

UTFRÅGNINGAR I EUROPAPARLAMENTET
SVAR PÅ FRÅGOR TILL DEN NOMINERADE
KOMMISSIONSLEDAMOTEN

Jacques Barrot

(Transport)

Del B – Särskilda frågor

1. Vad anser du vara de huvudsakliga målsättningarna för den gemensamma transportpolitiken under perioden fram till 2010?

År 2001 antog kommissionen en vitbok med titeln ”Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden”, som fick ett brett stöd i Europaparlamentet. Under de senaste fyra åren har flera åtgärder vidtagits och en del av dessa har redan visat sig vara effektiva. **En betydande del av detta regelverk måste ännu införlivas och en uppgift för den nya kommissionen kommer att vara att övervaka att samtliga åtgärder genomförs på ett korrekt sätt i alla medlemsstater. Jag kommer här att utnyttja hela min politiska tyngd, både genom dialog och, om det visar sig vara nödvändigt, med sanktioner vid överträdelser, eftersom detta är ett villkor för likabehandling mellan medlemsstaterna. Det här är ett av de områden som jag kommer att prioritera. Jag lägger lika stor vikt vid en effektiv tillämpning av existerande bestämmelser som vid antagandet av nya bestämmelser.**

Transportsektorn tampas dock fortsättningsvis med problem som kräver en intensifiering av de ansträngningar som redan gjorts inom flera områden. Jag vill särskilt betona följande fem viktiga åtgärder:

- Det första målet: **starka och trovärdiga åtgärder för en hållbar utveckling.** För detta krävs ett antagande av en gemenskapsram för prissättning av infrastrukturer som bättre än idag avspeglar de kostnader som åsamkas samhället. Till att börja med kommer jag att göra mitt yttersta för att få godkänt kommissionens förslag från 2003 om ändring av direktivet om det europeiska skattemärket (Eurovignette) som gäller avgifter för tunga lastfordon. En hållbar utveckling kräver också nya åtgärder för att göra havstransporter och transporter på inre vattenvägar mera attraktiva. Slutligen är det nödvändigt att fundera på åtgärder som kunde minska trafikstockningar och föroreningar i städer, vilka står för 40 procent av koldioxidutsläppen för vägtransporter.

- Det andra målet: **att stärka passagerares rättigheter** och garantera att passagerare till fullo kan dra nytta av de fördelar som ett öppnande av marknaderna medför. Allmänt taget kommer jag att hålla i minnet att transporter är den enda formen av ekonomisk verksamhet som var och en av oss dagligen utövar. Jag vill att passagerarna skall behandlas som kunder och inte som användare som saknar alternativ.

Därför måste de första antagna gemenskapsbestämmelserna för luftfartssektorn utökas, exempelvis genom att förbättra rättigheterna för personer med nedsatt rörlighet eller genom att göra det möjligt för passagerarna att få vetskap om vilket flygbolag de i själva verket anlitar. Kommissionen föreslog i början av 2004 åtgärder inom järnvägssektorn, vilka parlamentet och rådet nu skall begrunda. Inom sjöfartssektorn finns det visserligen vissa bestämmelser, men dessa bör förstärkas. Slutligen bör man lägga fram normer som strävar efter att förbättra busspassagerares rättigheter, eftersom busstransporterna för närvarande ökar kraftigt.

- Det tredje målet: **att utveckla en global strategi för säkerhet och trygghet** inom transportsektorn. De första framstegen gällande säkerheten till sjöss och i luften måste stärkas och utvidgas till att omfatta övriga transportsektorer. Inom området för säkerhet vill jag gradvis stärka gemenskapsbyråernas befogenheter, komplettera gemenskapslagstiftningen i de fall det är nödvändigt samt övervaka att denna tillämpas på samma sätt i alla medlemsstater.

Allt måste också göras för att förbättra trafiksäkerheten i syfte att minska antalet trafikoffer.

- Det fjärde målet: **att förverkliga ett paneuropeiskt nätverk för infrastruktur**. Den summa på 20 miljarder euro som föreslås inom ramen för budgetplanen för 2007–2013 är absolut nödvändig för att man skall kunna genomföra de trettio prioriterade projekt som identifierades 2004. Nya föreskrifter bör också utarbetas för att främja partnerskap mellan den offentliga och den privata sektorn. Slutligen bör EU utveckla sina förbindelser med de nya grannländerna, dvs. Ryssland, Ukraina, Balkan och länderna i Medelhavsområdet.

Jag säger klart och tydligt att **gemenskapens transportpolitik måste, i större utsträckning än hittills, prioriteras i EU:s budget**.

- Det femte målet: **att utveckla den externa dimensionen av transportpolitiken**. EU bör bli fullvärdig medlem i en rad internationella organisationer, närmare bestämt Internationella sjöfartsorganisationen och Internationella civila luftfartsorganisationen. Det är också nödvändigt att främja förbindelserna med tredjeländer, närmare bestämt genom att inleda samarbete med det utvidgade EU:s nya grannländer och genom att ingå luftfartsavtal med EU:s viktigaste partner. Sådana avtal är nödvändiga både för att klarlägga EU:s förbindelser med tredjeländer och för att få det europeiska luftrummet att fungera. För mig hör ingåendet av dessa avtal till en av huvudprioriteringarna när det gäller att skapa ett gemensamt europeiskt luftrum.

