

HANDLINGSPROGRAM

De foranstaltninger, der foreslås i hvidbogen, kan opsummeres således:

1. BEDRE BALANCE MELLEM TRANSPORTFORMERNE

1.1. Højere kvalitet inden for vejtransporten

- Harmonisering af kontrolforanstaltninger og sanktioner inden udgangen af 2001 for at:
 - fremme en mere effektiv og ensartet fortolkning, anvendelse og kontrol med den eksisterende lovgivning på vejtransportområdet
 - fastlægge arbejdsgiverens ansvar for visse overtrædelser begået af chaufføren
 - harmonisere vilkårene for tilbageholdelse af køretøjer
 - øge antallet af kontroller, som medlemstaterne er forpligtet til at udføre (i øjeblikket 1% af de faktiske arbejdsdage) for at sikre overholdelse af reglerne om køre- og hviletid for chaufførerne.
- Bestræbelser på at gøre vejtransporterhvervet tiltrækkende med uddannelses tilbud for at sikre de nødvendige kvalifikationer og garantere rimelige arbejdsvilkår.
- Harmonisering af minimumsklausuler i transportkontrakter for at give mulighed for revision af taksterne i tilfælde af omkostningsstigninger (f.eks. prisstigninger på brændstof).

1.2. Modernisering af jernbanesystemet

- Gradvis åbning af jernbanemarkedet i Europa. Kommissionen vil inden udgangen af 2001 forelægge en ny pakke af foranstaltninger inden for jernbanesektoren med sigte på følgende:
 - åbning af de nationale godsmarkeder for cabotage
 - et højt sikkerhedsniveau på jernbanenet gennem selvstændigt vedtagne regler og klar afgrænsning af de enkelte aktørers ansvar
 - ajourføring af direktiverne om interoperabilitet for samtlige elementer på jernbanenet – både til hastighedstog og konventionelle tog
 - gradvis åbning af markedet for international passagertrafik
 - fremme af foranstaltninger med henblik på at sikre kvaliteten af jernbanetjenesterne og brugernes rettigheder. Mere specifikt vil der blive fremsat et forslag til direktiv om betingelserne for erstatning i tilfælde af forsinkelser eller manglende opfyldelse af driftsforpligtelser. Der vil desuden blive foreslået andre foranstaltninger vedrørende udvikling af indikatorer for servicekvaliteten, kontraktbetingelser, gennemsigtigheden i informationerne til passagererne samt mekanismer til udenretslig bilæggelse af tvister.

- Højnelse af sikkerheden ved jernbanesystemet gennem et forslag til direktiv og oprettelse af en fællesskabsstruktur for interoperabilitet og sikkerhed i jernbanesektoren.
- Støtte til etablering af nye infrastrukturer, navnlig jernbanelinjer, primært beregnet til godstransport.
- Etablering af en dialog med jernbaneindustriene inden for rammerne af en frivillig aftale med henblik på at mindske de miljømæssige gener.

1.3. Kontrol med stigningen i lufttransporten

- Forslag om, at der i forbindelse med skabelsen af "det fælles europæiske luftrum" inden 2004 etableres følgende:
 - et stærkt regeludstedende organ, som skal have tilstrækkelige ressourcer og den fornødne autonomi i forhold til de forskellige involverede interesser, og som skal kunne opstille målsætninger, der sikrer væksten i trafikken og garanterer sikkerheden
 - en mekanisme, der sikrer, at militæret bevarer sin forsvarskapacitet gennem udnyttelse af samarbejdsmulighederne for at gøre den samlede organisering af luftrummet mere effektiv
 - en dialog med arbejdsmarkedets parter, som kan starte med flyvelederne, og som i lighed med, hvad der er gjort på andre områder, giver mulighed for samråd om dele af den fælles lufttransportpolitik, som har betydelige konsekvenser for de arbejdsmæssige og sociale forhold i erhvervet. Denne dialog kan eventuelt munde ud i aftaler mellem de berørte organisationer
 - et samarbejde med Eurocontrol for at kunne gøre brug af denne organisations kompetence og ekspertise i arbejdet med at udvikle og forvalte fællesskabsreglerne
 - et system for overvågning, inspektion og sanktioner, som skal sikre effektiv gennemførelse af reglerne.
- En nyvurdering inden for rammerne af Organisationen for International Civil Luftfart af spørgsmålet om beskatningen af lufttransport samt forhandling om indførelse af beskatning på flybrændstof inden 2004 og ændringer af afgifterne for en-route-navigation.
- Iværksættelse i 2002 af overvejelser om lufthavnenes fremtid med det formål at:
 - opnå en bedre udnyttelse af den eksisterende kapacitet
 - revidere lufthavnsafgiftssystemet
 - integrere lufttransporten i en samlet planlægning med de øvrige transportformer
 - afdække behovet for nye lufthavnsinfrastrukturer.

