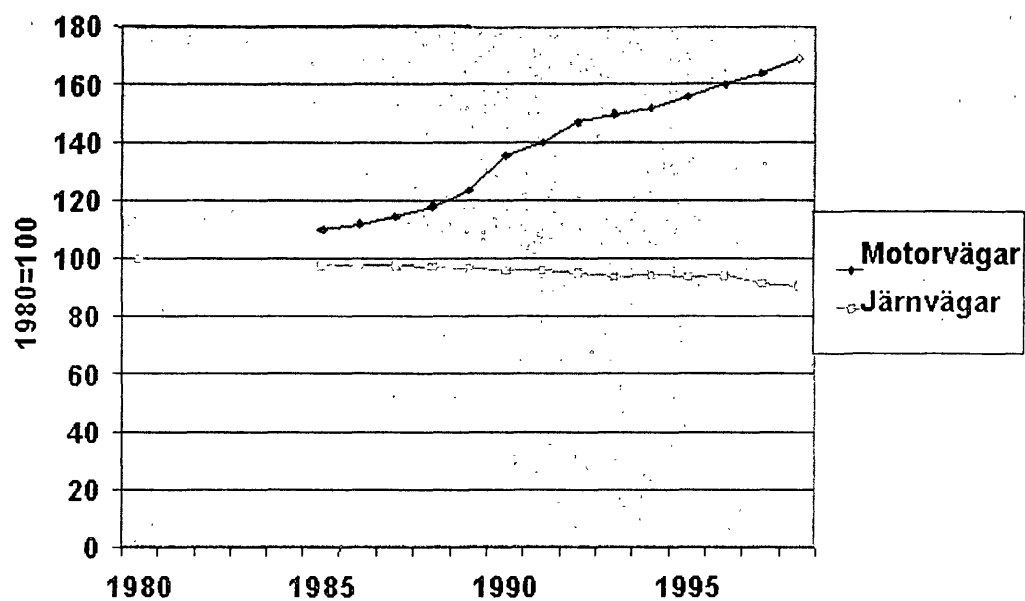
4 BEMÄSTRA GLOBALISERINGENS EFFEKTER PÅ TRANSPORTERNA

- Åtgärder för att ansluta de blivande medlemsstaterna till unionens transeuropeiska nät via infrastrukturer av hög kvalitet i syfte att bibehålla järnvägens andel av transporterna på dagens nivå, som är 35 %, i kandidatländerna senast 2010 och en mobilisering av kapital från den privata sektorn för detta ändamål.
- Föreskrifter i gemenskapens kommande budgetplan om en lämplig offentlig finansiering av infrastrukturer i de nya medlemsstaterna.

- En utveckling av kandidatländernas administrativa kapacitet, särskilt genom utbildning av kontrollanter och administrativ personal med uppgift att sörja för kontrollen av lagstiftningen inom transportsektorn.
- Åtgärder för att Europeiska gemenskapen skall bli fullvärdig medlem i de främsta internationella organisationerna, särskilt Internationella civila luftfartsorganisationen, Internationella sjöfartsorganisationen, Centralkommissionen för Rhensjöfart och Donau-kommissionen.
- Inrättande senast 2008 av ett världsomspännande satellitnavigationssystem inom Europeiska unionen, som unionen har full kontroll över och som uppfyller unionens krav på precision, tillförlitlighet och säkerhet, vilket åstadkoms via Galileo.

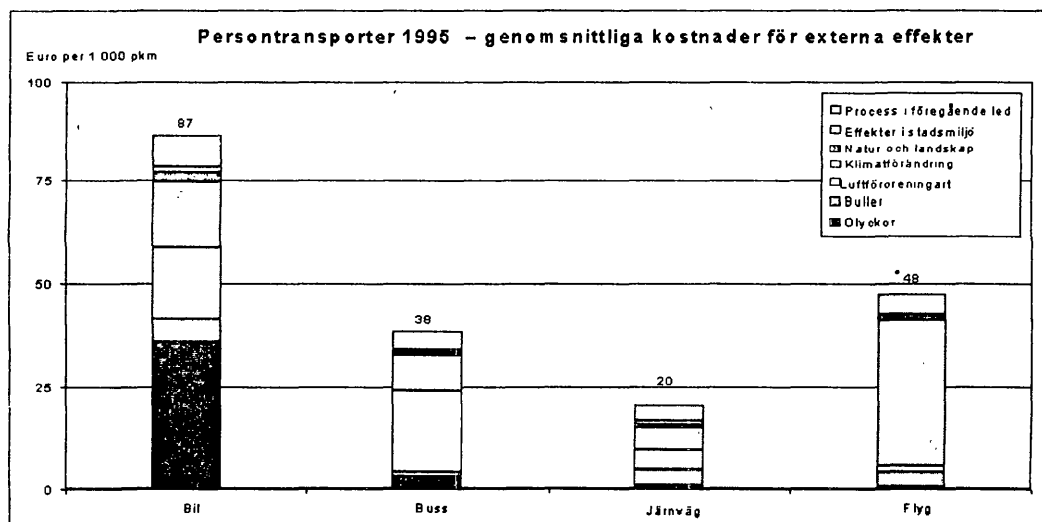
II. BILAGA II: INDIKATORER OCH KVANTITATIVA ILLUSTRATIONER