2. *I sin vitbok "Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden" har kommissionen beskrivit Europeiska rådets strategi för att "bryta sambandet" mellan den ekonomiska tillväxten och tillväxten av transporterna. Hur skulle du bedöma denna strategi och de framsteg som gjorts mot detta mål? Vilka delar av denna strategi anser du vara av störst betydelse såtillvida att de bör prioriteras under de kommande åren? Vilken strategi tänker du tillämpa för att uppmuntra en övergång till transporter med järnväg och sjöfart och för att främja en spridning av bästa praxis när det gäller att minska trafikflödena?*

Rörlighet är en rättighet och de unga generationerna kan inte förstå att denna rättighet skulle kunna ifrågasättas. I en global ekonomi är det verkliga problemet att undvika eller avhjälpa de negativa följder som en växande transportsektor medför för miljön samt att undvika trafikstockningar. Tillväxten inom transportsektorn måste behärskas. För att lyckas med detta kommer jag att prioritera dels återställandet av jämvikten mellan olika transportformer, dels strävan efter en större effektivitet inom varje transportform. Jag gör dock en åtskillnad mellan transporter av passagerare och varutransporter.

Sedan några år tillbaka gör man inte längre en koppling mellan utvecklingen av bruttonationalprodukten och persontransporter på vägar. Att så är fallet beror i synnerhet på en gradvis stabilisering av personbilsparken, men också på utvecklingen av transportformer som utgör alternativ till vägtransporter, exempelvis höghastighetstågen. Genom utvecklandet av ett transeuropeiskt nätverk har Europeiska unionen på ett betydande sätt bidragit till detta positiva resultat och bör också fortsätta att göra det.

Utvecklingen av varutransporter är däremot mera oroande. Volymen av varor som transporteras landvägen kan komma att öka med 70 procent fram till 2020. På detta område har man endast uppnått blygsamma resultat i återställandet av jämvikten mellan transportformerna. Allt måste göras för att utveckla och utnyttja den potential som finns i transporter via järnväg, närsjöfart och inre vattenvägar. Jag kommer regelbundet att utvärdera hur effektiva de åtgärder som vidtagits under de senaste åren varit, till exempel åtgärder för att öppna järnvägssektorn för konkurrens eller för att främja "höghastighetsvattenvägar". Jag kommer vidare att föreslå åtgärder som krävs för att förbättra kvaliteten på utbudet av transportformer som utgör alternativ till vägtransporter (jfr svaren till frågorna 6,8 och 10 nedan).

En anpassad **prissättningspolitik** utgör ett särdeles viktigt verktyg för att främja ett bättre utnyttjande av infrastrukturerna i syfte att generera inkomster som sedan skall användas för att förverkliga korsfinansiering mellan transportformerna, i synnerhet till förmån för järnvägstransporter. Ändringen av direktivet om det europeiska skattemärket (Eurovignette) som gäller avgifter för tunga lastfordon är en första nödvändig etapp i detta hänseende. Jag vill genomföra denna ändring om detta inte redan har gjorts när jag tillträder.

Ett återställande av jämvikten mellan transportformerna kan kräva **nya åtgärder inom sjöfartssektorn och sektorn för transporter på inre vattenvägar**, vilka har som mål att förbättra dels den europeiska industrins konkurrenskraft, dels säkerheten till sjöss, särskilt genom en effektiv bekämpning av bekvämlighetsflagg.

Men om man vill undvika trafikstockningar, onödig trafik och göra trafiken mer flytande, är det också nödvändigt att **i högre grad värdera teknisk innovation.**

Detta måste vara ett prioriterat område inom forskningen och jag vill arbeta med denna fråga tillsammans med mina kolleger med ansvar för industri och forskning. De applikationer som kommer att utvecklas utgående från Galileo-programmet för att förbättra trafikstyrning och en volontaristisk politik för investeringar inom de transeuropeiska nätverken finns också med bland de åtgärder som skall genomföras. Likaså hoppas jag kunna konkretisera Sesam-projektet som gäller modernisering av lufttrafikstyrningen. Denna tekniska revolution anser jag vara nödvändig för att göra trafiken säkrare och undvika förseningar, som är negativa för både passagerare och miljön.

Åtgärderna för spridning av bästa praxis, vilka för närvarande genomförs inom ramen för Civitas-programmet (urbana transporter) och Marco Polo-programmet (stöd till övergång till transporter via järnväg, inre vattenvägar och närsjöfart), kommer naturligtvis att vidareutvecklas vid sidan av gemenskapens lagstiftningsåtgärder.

3. **För att bättre balans skall kunna åstadkommas mellan transportsätten i enlighet med vitboken från 2001 kan det också bli nödvändigt med åtgärder inom andra politikområden än transport, till exempel inom den ekonomiska politiken, socialpolitiken, miljöpolitiken, skattepolitiken och konkurrenspolitiken. Vilka av dessa politikområden anser du ha störst betydelse för ovannämnda målsättning och hur kan och bör kommissionen främja dem?**

1. Jag skulle särskilt vilja betona **vikten av att ha en skattepolitik som hänger samman med transportpolitiken**. Rådets direktiv av den 27 oktober 2003 om omstrukturering av gemenskapsbestämmelser för beskattning av energiprodukter och elektricitet är ett första steg, men ett otillräckligt sådant, för att uppnå ett väsentligt inbördes närmande av de skatter som tillämpas i medlemsstaterna.