- Forelæggelse i 2003 af en revision af systemet for tildeling af slots for at give øget markedsadgang, men samtidig tilgodese behovet for at mindske miljøpåvirkningerne i EU's lufthavne.
- Forhandling med USA om en fælles transatlantisk luftfartsaftale, som skal træde i stedet for de nuværende "open skies"-aftaler.

1.4. Tilpasning af sø- og flodtransportsystemet

- Udvikling af de nødvendige infrastrukturer for etableringen af regulære "motorveje til søs".
- Forenkling af lovgivningsgrundlaget for sø- og flodtransport, navnlig ved at tilskynde til, at samtlige administrative og toldmæssige formaliteter behandles ét sted, og ved at samle alle aktørene i logistikkæden.
- Forslag om rammebestemmelser om kontrollen med passagerernes sikkerhed om bord på krydstogtskibe i Europa for at modvirke risikoen for attentater på linje med, hvad der gøres inden for lufttransporten.
- Skærpelse af reglerne om sikkerhed til søs i samarbejde med Den Internationale Søfartsorganisation og Den Internationale Arbejdsorganisation, navnlig ved at:
 - indarbejde minimumsregler på arbejdsmarkedsområdet, der skal være overholdt ved inspektionen af skibene
 - udvikle et regulært europæisk system for styring af skibstrafikken.
- Tilskynde flest mulige skibe til at vende tilbage under EU-flag ved at bygge på den mest hensigtsmæssige praksis, der er udviklet på det arbejdsmæssige, sociale og beskatningsmæssige område, idet Kommissionen allerede i 2002 vil forslå foranstaltninger om tonnageskatning samt en revision af retningslinjerne for statsstøtte i søtransportsektoren.
- Forbedring af forholdene for flodtransporten gennem:
 - den igangværende harmonisering af de tekniske forskrifter for hele EU's net af indre vandveje inden 2002
 - mere fuldstændig harmonisering af bådførercertifikater for hele EU's net af indre vandveje, herunder også Rhinen. Kommissionen vil stille forslag herom i 2002
 - harmonisering af reglerne om hviletid, besætningsmedlemmer, besætningens sammensætning og længste tid ved roret på skibe i sejlads på de indre vandveje. Kommissionen vil stille forslag herom i 2002.

1.5. Sammenkædning af udviklingen af de forskellige transportformer

- Udarbejdelse inden 2003 af et nyt program for fremme af alternative løsninger til vejtransport (Marco Polo) med et budget på ca. 30 mio. EUR om året til igangsætning af kommercielle projekter.

- Forslag inden 2003 om nye fællesskabsregler med henblik på erhvervet som fragtkoordinator og standardisering af lasteenheder og lasteteknikker.

2. *FJERNELSE AF FLASKEHALSENE*

- Revision i 2001 af retningslinjerne for det transeuropæiske net med henblik på at fjerne flaskehalsene ved at tilskynde til etablering af korridorer, der primært er beregnet til godstransport, et hurtigt net til passagertrafik, planer for styring af trafikken på de store vejforbindelser og ændring af den såkaldte Essen-liste med tilføjelse af nye projekter, hvoraf følgende kan nævnes som foreløbige forslag:
 - jernbaneforbindelse med stor kapacitet til gods gennem Pyrenæerne
 - jernbaneforbindelse til højhastighedstog/kombineret transport mellem Østeuropa og Paris-Stuttgart-Wien
 - fast forbindelse (bro/tunnel) over Femer Bælt mellem Tyskland og Danmark
 - Galileo-projektet for satellitbaseret navigation
 - forbedring af besejlingsforholdene på Donau mellem Straubing og Vilshofen
 - jernbanelinjen Verona-Napoli, inklusive forgreningen Bologna-Milano
 - interoperabilitet på højhastighedsnettet på Den Iberiske Halvø.
- Forhøjelse i 2001 af den øvre grænse for støtte fra EU-budgettet til det transeuropæiske net til 20% for de største flaskehalse, bl.a. ved grænserne til ansøgerlandene, samt indførelse af regler om betinget støtte.
- Forelæggelse i 2004 af en mere omfattende revision af det transeuropæiske net, som bl.a. tager sigte på at integrere nettene i ansøgerlandene, indføre begrebet "motorveje til søs", udvikle lufthavnskapaciteten og styrke den territoriale samhørighed på hele kontinentet.
- Vedtagelse af fællesskabsregler med henblik på at kunne anvende provenuet fra afgifter på konkurrerende trafikforbindelser til bygning af nye infrastrukturer, navnlig jernbaneinfrastrukturer.
- Harmonisering af sikkerhedsmæssige mindstenormer for vej- og jernbanetunneler på det transeuropæiske transportnet.