Diagram 1: Motorvägarnas och järnvägarnas längd (EU-15)



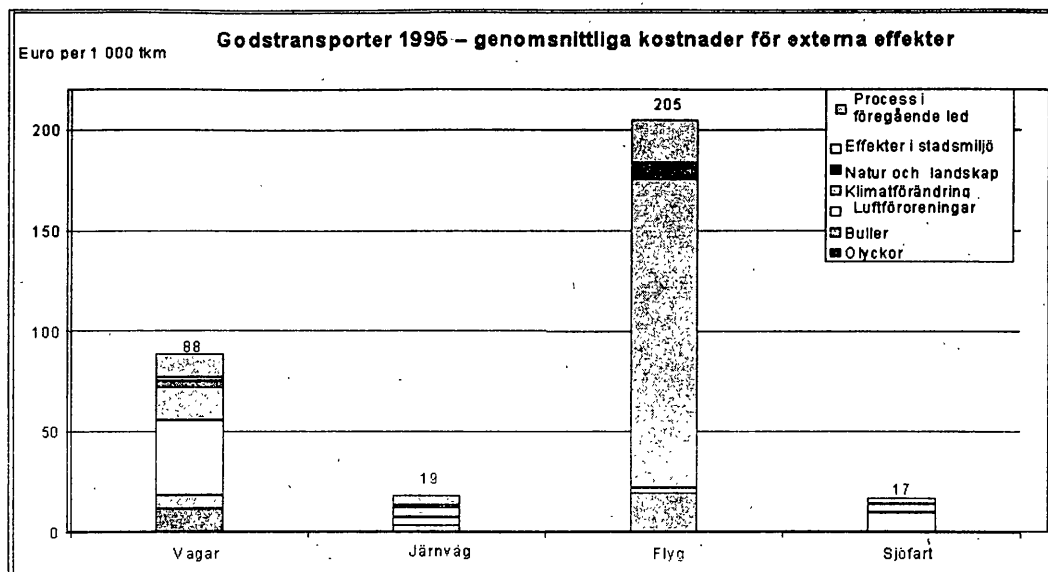
Källa: Eurostat, 2001

Diagram 2: Genomsnittliga externa kostnader 1995 (EUR 17) enligt transportsätt och typ av kostnad: passagerartransporter (exklusive kostnader för trafikstockningar)



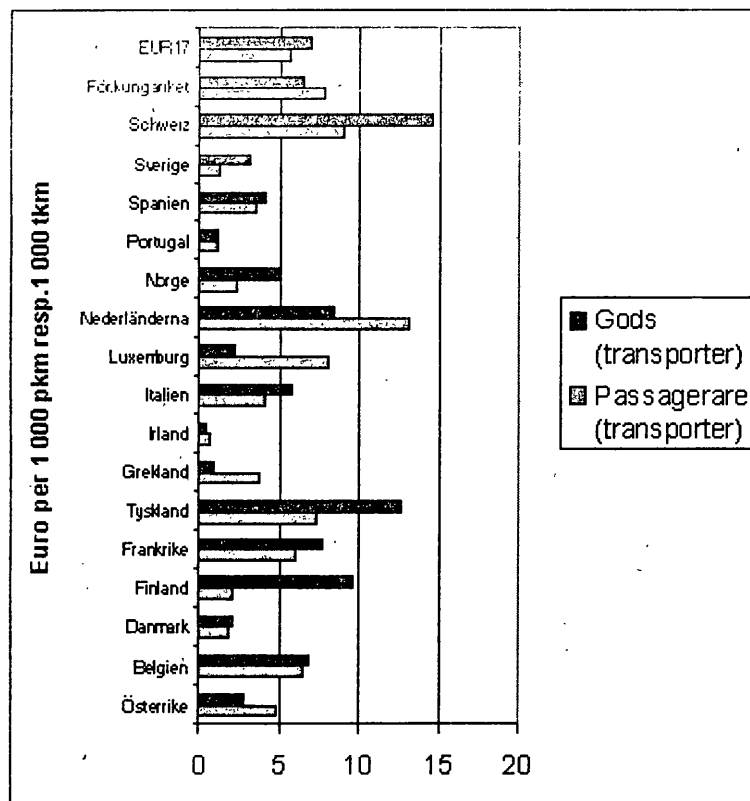
Källa: INFRAS, IWW för UIC, 2000

Diagram 3: Genomsnittliga externa kostnader 1995 (EUR 17) enligt transportsätt och typ av kostnad: godstransporter (exklusive kostnader för trafikstockningar)