Målet bör vara en harmonisering av skattesatserna för yrkesutövare för att garantera en rättvis konkurrens mellan operatörer och mellan transportformer. Detta är just målsättningen för ett förslag som kommissionen lade fram 2002, men som ännu inte godkänts, om införandet av enhetliga punktskatter för dieselolja för yrkesutövare inom gemenskapen. Antagandet av detta förslag bör prioriteras under nästa valperiod.

Det nuvarande systemet där kerosin befrias från punktskatter är också problematiskt, särskilt med tanke på lufttransporternas miljöpåverkan. Detta system leder också till att konkurrensen med andra transportformer inte är rättvis. Så länge man inte ingått ett avtal om beskattningen av kerosin på det globala planet, vill jag undersöka möjligheterna att föreslå en sådan beskattning på flygrutter inom gemenskapen, vilka inte utsätts för internationell konkurrens.

Fasthållandet vid regeln om krav på enhälliga beslut i gemenskapens beskattningsfrågor är helt klart ogynnsamt för framsteg inom detta område. **När det är möjligt, och i överensstämmelse med fördraget, kommer jag att understöda att man övergår till ett förstärkt samarbete.**

2. **Europeiska unionens konkurrenspolitik** spelar en viktig roll. Som kommissionsledamot med ansvar för transporter kommer jag också i fortsättningen att ha ansvaret för kontrollen av det statliga stöd som beviljas denna sektor, och jag kommer att ha ett nära samarbete med min kollega med ansvar för konkurrensfrågor.

Inom exempelvis området för järnvägstransporter måste kommissionen säkra att ett öppnande av marknaderna leder till effektiv konkurrens och att det inte förekommer missbruk på grund av dominerande ställning.

Under de senaste åren har kommissionen också fattat viktiga beslut om statligt stöd till luftfartssektorn. I detta hänseende **kommer jag fortsättningsvis att stöda principen om ett "one time, last time"-engångsstöd**. I stället bör vi skydda de europeiska flygbolagen mot den konkurrensförvrängning som är en följd av tredjeländers stöd till sina flygbolag. Detta kan göras genom en systematisk tillämpning av förordningen från 2004 om bekämpandet av dumpning och subventioner på luftfartsområdet. De förpliktelser som åläggs offentliga tjänster och de nya säkerhetskrav som kommer att åläggas flygbolagen skall kunna kompenseras. **Jag kommer också i fortsättningen, i enlighet med fördraget, att värdera de eventuella stöd som är avsedda för sådan kompensation.**

3. **Miljö- och energipolitiken kommer** genom forskningsfrämjande åtgärder att bidra till ökad energieffektivitet inom transportsektorn. Ett av mina prioriteringsområden är utvecklingen av mera miljövänliga fordon och bränslen, bl.a. genom en politik för främjandet av biobränslen eller regler om en stegvis minskning av förorenande beståndsdelar i traditionella bränslen.
4. **Jag kommer inte heller att glömma bort regionalpolitiken och sammanhållningspolitiken som jag arbetat med under de senaste månaderna.** För mig är transportpolitiken också en politik för tillgänglighet och för förbättring av kontakterna till omvärlden för isolerade regioner och regioner som ligger efter i utvecklingen. Det är också en politik som skall bidra till att stärka konkurrenskraften för våra regioner.

4. Utvidgningen förväntas medföra en explosion i utbytet av varor och personer mellan EU:s medlemsstater. Förbindelserna mellan EU:s gamla och nya medlemsstater och mellan medlemsstaterna och kandidatländerna är emellertid dåligt utvecklade. Motorvägsnätet i de nya medlemsstaterna är inte alls lika utbyggt som i de gamla medlemsstaterna. Vilka områden anser du bör prioriteras för att förbinda de nya medlemsstaterna med de transeuropeiska näten och för att förbättra driftskompatibiliteten? Hur kan det säkras tillräckliga medel till dessa projekt?

1. Omfattande behov har identifierats

Behoven i de nya medlemsstaterna är enorma och man bör prioritera projekt som främjar järnvägstransporter, transporter på inre vattenvägar samt sjötransporter (höghastighetsvattenvägar) för att försöka dämpa den explosion som väntas inom vägtransporter i de nya medlemsstaterna (+95 procent fram till 2020). Trots att man måste säkra ett återställande av jämvikten mellan transportformerna kan man inte, på grund av den särskilda situationen i dessa stater, bortse från behovet av ny infrastruktur i regioner som ligger märkbart efter i utvecklingen.