3. BRUGERNE I CENTRUM FOR TRANSPORTPOLITIKKEN

3.1. Trafiksikkerheden

- Fastsættelse som mål for EU at få reduceret antallet af dræbte på de europæiske veje til det halve inden 2010.
- Harmonisering inden 2005, for så vidt angår international kommerciel transport, af reglerne om kontrol og sanktioner på det europæiske transportnet, navnlig vedrørende overskridelse af hastighedsgrænser og promillegrænser.
- Udarbejdelse af en liste over særligt farlige strækninger på de transeuropæiske vejforbindelser (sorte pletter) og harmonisering af skiltningen.
- Påbud om, at alle nye turistbusser skal være forsynet med sikkerhedsseler til alle sæder. Der fremsættes et forslag til direktiv herom i 2003.
- Forebyggelse af farlig adfærd og støtte til udviklingen af god praksis med henblik på at tilskynde til mere ansvarsbevidste reaktioner og reflekser i trafikken gennem oplysnings- og uddannelsesforanstaltninger, navnlig med sigte på de unge bilister.
- Fortsættelse af indsatsen mod spirituskørsel og forsøg på at finde løsninger på problemet omkring indtagelse af narkotika eller medicin kombineret med bilkørsel.
- Udvikling af metoder på europæisk plan for at støtte uafhængige tekniske undersøgelser, f.eks. gennem nedsættelse af et udvalg af uafhængige eksperter til at bistå Kommissionen.

3.2. De sande omkostninger for brugerne

- Forslag i 2002 til et rammedirektiv, der fastsætter principperne for og strukturen i afgifterne for benyttelse af infrastrukturer og fælles metoder til fastsættelse af afgiftsniveauet mod til gengæld at få ophævet de eksisterende afgifter, og endelig skal direktivet give mulighed for krydsfinansiering.
- Bedre sammenhæng i beskatningssystemet via forslag inden 2003 om ensartet beskatning af brændstof til erhvervsformål i vejtransportsektoren, for at det indre marked kan fungere efter hensigten.
- Forelæggelse i 2002 af et forslag til direktiv, der skal sikre interoperabiliteten mellem betalingsmidlerne på det transeuropæiske vejnet.

3.3. Brugernes rettigheder og pligter

- Supplering i 2001 af flypassagerernes nuværende rettigheder gennem nye forslag bl.a. om afvisning af passagerer på grund af overbooking, forsinkelser eller annullering af fly.
- Fremsættelse i 2001 af et forslag til forordning om de krav, der kan stilles til lufttransportkontrakter.

- Udvidelse – såvidt muligt inden 2004 – af fællesskabsreglerne om beskyttelse af passagerernes rettigheder til at omfatte de øvrige transportformer, navnlig jernbaner, søtransport og om muligt også transport i byområderne. Det vedrører især servicekvaliteten og udviklingen af kvalitetsindikatorer, kontraktmæssige betingelser, gennemsigtigheden i informationerne til passagererne samt mekanismer til udenretslig bilægelse af tvister.
- Forslag om ændring af procedurene for anmeldelse af statsstøtte, navnlig når det drejer sig om at kompensere for forpligtelser til at varetage offentlig trafikbetjening på forbindelser til EU's yderregioner og mindre øer.
- Præcisering af de generelle principper, der bør ligge til grund for tjenester af almindelig økonomisk interesse på transportområdet, for at sikre brugerne trafikbetjening af den fornødne kvalitet i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse om forsyningspligtigheder i Europa.

4. KONTROL MED VIRKNINGERNE AF TRANSPORTENS GLOBALISERING

- De fremtidige medlemsstaters tilslutning til EU's transeuropæiske net gennem infrastrukturer af den fornødne kvalitet for at opretholde jernbanernes andel af transportmarkedet i ansøgerlandene på 35% frem til 2010 samt mobilisering af finansielle midler fra den private sektor til dette formål.
- Øremærkning i EU's kommende finansielle overslag af tilstrækkelige offentlige midler til finansiering af infrastrukturer i de nye medlemslande.
- Udvikling af den administrative kapacitet i ansøgerlandene, navnlig gennem uddannelse af inspektionspersonale og administrativt personale, der skal forestå kontrollen med overholdelse af lovgivningen i transportsektoren.
- Optagelse af EU som fuldgyldigt medlem i de vigtigste internationale organisationer, navnlig Organisationen for International Civil Luftfart, Den Internationale Søfartsorganisation, Centralkommissionen for Sejlads på Rhinen, Donau-Kommissionen og Eurocontrol.
- Etablering i EU inden 2008 – via Galileo-projektet – af et verdensdækkende satellitbaseret navigationssystem, som EU selv kontrollerer, og som imødekommer EU's krav om præcision, pålidelighed og sikkerhed.