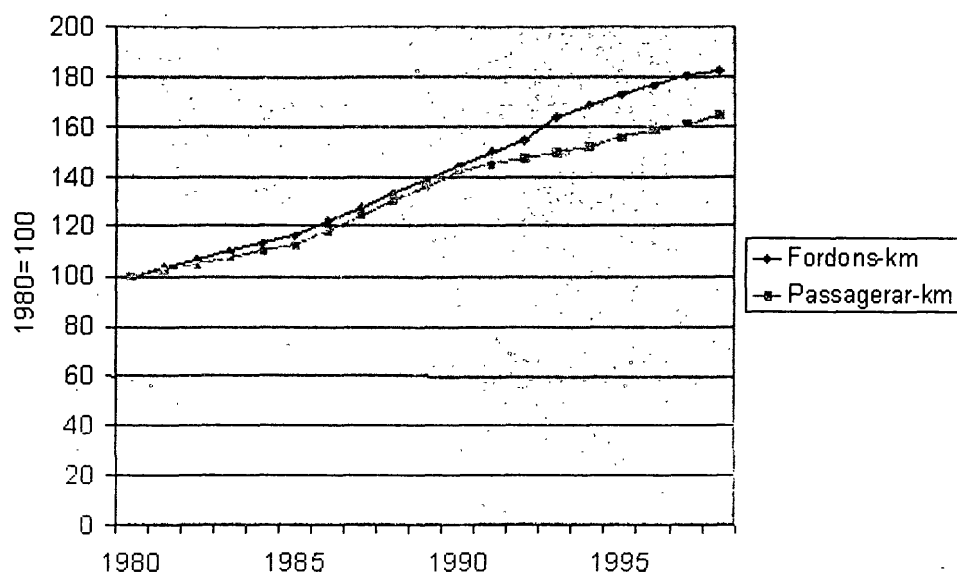
Källa: INFRAS, op. cit. 2000

Diagram 4: Genomsnittliga externa kostnader för trafikstockningarna 1995, Euro per 1 000 passagerarkilometer och tonkilometer



Källa : ECMT, 1998; INFRAS, op. cit. 2000

Diagram 5: Passagerarkilometer och fordonkilometer i Frankrike, Portugal, Finland och Förenade kungariket, 1980–1998



Källa: Eurostat, 2001

Diagram 1 (sammanfattning) och 2 (detaljerad redogörelse) visar resultatet av strategierna.

Tabell 1: Jämförelse av alternativen med hänsyn till dessas uppskattade tillväxt 1998-2010

1998=100 EU-15	Passagerar- kilometer	Tonkilometer	Fordon- kilometer	Koldioxid- utsläpp
Tendentiell prognos	124	138	126	127
Alternativ A	124	138	115	117
Alternativ B	124	138	115	115
Alternativ C	124	138	112	110
BNP	143	143	143	143

Tabell 2 utgör ett utkast till klassifikation av de främsta åtgärderna som skulle kunna vidtas för att integrera målet om en hållbar utveckling med transportsektorn. Förutom åtgärdsprogrammet i vitboken bör transversala åtgärder vidtas inom andra sektorer för att de föreslagna alternativen, särskilt alternativ C, skall bli framgångsrika.

Tabell 2: En typologi för hur sambandet mellan tillväxten av transporterna och den ekonomiska tillväxten skulle kunna brytas

Segment	Ekonomisk verksamhet	Transportsystem	Miljöpåverkan
Indikatorer	BNP (passagerar- och tonkilometer)	Fordonkilometer	Utsläpp av förorenande ämnen
Åtgärder för att bryta sambandet (exempel)	• Stadsplanering • Organisering av arbetet (t.ex. distansarbete) • Industriellt produktionssystem • Fysisk planering	• Avgiftsbeläggning • Intelligent transport system • Modal överföring • Högre laster och antal passagerare i fordon	• Miljövänligare fordon och bränslen • Hastighetskontroll • Motorens energieffektivitet

Källa: Femte ramprogrammet för forskning kommissionen SPRITE (SePaRating the Intensity of Transport from Economic growth)

Ordlista:

Personkilometer: transport av en resenär en kilometer

Tonkilometer: transport av ett ton gods en kilometer

Fordonkilometer: framförande av ett fordon en kilometer

CO₂: uppskattning av koldioxidutsläppen. I den tendentiella prognosen och i de tre alternativen tas det hänsyn till den ökning av bilarnas energieffektivitet som förväntas ske till följd av det frivilliga avtalet med bilindustrin (ACEA, KAMA, JAMA).