För att främja sammanhållningen på europeiskt territorium kan man sålunda inte försumma utvecklingen av vissa viktiga landsvägsförbindelser. EU måste förbättra driftskompatibiliteten för transportnätet för att underlätta **sammankopplingen av nationella nät**, särskilt i de nya medlemsstaterna. Dessa principer har legat som grund för revisionen av det transeuropeiska transportnätet, vilken antogs i april 2004, och i synnerhet för valet av de trettio prioriterade projekten. Flera av de valda projekten är en fortsättning på projekt inom ett EU med femton medlemsstater, till exempel förlängningen av järnvägsförbindelsen Lyon-Torino fram till ukrainska gränsen via Ljubljana och Budapest eller trafikarrangemangen på hela Donau fram till Svarta havet eller höghastighetsvattenvägarna.

2. De nödvändiga budgetmedlen bör avsättas och koordineras bättre

I detta sammanhang beklagar jag den betydande förseningen i genomförandet av de transeuropeiska transportnäten. Kostnaderna för genomförandet av hela transportnätet beräknas uppgå till 600 miljarder euro, varav 100 miljarder euro i de nya medlemsstaterna. Bara de trettio prioriterade projekten kostar 225 miljarder euro.

De nationella budgetarna kommer att vara en viktig komponent i finansieringen av dessa projekt. Genom avgiftssystemet för infrastrukturen kommer användarna att utgöra en annan finansieringskälla. **Men gemenskapsbudgeten måste utgöra ett trovärdigt stöd för genomförandet av dessa projekt.** Därför har kommissionen föreslagit en budget på 20 miljarder euro för de transeuropeiska transportnäten för perioden 2007–2013. Till denna summa kommer en del av Sammanhållningsfonden och strukturfonderna. **Kommissionen kommer att behöva parlamentets stöd för att få igenom detta förslag.**

För att optimera användningen av olika gemenskapsfonder och för att säkra en ökad samstämmighet mellan de olika finansieringsformerna anser jag det vara nödvändigt att stärka

samordningen av gemenskapens olika finansieringsformer i anslutning till de transeuropeiska transportnäten. Man kunde till och med överväga att inrätta en byrå.

3. Förberedelse av nästa etapp: mot ett paneuropeiskt transportnät

Nu när utvidgningen är en realitet bör man också utveckla förbindelserna med EU:s nya grannländer. För detta ändamål borde en grupp på hög nivå tillsättas, vilken skulle ha som uppgift att identifiera projekt som bör prioriteras för att man skall kunna skapa ett utbrett paneuropeiskt infrastrukturnät.

5. Vilka blir dina första konkreta åtgärder för att halvera antalet dödsolyckor i trafiken fram till 2010, vilket anges som ett mål i vitboken och i det europeiska åtgärdsprogrammet för trafiksäkerhet?

Minskningen av antalet dödsoffer i trafiken är en av mina högsta prioriteringar.

Omfattande gemenskapsbestämmelser finns redan eller kommer att träda i kraft inom kort (installering av hastighetsbegränsande anordningar i små lastbilar, tillförlitlig och effektivare kontroll av vägtransporter tack vare elektroniska färdskrivare, ökad användning av säkerhetsbälte i bussar, förbättrad säkerhet i tunnlar).

I förhållande till det ambitiösa målet i vitboken som antogs 2001, nämligen en halvering av antalet döda i vägtrafiken inom EU fram till 2010, har betydande framsteg gjorts i vissa medlemsstater. **Jag ämnar allra först göra en halvtidsöversyn av de uppnådda resultaten för att avgöra om tendensen är tillräcklig för att uppnå det mål som fastställts på gemenskapsnivå.**

1. **Ingenting kan ersätta en effektiv kontroll.** Kontroller och sanktioner kommer därför att förbli huvudpelarna för gemenskapsåtgärderna. Dessa kontroller faller i första hand under medlemsstaternas behörighet. Men medborgarnas ökade rörlighet kräver bland annat ökade möjligheter att vidta sanktionsåtgärder mot utländska lagöverträdare. Varför får en lastbil som bryter mot bestämmelserna startförbud i en medlemsstat, men inte i en annan? Varför finns det inga garantier för att indragningen av ett körkort förverkligas i hela EU-området? Jag anser att man på sikt måste garantera kontinuiteten i de bestämmelser som tillämpas på huvudvägarna inom EU genom att införa en gemenskapsram med harmoniserade normer, men också gemensamma kontrollåtgärder och ett utbyte av information. Kort sagt måste man skapa ett europeiskt område för polisiärt och rättsligt samarbete i anslutning till trafiksäkerheten. Jag kommer att föreslå för mina kolleger att en omfattande rådfrågning lanseras i denna fråga.

2. **Säkerheten i anslutning till infrastruktur och utrustning måste fortsättningsvis stärkas.** I nära samarbete med min kollega med ansvar för industrifrågor kommer jag att undersöka möjligheterna för att föreslå nya direktiv om säkerheten för väginfrastrukturen, reflekterande band, den s.k. döda vinkeln i tunga lastfordons backspeglar eller användningen av halvljus dagtid.