BNP: spådd tillväxt i BNP motsvarande en årlig ekonomisk tillväxt på 3 %

Tabell 2: Resultatet av strategierna

EU-15	1998			2010 Tendentiell prognos			2010 – Alternativ A			2010 – Alternativ B			2010 – Alternativ C		
	Mrd Pkm- Tkm	Mrd Frdkm	Mlj ton CO ₂	Mrd Pkm- Tkm	Mrd Frdkm	Mlj ton CO ₂	Mrd Pkm- Tkm	Mrd Frdkm	Mlj ton CO ₂	Mrd Pkm- Tkm	Mrd Frdkm	Mlj ton CO ₂	Mrd Pkm- Tkm	Mrd Frdkm	Mlj ton CO ₂
Bil	3 776	2 221,2	434,2	4650	2 735,3	453,4	4650	2 486,6	412,2	4650	2 486,6	412,2	4559	2438	404,1
Buss–linjebuss	415	24,4	18,7	441	25,9	19,8	441	25,9	19,8	441	23,6	18,0	501	26,8	20,5
Tunnelbana– spårvagn	50	0,5	0	53	0,5	0,0	53	0,5	0,0	53	0,5	0,0	61	0,5	0,0
Järnväg	290	1,5	6,4	327	1,7	7,2	327	1,7	7,2	327	1,5	6,5	400	1,8	8,0
Flyg	241	1,9	59,3	458	3,7	112,7	458	3,7	112,7	458	3,3	102,4	408	3,0	91,2
Totalt antal passagerare	4772	2249,5	518,6	5929	2767,1	593,1	5929	2518,4	551,9	5929	2 515,5	539,1	5929	2 470,1	523,8
Tillväxt 1998– 2010				24 %	23 %	14 %	24 %	12 %	6 %	24 %	12 %	4 %	24 %	10 %	1 %
Väg	1 255	313,8	271,1	1 882	470,5	406,5	1 882	427,7	369,6	1 882	427,7	369,6	1736	394,5	340,9
Järnväg	241	1,3	1,9	272	1,5	2,2	272	1,5	2,2	272	1,4	2,0	333	1,7	2,4
Inre vattenvägar	121	0,3	3,6	138	0,4	4,1	138	0,4	4,1	138	0,4	3,8	167	0,4	4,6

EU-15	1998			2010 Tendentiell prognos			2010 -- Alternativ A			2010 -- Alternativ B			2010 -- Alternativ C		
	Mrd Pkm- Tkm	Mrd Frdkm	Mlj ton CO ₂	Mrd Pkm- Tkm	Mrd Frdkm	Mlj ton CO ₂	Mrd Pkm- Tkm	Mrd Frdkm	Mlj ton CO ₂	Mrd Pkm- Tkm	Mrd Frdkm	Mlj ton CO ₂	Mrd Pkm- Tkm	Mrd Frdkm	Mlj ton CO ₂
Kanaler	87		1,0	100		1,0	100		1,0	100		1,0	100		1,0
Närsjöfart	1 166	0,3	23,3	1579	0,4	31,6	1 579	0,4	31,6	1 579	0,4	28,7	1635	0,4	29,7
Varor totalt	2 870	315,76	300,9	3 971	472,8	445,4	3 971	430	408,5	3 971	429,8	405,1	3971	397,0	378,6
Tillväxt sedan 1998				38 %	50 %	48 %	38 %	36 %	36 %	38 %	36 %	35 %	38 %	26 %	26 %
Totalt		2 565,2	819,5		3 239,9	1 038,5		2 948,4	960,4		2 945,3	944,2		2867,1	902,4
Tillväxt 1998-2010					26 %	27 %		15 %	17 %		15 %	15 %		12 %	10 %
Förändring i BNP 1998-2010					43 %	43 %		43 %	43 %		43 %	43 %		43 %	43 %

Källa: Data för 1998 i personkilometer och tonkilometer "EU Transport in Figures. Statistical Pocketbook. European Commission 2000". Data rörande koldioxidutsläpp och fordonkilometer är uppskattningar från kommissionen.

**III. BILAGA III: PROJEKT FÖRESLAGNA AV MEDLEMSTATERNA OCH
EUROPAPARLAMENTET SOM KOMMISSIONEN UNDERSÖKER I
SYFTE ATT AVGÖRA OM DE SKALL SKRIVAS IN I LISTAN ÖVER
"SÄRSKILDA" PROJEKT (DEN S.K. ESSEN-LISTAN)**

**PROJEKT FÖRESLAGNA AV MEDLEMSTATERNA OCH EUROPAPARLAMENTET SOM KOMMISSIONEN UNDERSÖKER I SYFTE ATT
AVGÖRA OM DE SKALL SKRIVAS IN I LISTAN ÖVER "SÄRSKILDA" PROJEKT (ESSEN-LISTAN)**

Projekt		Längd (km)	Typ	Slutdatum	Resterande investeringar €
1	IT Milano–Bologna et Verona–Neapel	830	Snabbtågslinje för befordran av gods och personer	2 007	13 994
3	F Montpellier–Nîmes	50	Snabbtågslinje för befordran av gods och personer samt godstågslinje	2 012	790
15	EU Galileo	–	Europeiskt system för satellitnavigation	2 008	3 250
16	E/F Järnvägsförbindelse genom Alperna	180	Järnvägslinje för godstransport	2 020	5 000
17	D/A Stuttgart–München–Salzburg–Wien	713	Snabbtågslinje för befordran av gods och personer samt godstågslinje	2 012	9 501
18	D Vilshofen–Straubing	70	Förbättring av farbarheten på Donau	–	700
19	E/P Driftskompatibilitet för höghastighetsnätet på Pyreneiska halvön	7 800	Nya och anpassade snabbtågslinjer	–	29 600
20	D/D K Fehmarnsundet	50	Kombinerad bro/tunnel för tåg- och biltrafik	2 013	3 650
Totalt					66 485

IV. BILAGA IV: UTVECKLING AV NY TEKNIK OCH INTELLIGENTA TRANSPORTSYSTEM

Tack vare nya tekniska lösningar är det i dag möjligt att utforma det europeiska transportsystemet så att detta motsvarar kraven rörande en hållbar utveckling på transportområdet, och den tekniska utvecklingen har även gjort det möjligt att integrera de olika transportsätten samt höja deras effektivitet och säkerhet. Europeiska unionen stöder aktivt teknisk innovation inom transportsektorn. Inom ramen för forsknings- och utvecklingsprogrammen utvecklas ny teknik, som sedan tillämpas i stor skala på de transeuropeiska näten. Framstegen inom den nya informationstekniken är i detta sammanhang särskilt anmärkningsvärda.