3. En **förbättring av förarens beteende** är fortsättningsvis ett av de viktigaste målen under de fem närmaste åren. Det finns överträdelser som måste bestraffas tillräckligt hårt, bland annat rattfylleri och överhastighet. Jag är fullständigt medveten om att medlemsstaterna fortsättningsvis vill hålla lagstiftningen på detta område i egna händer och att de under mer än ett decennium motsatt sig ett gemenskapsförslag om harmonisering av den högsta tillåtna alkoholhalten i blodet, vilket därmed inte har förverkligats. Jag kan respektera subsidiariteten inom detta område. Men situationen är så allvarlig att något måste göras. Jag kommer att **föreslå en systematisering av utbytet av erfarenheter och god praxis.** Detta är områden där information och uppfostran är lika viktiga som straff. Exempelvis socialt tryck, "benchmarking" och uppfostran kan bidra till ökat medvetande.

6. De nya medlemsstaterna har ett omfattande och kompakt järnvägsnät. Järnvägen svarar fortfarande för en stor del av godstransporten i dessa länder. Vilka åtgärder bör vidtas för att förhindra en tillbakagång av järnvägssektorn inom dessa länder? Anser du med hänsyn till EU som helhet att genomförandet av det andra och tredje järnvägspaketet kommer att ge nödvändiga incitament till sektorn? Är det nödvändigt att vidta några ytterligare åtgärder?

Järnvägssektorn i de nya medlemsstaterna kommer att dra nytta av den stora ökningen utbyten i anslutning till utvidgningen av EU samt den dynamiska ekonomiska tillväxt i dessa länder. De pågående reformerna måste emellertid med beslutsamhet fortgå för att man så mycket som möjligt skall kunna begränsa järnvägssektorns sönderfall i dessa länder och samtidigt förbättra situationen inom denna sektor i de gamla medlemsstaterna.

1. Genomförandet av det första åtgärds paketet som antogs 2001 kommer att bidra till ett ökat intresse för denna transportform. Öppnandet av marknaderna för internationella varutransporter börjar bli en realitet. Detta öppnande kommer säkert att främja investeringar och utvecklingen av nya tjänster. Detta första paket kräver dessutom att medlemsstaterna skall vidta åtgärder för att främja en effektiv användning av transporttjänster och minska skuldsättningen för företagen inom järnvägssektorn. De nya medlemsstaterna måste också genomföra detta första åtgärds paket, med undantag av Ungern och Polen (för vilka man infört en övergångsperiod fram till 2006 gällande en bestämd punkt (tillgång till det transeuropeiska järnvägsnätet för godstransporter)); i övrigt skall de nya medlemsstaterna genomföra åtgärderna i sin helhet.

2. Det ”andra paketet”, som antogs i april 2004 och föreskriver ett totalt öppnande av marknaden för godstransport på järnväg och stärker gemenskapsbestämmelser om avskaffandet av operationella hinder vid skapandet av ett europeiskt järnvägsområde, dock så att säkerheten betonas, borde bära frukt från och med 2006. **Jag kommer att övervaka paketets korrekta införlivande i nationell lagstiftning och dess ikraftträdande inom hela EU.**

3. Det ”tredje paketet” skall fullborda denna lagstiftningshelhet med bestämmelser om bland annat en förbättring av kvaliteten på tjänster inom sektorn för godstransport på järnväg samt med åtgärder för att öppna internationella passagerartransporter för konkurrens. Den innehåller positiva element i säkerhetsmässigt hänseende, såsom förarbevis. Jag kommer **aktivt att jobba för att paketet godkänns**, och jag räknar starkt med parlamentets stöd.

4. Konkretiseringen av järnvägsnätets modernisering och driftskompatibilitet är en annan stor utmaning. Vi har inlett detta arbete, men **vi har ännu inte medel för det. Jag kommer att kämpa för att erhålla dessa medel** inom ramen för förhandlingarna kring budgetplanen 2007-2013.

Sammanfattning: Man har gradvis skapat en ram för ett öppnande av järnvägssektorn för konkurrens och för en omstrukturering av företagen. Samtidigt har man beaktat de sociala aspekterna och arbetsförhållandena. Under de närmaste åren kommer jag att arbeta för ett godkännande av de senaste element som kommissionen föreslagit och för ett effektivt och trovärdigt genomförande av denna ram.

Det är riktigt att just inga konkurrerande aktörer uppenbarat sig och detta kan leda till att konkurrensmyndigheterna och de nationella regleringsmyndigheter måste ingripa. **Jag har för avsikt att inkalla dem och förvaltarna av nätet till regelbundna möten.** Åtgärderna för ett öppnande av marknaden innebär också omfattande ändringar i företagens verksamhet och i de nationella administrativa myndigheternas praxis. Allt detta kräver tid. Perioden 2007–2008 kommer att bli mycket avgörande. År 2007, när marknaden för godstransport på järnväg definitivt har öppnats och är väl etablerad, kommer man att i mycket större utsträckning än idag att kunna se nya operatörer som etablerar sig på de nationella marknaderna. Jag kommer att rapportera till er om detta när det blir aktuellt.

7. **Statliga stöd till flygbolagen snedvrider konkurrensen. Jämfört med tredjeländer är flygbolagen inom EU fortfarande missgynnade, eftersom de bl.a. saknar fullständig tillgång till den amerikanska marknaden. Hur tänker du skapa garantier för en rättvis konkurrens inom EU och hur kommer du att ställa dig till flygtrafikavtalet mellan EU och Förenta staterna?**

1. **Det statliga stöd** som tilldelas flygbolag snedvrider konkurrensen inom den inre marknaden. Därför godkände EU redan 1994 vissa riktlinjer som förbjuder sådant stöd, på några få välgrundade undantag när, vilka uttryckligen måste godkännas av kommissionen. Jag kommer att fortsätta att tillämpa principen om ett engångsstöd för omstrukturering ("one time, last time").

2. Dessvärre följer inte alltid EU:s handelspartner samma disciplin som gäller inom EU. Särskilt Förenta staterna har mångdubblat sitt stöd till sina nationella flygbolag, som har svårigheter till följd av händelserna den 11 september 2001. För att skydda flygbolagen inom EU mot de konkurrensnedvidande följderna av tredjeländers statliga stöd **godkände EU i april 2004 en förordning som är ett verkligt instrument i bekämpningen av dumpning och subventioner inom sektorn för luftfartstjänster. Jag ämnar använda mig av detta instrument** varje gång det visar sig vara nödvändigt.

3. Genom **ingåendet av ett flygtrafikavtal med Förenta staterna** skulle det bli möjligt att göra verkliga framsteg, så att europeiska och amerikanska flygbolag skulle verka i jämförbara förhållanden. Bland annat skulle det bli möjligt för europeiska flygbolag att få tillgång till den amerikanska marknaden och flyga på rutter mellan amerikanska städer.

När man betraktar förhandlingsläget före sommaren kan man konstatera att detta förslag till flygtrafikavtal med Förenta staterna redan är ett framsteg i förhållande till den rådande situationen. På grundval av detta kunde vilket europeiskt flygbolag som helst göra Atlantflygningar från vilken europeisk flygplats som helst. Vidare skulle man kunna bringa europeiska och amerikanska ikraftvarande bestämmelser som berör företagens konkurrensomgivning (säkerhet, trygghet, konkurrens m.m.) närmare varandra. Därtill skulle ett system med en gemensam kommitté och ett system för lösande av tvister garantera en kontinuerlig dialog med Washington.

Hittills har avtalet inte kunnat slutföras, på grund av att rådet inte godkänt det. **En av mina prioriteringar kommer att vara att återuppta förhandlingarna och föra dem i den riktning medlemsstaterna önskar för att så fort som möjligt konkretisera löftena om ett gemensamt transatlantiskt luftfartsområde. Jag kommer att resa till Washington för att träffa de amerikanska förhandlarna så fort de amerikanska presidentvalen hållits.**

8. Med utvidgningen kommer EU:s andel av världens handelsflotta att öka avsevärt. EU:s handelsflotta har dock alltid varit utsatt för hård internationell konkurrens. Tror du att de åtgärder som hittills vidtagits kan förhindra att EU:s handelsflotta går över till att utnyttja "bekvämlighetsflagg"?

Tillbakagången för EU:s handelsflotta är inte hopplös, eftersom tonnaget för den flotta som seglar under de 25 medlemsstaternas flagg faktiskt ökade med 13 procent under 2004 jämfört med 2003. Situationen är dock inte ännu fullt tillfredsställande.

1. Regel- och lagstiftningsramen har nyss godkänts.

För att förhindra att flottan övergår till att segla under icke-europeisk flagg, något som skett under de senaste åren, har kommissionen infört en ordning för gemenskapsramar för statligt stöd till skeppsredare inom EU, vilken avviker från gemenskapsrätten inom detta område. De ikraftvarande reglerna definieras i ett meddelande från kommissionen, vilket godkändes i januari 2004. Gemenskapen försöker också, i den mån internationell rätt det tillåter, att tillämpa samma säkerhetsnormer för alla fartyg som anlöper europeiska hamnar, exempelvis vad gäller oljefartyg med dubbelt skrov eller kontroll av potentiellt farliga fartyg, såsom sådana som seglar under viss bekvämlighetsflagg.

2. Jag har för avsikt att övervaka genomförandet av dessa åtgärder och, om det är nödvändigt, föreslå nya regler.

Här kommer jag i första hand att övervaka den korrekta tillämpningen av lagstiftningen och särskilt av Erika I- och Erika II-paketet.

Inför Europaparlamentet förbinder jag mig att regelbundet avlägga besök i hamnarna för att delta i kontrollinsatser i syfte att personligen bilda mig en uppfattning om effekterna av dessa åtgärder. Jag kommer att kräva en detaljerad utvärdering av resultaten.

Om det visar sig nödvändigt, särskilt som en uppföljning till Prestige-olyckan och till parlamentets tillfälliga utskotts slutsatser om ökad säkerhet till sjöss, kommer jag, på basis av ovanstående resultat, att för kommissionen föreslå nya åtgärder för att göra det mera attraktivt att segla under europeisk flagg och för att förbättra säkerheten till sjöss.

Det kunde vara befogat att agera på tre områden:

- stärka flaggstatens kontroll av fartygen,
- stärka hamnstatens kontroller, bekämpa uppkomsten av bekvämlighetshamnar och intensifiera kontrollen av potentiellt farliga fartyg,
- arbeta för ett godkännande och en ratificering av Internationella arbetsorganisationens (ILO) konsoliderade konventionen om arbetsnormer till sjöss, som kommer att ge sjöfolk fler sociala garantier och som kommer att främja anställningen av europeiska sjömän.