1) Utveckling av ny teknik

Under perioden 1998–2002 anslag gemenskapen medel på uppskattningsvis 1 miljard euro till statlig och privat forskning och teknisk utveckling (FoTU) om transporter inom så skilda områden som intermodalitet, energi och transportmedelsteknik, inklusive telematiktillämpningar. **Volymen av gemenskapens insatser på detta område bör inte ökas utan i framtiden hållas konstant, samtidigt som insatserna i större utsträckning bör inriktas mot målen för den gemensamma transportpolitiken.** I samband med det nya ramprogrammet för forskning 2002–2006 ges tillfälle att genomföra dessa principer inom transportområdet. De övergripande målen i kommissionens¹⁰⁹ nya förslag omfattar bland annat utvecklingen av ny teknik till stöd för utvecklingen av nya säkra och miljövänliga transportsätt och utvecklingen av det europeiska transportsystemet. Av de prioriterade tematiska forskningsområden som ingår i det föreslagna ramprogrammet bedöms följande ha den potentiellt största positiva inverkan på den gemensamma transportpolitiken som presenteras i denna vitbok :

1. Flyg- och rymdteknik

FoTU-prioriteringarna på området för flygteknik berör dels en förbättring av flygmotorernas miljöpåverkan när det gäller utsläpp av förorenande ämnen och bulleralstring och en förbättring av luftfarkosters säkerhet, dels en ökning av kapaciteten och säkerheten hos flygtrafikledningssystemet i syfte att underlätta fullbordandet av initiativet ”ett gemensamt europeiskt luftrum”.

På området för rymdteknik utgör utvecklingen av Galileo ett av de forskningsområden som prioriteras, och syftet är att utveckla ett tillräckligt stort kunnande i Europa för att denna nya teknik skall kunna utnyttjas i så hög utsträckning som möjligt.

Säkrare och miljövänligare luftfarkoster

Forskningen och utvecklingen på området för säkerhet har som mål fem gånger färre olyckor för att kompensera för den ökade flygtrafiken. Forskningen kommer att inriktas mot utvecklingen av teknik som möjliggör för flygpersonalen att ständigt hålla sig

underrättade om och ha kontroll över den aktuella situationen.

På området för miljöskydd är målet att kompensera för tillväxten av flygtrafiken genom att reducera utsläppen av koldioxid (CO₂) med 50 % och av kväveoxider (NO_x) med 80 %, samt minska flygplanens bullernivå med 10 dB för att den upplevda bullernivån skall minska med 50 %. Forskningen kommer att inriktas mot flygteknik, aerodynamiska koncept med lågt luftmotstånd och operationella flygmetoder.

2. Hållbar utveckling och globala förändringar

Forskningsverksamheten inom detta prioriterade tematiska område har som mål att förstärka den vetenskapliga och tekniska kapacitet som krävs i Europa för att genomföra strategin för en hållbar utveckling genom i synnerhet den nya tekniken för hållbar utveckling.

De strategiska målen omfattar främst minskade utsläpp av växthusgaser och förorenande ämnen, en trygg energiförsörjning, en balansering av transportsätten, som alla utgör tematiska prioriteringar och kommer att bidra till genomförandet av den gemensamma transportpolitik som rekommenderas i denna vitbok.

När det gäller forskningsinsatserna på kort och medellång sikt i syfte att minska utsläppen av växthusgaser och föroreningarna samt att säkerställa en trygg energiförsörjning föreslås dels att denna inriktas mot att identifiera insatser i syfte att utveckla förnybara energikällor och en miljövänligare och effektivare energianvändning i främst stadsområdena, dels att det utvecklas nya miljövänligare och energieffektivare transportlösningar.

En miljövänlig stadstrafik

Ett rationellare användande av personbilen i innerstäderna och främjandet av en miljövänlig stadstrafik är ett av de prioriterade målen, liksom insatser som främjar användningen av vätgas som bränsle i morgondagens fordon. Bland de insatser som planeras kan nämnas åtgärder rörande förvaltning på efterfrågesidan, en integrering av stadstrafiktjänsterna, stöd till försäljning av miljövänligare fordon eller helt avgasfria fordon. Utvecklingen av en ny generation elhybridfordon (elmotor och förbränningsmotor), fordon som drivs med naturgas och på längre sikt utrustade med bränslecell, vilket är en lovande teknik.

När det gäller forskningverksamheten på kort och medellång sikt i syfte att åstadkomma en förbättring av transportsätten föreslås att denna inriktas mot forskning rörande insatser i syfte att skapa miljövänligare och säkrare väg- och sjötransporter, en integrering av intelligenta transportsystem för en effektivare infrastrukturförvaltning, driftskompatibilitet inom järnvägen och utveckling av intermodalitet för passagerar- och godstrafik.

Driftskompatibilitet inom järnvägen

Forskningen och utvecklingen bör bidra till utvecklingen och införandet av en ram som säkerställer en fullständig driftskompatibilitet på järnvägsområdet när det gäller infrastruktur, fordon, hytt, tågpersonal. Sådan teknik avses bidra till att utveckla transportsätt och trafikledningssystem med högre kapacitet (längre tåg, optimal tilldelning av tåglägen, underhållningsförfaranden), till utvecklingen av konkurrenskraftigare tjänster (driftsystem såsom övervakning av varor, utbildning av tågpersonal).

När det gäller forskningen på lång sikt är målet att utveckla nya förnybara energikällor, vätgastekniken och bränsleceller som medger en helt avgasfri drift och kan användas inom transportsektorn.

3. Att förutse Europeiska unionens tekniska och vetenskapliga behov

På detta prioriterade temaområde kommer det att bedrivas särskild forskningsverksamhet eller forskningsverksamhet som kompletterar forskningen inom de övriga temaområdena i syfte att stödja politiska program av intresse för unionen, såsom den gemensamma transportpolitiken som presenteras i denna vitbok.

Övervaka och utvärdera vitbokens åtgärdsprogram

Det rör sig främst om att ge stöd åt övervakningen och utvärderingen av det åtgärdsprogram och de riktlinjer rörande transport och det transeuropeiska nätet som läggs fram i denna vitbok genom harmoniserade data, verktyg för prognoser och indikatorer.

2) eEurope

I handlingsplanen eEurope 2002, som antogs av stats- och regeringscheferna vid Europeiska rådet i Feira i juni 2002, betonas behovet av nya tjänster. Handlingsplanen innehåller särskilda mål som skall uppnås senast 2002 i syfte att påskynda processen rörande utveckling och införande av intelligenta transportsystem, bland annat följande mål:

- 50 % av de större europeiska städerna bör ha tillgång till informationstjänster för trafik- och färdplanering.
- 50 % av de större europeiska motorvägarna bör vara utrustade med system för information om och hantering av trafikstockningar och tillbud samt färdinformation.
- Alla nya fordon som säljs i Europa bör vara utrustade med effektiva aktiva säkerhetssystem.
- Samtliga invånare som reser i Europa bör ha tillgång till en flerspråkig tjänst för spårning av trådlösa samtal till alarmeringstjänsten via telefonnummer 112 som omfattar samtliga räddningstjänster.
- Det bör även vidtas lagstiftningsåtgärder för att främja ett gemensamt europeiskt luftrum, mobiltelefoni vid tågresor, informations- och övervakningssystem till sjöss och Galileo.

Handlingsplanen eEurope tillhandahåller en ram för forskningen om intelligenta transportsystem samt för utvecklingen och införandet av dessa system. Syftet med handlingsplanen, som det åligger medlemsstaterna att genomföra, är att påskynda utvecklingen av nya tekniska lösningar och underlätta införandet av dessa. Den privata sektorn spelar en central roll för utvecklingen av intelligenta transporttjänster. I samband med genomförandet av eEurope-åtgärderna bör medlemsstaterna därför sörja för att det inte föreligger några hinder för en utveckling av privata tjänster.

3) Installation av intelligenta transportsystem

Uppskattningar rörande de intelligenta transportsystemens potentiella inverkan har gjorts både på forskningsstadiet och under de inledande installationsfaserna. En minskning av transporttiden med ända upp till 20 % och förbättringar av nätkapaciteten på omkring 5–10 % har uppmätts vid vissa konfigurationer. När det gäller säkerheten har de möjliga förbättringarna för vissa specifika olyckstyper (utjämning) uppskattats till omkring 10–15 % tack vare samordnade informations- och kontrollstrategier, och antalet dödsfall har redan minskat tack vare automatiska system för upptäckande av olyckor och för hantering av nödsituationer. Endast 6 % av trafikolyckorna förefaller ofrånkomliga och tycks inte kunna undvikas genom ny teknik. Slutligen beräknas de små utsläppen minska till följd av begränsningar av trafiken och integrerade strategier för kontroll av föroreningar. De intelligenta transportsystemen kommer sannolikt att ha störst effekt på vägtransporterna, men de kommer även att bidra till en ökad effektivitet och säkerhet inom övriga transportsätt.