9. Efter EU:s utvidgning är det uppenbart att vissa försöker mönstra på sjöfolk från de tio nya medlemsstaterna till den lön som är bruklig i deras hemländer och inte i enlighet med de kollektivavtal som gäller i flaggstaterna. Vad anser du, med tanke på att det finns allt mindre sjöfolk i EU, om förslaget att skapa principiella regler för sjöfolkets löne- och försäkringsvillkor enligt principen "lika lön för lika arbete"?

1. Det finns redan en omfattande tillämpad lagstiftning på detta område.

När det gäller löner och allmänna arbetsvillkor för de personer, oberoende av nationalitet, som arbetar inom sjöfartssektorn i EU måste gemenskapslagstiftningen följas. Denna rättsliga ram förbjuder all form av diskriminering som baserar sig på arbetstagarens nationalitet eller som har jämförbara följder.

Medborgarna i kandidatländerna hade dessutom redan före anslutningen rätt till samma behandling som medborgarna i de femton gamla medlemsstaterna beträffande löner och arbetsvillkor på fartyg som seglade under en medlemsstats flagg. Utvidgningen i sig har inte ändrat på detta. Övergångsbestämmelserna i anslutningsfördraget som trädde i kraft den 1 maj 2004, men som innehåller restriktioner om tillträde till arbetsmarknaden under perioder som maximalt uppgår till sju år, medförde inga undantag från principen om likabehandling gällande löner och arbetsvillkor. Dessutom finns det inga övergångsbestämmelser i anslutningsfördraget som berör gemenskapens regelverk om samordning av systemen för social trygghet; gemenskapslagstiftningen på detta område gäller alltså i de tio nya medlemsstaterna sedan den 1 maj 2004.

Exempelvis har en sjöman av polsk nationalitet som är bosatt i Polen, men som anställs ombord på ett fartyg som seglar under grekisk flagg, rätt till samma lön, socialskydd och arbetsvillkor som gäller i Grekland, alldeles på samma sätt som de greker som är anställda på samma fartyg.

2. Jag kommer att övervaka att gemenskapslagstiftningen följs.

Om jag får kännedom om påståenden som gör gällande att en medlemsstat inte följer alla dessa principer, **kommer jag att föreslå att kommissionen inleder lämpliga överträdelseförfaranden** för att garantera att gemenskapslagstiftningen till fullo respekteras.

Det handlar om **en viktig fråga som jag har för avsikt att noggrant bevaka tillsammans med min kollega som har det överordnade ansvaret i egenskap av kommissionsledamot med ansvar för sysselsättning och sociala frågor. Denna fråga gäller för övrigt också andra transportformer, såsom järnvägstransporter.**

10. Sjöfart på inre vattenvägar hindras av bristfälligt underhåll och otillräckliga förbättringar av vattenvägarna, brist på sjöfolk och administrativa hinder. Vad kan medlemsstaterna och unionen göra för att främja sjöfart på inre vattenvägar?

1. Investeringar i infrastruktur

Sjöfarten på inre vattenvägar måste först och främst ha tillgång till en effektiv infrastruktur. Fortfarande finns det emellertid stora hinder och flaskhalsar i transportnätet, vilka stör effektiviteten för transporter på inre vattenvägar. Kommissionen har redan föreslagit flera projekt, och dessa har godkänts av rådet och Europaparlamentet inom ramen för översynen av de transeuropeiska transportnäten, bland annat Rhen-Donau-rutten som kommer att utgöra en viktig transportväg för gods i ett utvidgat EU.

Arbetet i gruppen på hög nivå, som leddes av en av mina ryktbara föregångare Karel Van Miert, avslöjade att flera medlemsstater inte gör tillräckligt för att genomföra de nödvändiga arbetena på vissa avsnitt. Jag beklagar detta och **jag skall därför i fortsättningen noga vaka över att man på ett effektivt sätt genomför projekt vars syfte är att förbättra segelbarheten på de inre vattenvägarna**, samt uppmana de berörda staterna att genomföra de nödvändiga arbetena. Allmänt taget kommer jag att anmoda kommissionens enheter att regelbundet granska hur TEN-projekten framskrider samt uppmana dem att kalla de berörda medlemsstaterna till ett möte så fort onormalt långa förseningar upptäcks.

2. Utveckling av intermodaliteten och förbättring av säkerheten

Sjöfarten på inre vattenvägar är till sin natur en transportform som, före eller efter, är beroende av varutransporter via landsväg. Det är alltså viktigt att transporterna på inre vattenvägar i högre grad integreras i logistikkedjan genom byggandet eller iordningställandet av hamnanläggningar och containerterminaler.