De intelligenta transportsystemen kommer i första hand att installeras på det transeuropeiska transportnätet. Detta nät utgörs inte endast av de stora klassiska näten såsom väg- och motorvägsnätet, järnvägsnätet, hamnarna och flygplatserna, utan omfattar även trafikstyrningssystem samt system och tjänster på områdena information, positionsbestämning och navigation, vilka bidrar till en optimal förvaltning av dessa infrastrukturer. Galileo-projektet¹¹⁰, som kommissionen planerar att skriva in i listan över prioriterad projekt (den så kallade Essen-listan), fungerar i detta sammanhang som en drivfjäder för utvecklingen av intelligenta transportsystem. Under perioden 1998–1999 har omkring 100 miljoner euro anslagits till trafikstyrningssystem¹¹¹, det vill säga 10 % av budgeten för det transeuropeiska nätet. Det planerade finansiella stödet åt det transeuropeiska nätet inom ramen för det vägledande fleråriga ramprogrammet 2001–2006 kommer att uppgå till 800 miljoner euro, ett belopp av hittills oöverträffad storleksordning.

Samfinansiering bör inriktas mot projekt omfattande en samordnad installation i stor skala där en synkronisering av investeringarna är lämplig, något som är av särskilt stor betydelse för detta slags projekt med tanke på det stora antalet berörda aktörer. Utan samordning riskerar resultatet bli en mångfald tjänster som är uppsplittrade på regional eller nationell nivå och som begränsas av det aktuella landets geografiska gränser och till den aktuella aktören. Detta skulle hindra den inre marknaden från att fungera effektivt och upplevas som ett hinder av användarna.

Den offentliga sektorn spelar en central roll för lanseringen av nya tjänster: Utvecklingen av en rättslig och ekonomisk ram för den privata sektorns deltagande och för partnerskap mellan offentliga och privata aktörer i syfte att underlätta utvecklingen av mervärdestjänster för trafikinformation och färdplanering, rekommenderas starkt av kommissionen.

Följande program, vid sidan av Galileo-projektet som beskrivs i denna vitbok, pågår eller kommer att lanseras:

1. En installation i stor skala av intelligenta vägtransportsystem

¹¹⁰ Det europeiska satellitnavigationsprojektet som utvecklats för civila ändamål.

¹¹¹ Dessutom tillkommer subventioner av projekt för trafikstyrning inom järnvägssektorn i storleksordningen 45 miljoner euro.

Sex regionala initiativ som involverar Europas främsta aktörer på området för trafikstyrning erhåller sedan 1996 stöd från unionen; dessa initiativ åtföljer redan nu installationsfasen i 14 medlemsstater och särskilt de europeiska användarnas behov betonas. För att garantera att den information (till exempel rörande körtid) som tillhandahålls är tillförlitlig och av hög kvalitet är det av stor vikt att det europeiska nätet utrustas med telematisk infrastruktur och telematiska system för insamling av data och med centraler för trafikkontroll och/eller väginformation, och ett samarbete mellan de ansvariga för förvaltningen är nödvändig för att användarna skall kunna erbjudas kontinuerliga tjänster av hög kvalitet, oavsett om det gäller lokala eller regionala resor, stora trafikflöden i samband med semestrar eller helger, tung lastbilstrafik, informationstjänster före eller under resan, tjänster för godstrafikledning, reparationstjänster eller larmtjänster samt elektroniska vägtullsystem, som samtliga utgör prioriteringar och bör utvecklas för bidra till att minska överbelastningen på vägnätet.

Ett europeiskt nät av trafiklednings- och trafikinformationscentraler

Inrättandet av ett europeiskt nät av trafiklednings- och trafikinformationscentraler som beräknas slutföras 2003 pågår: detta unionsomfattande nät kommer att tillhandahålla trafiklednings- och trafikinformationstjänster åt användarna. Nätet omfattas av det finansiella stödprogrammet i samband med installation, som avsätter 1,2 miljarder euro för finansiering av projekt av gemensamt europeiskt intresse och som även omfattar kompletterande insatser på lokal, regional, gränsöverskridande och europeisk nivå.

De elektroniska vägtullsystemen, liksom övriga system för automatiskt avgiftsuttag, förefaller särskilt användbara för att åstadkomma välbalanserade priser. Installationen av dessa system, som äger rum eller planeras i ett flertal länder, trots att inte alla ännu är tekniskt förberedda för en driftskompatibilitet, illustrerar nyttan av normerande insatser på europeisk nivå. Ett direktiv rörande systemens driftskompatibilitet kommer att föreslås, vilket bör åtföljas av gemenskapsstöd för installationen av systemen.

2. Det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg, ERTMS¹¹²

Uvecklingen av det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg inleddes i början av 1990-talet med stöd från gemenskapen via ramprogrammen för forskning, och detta system är mycket framgångsrikt. Projektet befinner sig i slutet av testfasen och certifieringsförfarandet. Nu inleds fasen rörande inrättande av pilotprojekt på det transeuropeiska nätet.

Den huvudsakliga funktionen hos detta automatiserade system är att övervaka och säkerställa ett minimalt avståndet mellan tåg. Genom ERTMS möjliggörs tågtrafik inom Europa med hjälp av ett enda driftledningssystem – i stället för som i dag 11 olika system.

I flera länder har redan den operationella installationsfasen påbörjats, och under de kommande åren kommer systemet gradvis att installeras på de största linjerna. Tillämpningarna i samband med trafikledning och stödfunktioner för förvaltningen av järnvägsinfrastrukturerna, som kommer att spela en central roll i samband med utvecklingen av godstågstrafiken, befinner sig ännu i utvecklingsfasen och kommer att

¹¹²

European Rail Traffic Management System.

kunna erhålla medel från ramprogrammet för forskning.

Installationen av ERTMS kommer att kräva relativt begränsade finansiella insatser eftersom direktivet om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg föreskriver gemensamma specifikationer för denna typ av system vid anläggningen av nya linjer¹¹³.

3. Luftfart

De operativa och pre-operativa tester som utförts, särskilt över Nordatlanten och i Medelhavsområdet, har visat att säkerheten kan förbättras genom mer exakta positionangivningar och bättre kommunikationer. Unyttjandet av överföringslänkar för överföring av data gör det även möjligt för flygbolag och andra aktörer att ta emot operativa data från ett flygplan under flygningen. Dessa system underlättar lösningar baserade på principen om "fri flygning", eftersom vissa flygledningfunktioner görs tillgängliga i cockpit. När det gäller verksamheten på flygplatserna krävs det en bättre integration och styrning av informationen för att olika flygledare involverade i flygningens olika faser skall kunna utväxla data och planera varandras åtgärder och flygplanets rörelser. Dessa trafiklednings- och planeringssystem samt systemen för att vägleda och styra flygplanens markrörelser på flygplatserna kommer att medföra en kapacitetsökning för flygplatserna, särskilt vid dåligt väder och samtidigt minska trycket på flygledarna.

En effektiv tillämpning av den nya tekniken är nödvändig för att det disponibla luftrummet skall kunna utökas (ny uppdelning av luftrummet för civil och militär användning) och för att skapa en europeisk förvaltning av luftrummet (planering av sektorer och färdvägar inom lufttrafiken). Tidigare fattades besluten rörande investeringar i intelligenta system ofta nationellt och utifrån industriella intressen, vilket ledde till tekniska och operativa skillnader mellan systemen med en begränsning av driftskompatibiliteten som resultat. Denna bristande driftskompatibilitet har inneburit effektivitetsförluster och extra kostnader när det gäller allt från utbildning av flygledare och ökande investerings- och underhållskostnader till allvarliga operativa samordningsproblem.

Driftskompatibiliteten i centrum för det gemensamma europeiska luftrummet

Driftskompatibilitetskriteriet kommer att bli avgörande i samband med urval och utvärdering av projekt inom det transeuropeiska nätet. I tidigare led av projekten kommer demonstratörerna inom ramen för forskningsprogrammet att verka i stor skala.

4. En säker sjötrafik

Det råder en stor risk för olyckor på grund av den täta fartygstrafiken längs de större europeiska sjölederna, och olycksrisken är särskilt hög i vissa områden där trafiken möts, såsom i Gibraltar sund och "rail d'Ouessant".

Än i dag ansvarar ofta de lokala kust- och hamnmyndigheterna för styrningen och övervakningen av sjötrafiken, och den information som samlas in utvärderas vanligtvis inte och sänds inte heller till de myndigheter eller organisationer som har

¹¹³

Varje ansökan om finansiering av snabbtågslinjer inom ramen för det transeuropeiska nätets budget förutsätter en garanti från de nationella myndigheterna att ERTMS installeras på de berörda linjerna.

intresse av upplysningar om fartygens rörelser. Men den tekniska utvecklingen inom sjöfartssektorn är snabb: system för automatisk identifiering och övervakning av fartyg, informationsutbyte via standardiserade telematiktjänster, färdskrivare med mera. Denna nya teknik har en rad tillämpningar när det gäller att höja säkerheten och minska föroreningarna till sjöss, och den möjliggör dessutom en allmän förbättring av villkoren för fartygstrafiken till sjöss och i hamnarna.

Ett transeuropeiskt trafikstyrnings- och informationsnät för sjötrafiken

Kommissionen har antagit ett lagförslag om inrättandet av ett europeiskt övervaknings- och styrningssystem för information om fartygstrafiken, som gör det möjligt att identifiera de fartyg som trafikerar gemenskapens vatten och övervaka deras rörelser, och som dessutom gör det möjligt för de olika aktörerna inom sjöfartssektorn (kontrollcentraler i medlemsstaterna, sjöräddningsorganisationer, miljöorganisationer, hamnmyndigheter med flera) att systematiskt utbyta information om fartyg och laster.

Inrättandet av ett transeuropeiskt trafikstyrnings- och informationsnät för sjötrafiken skulle på basis av detta möjliggöra en förstärkning av trafikstyrningen och övervakningen till sjöss och samtidigt lätta på fartygskaptenernas administrativa börda, samtidigt som ett sådant nät skulle möjliggöra en höjning av sjöfartsmyndigheternas effektivitet och beredskap inför fartygsolyckor och utsläpp av miljöfarliga ämnen till sjöss.

ISSN 1024-4506

KOM(2001) 370 slutlig

DOKUMENTS

SV

07 06 04 08

Katalognummer : KT-CO-01-557-SV-C