Denna integration kommer också att förbättra standardiseringsnormerna för containers och lastningsenheter som är föremål för ett förslag till direktiv. För att förbättra effektiviteten och säkerheten på vattenvägarna har kommissionen också lagt fram ett förslag till direktiv om införandet av harmoniserade informationstjänster för flodtrafik på de inre vattenvägarna inom gemenskapen (*River Information Services*). **Jag kommer inte att acceptera att trafiken på de inre vattenvägarna försummas och en av mina prioriteringar kommer att vara att dessa texter antas.**

3. Förenande av vattenvägarna på den resterande delen av kontinenten

Liksom vad gäller andra transportformer, **vill jag betona den externa dimensionen av gemenskapsåtgärderna.**

Det faktum att de stora europeiska floderna samtidigt omfattas av flera olika rättsordningar leder till situationer där exempelvis certifikat och patenter inte erkänns ömsesidigt. För att övervinna dessa hinder föreslog kommissionen för rådet 2003 att bevilja kommissionen ett förhandlingsmandat för gemenskapens anslutning till Donaukommissionen och Centralkommissionen för Rhensjöfarten.

Antagligen måste man gå ännu längre. Jag vill gärna ta fram en definition för en rättslig gemenskapsram, bland annat gällande tillträde till marknaden, som skulle tillämpas på medlemsstaterna, Balkanländerna, Bulgarien, Rumänien, Moldavien, men också på Ryssland och Ukraina som båda når Donau via Svarta havet.

11. Transportsätten täcker inte alltid de kostnader de ger upphov till. Kommissionen har lagt fram ett förslag till direktiv om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer. Bör detta tillvägagångssätt utvidgas till att omfatta andra transportsätt? Hur bör huvuddragen se ut i ett sådant system för infrastrukturavgifter? Bör andra externa kostnader, såsom sociala kostnader och miljökostnader, också inräknas?

En av huvudorsakerna till obalansen inom det europeiska transportsystemet är att de olika transportsätten inte alltid och inte överallt bär en rättvis andel av de kostnader som de ger upphov till. De första bestämmelserna för avgiftsbeläggning har antagits men omfattar endast järnvägstransporter och tunga godsfordon. Bestämmelserna är alltså otillräckliga för att stimulera transportföretagen att använda infrastrukturerna på ett mer rationellt och ansvarsfullt sätt. Denna sneda kostnadsfördelning mellan infrastrukturoperatörerna, skattebetalarna och användarna ger ibland upphov till snedvridningar av konkurrensen mellan olika operatörer och mellan olika transportsätt.

Den pågående översynen av ”Eurovignette”-direktivet angående vägavgifter för tunga godsfordon är ett första och nödvändigt steg mot en mer rättvis avgiftsbeläggning av infrastrukturerna. Om dessa förhandlingar inte resulterat före mitt tillträde kommer jag att göra detta till en av mina främsta prioriteringar under min mandatperiod.

Vidare vill jag åter ta upp tankarna på en internalisering av vissa externa kostnader (i förbindelse med olyckor, luftföroreningar, trafikstockningar) och på att få dessa kostnader att bättre avspeglas i prisstrukturen inom de olika transportsätten. Att även beakta transporternas sociala och miljörelaterade kostnader för samhället kommer på sikt att bidra till en omfördelning av de olika transportsätten i riktning mot mer miljövänliga transporter, dvs. järnvägstransporter samt transporter till sjöss och på inre vattenvägar.

12. Globaliseringen på transportområdet utgör en stor utmaning för EU och innebär att internationella befogenheter i många fall skall delas med medlemsstaterna (som för open sky-avtalen). Hur ställer sig kommissionen till problemen i samband med medlemskap, representation och rösträttigheter i internationella transportorgan?

Jag vill göra den externa dimensionen till en av den europeiska transportpolitikens pelare.

De flesta av gemenskapens transportbestämmelser får även internationella konsekvenser. Unionen måste därför ha möjlighet att kontrollera samstämmigheten mellan sina interna bestämmelser och internationell rätt inom denna nyckelsektor för unionens ekonomi och ställning i världen.

Till att börja med måste medlemsstaternas ståndpunkter i frågor av gemenskapskaraktär samordnas bättre, och när en gemensam ståndpunkt antagits måste man se till att denna efterlevs. På sikt måste unionen ansluta sig till de stora internationella organisationerna. Det är inte normalt att kommissionen inte har någon talan i en organisation som Internationella civila luftfartsorganisationen.

Utifrån dessa iakttagelser **vill jag verka för att gemenskapen skall få en rimlig representation i de viktigaste internationella transportorganen (anslutning till Internationella sjöfartsorganisationen [IMO], Internationella civila luftfartsorganisationen [ICAO], Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik [OTIF], Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen [CCNR] samt Donaukommissionen). Precis som fallet en gång var med anslutningen till FN:s livsmedels- och jordbruksorganisation (FAO) måste nu gemenskapen, vars territorium är ett av de mest trafikerade i världen vad gäller såväl sjö- som flygtransporter, även bli fullvärdig medlem av ICAO och IMO och äntligen visa upp en enad front i sin representation och i sina ståndpunkter.**

Jag hoppas kunna övertyga medlemsstaterna om att en anslutning är den mest effektiva och logiska åtgärden för att vi skall kunna skydda gemenskapens och medlemsstaternas intressen. Tillsammans är gemenskapen och dess stater starkare än om staterna verkar var för sig.

Jag är övertygad om att ratificeringen av konstitutionen – som skulle ge unionen den rättskapacitet som den i dag saknar – kommer att underlätta processen för unionens anslutning till de stora internationella organisationerna.

Vid en eventuell anslutning måste röstreglerna utformas på så vis att de beaktar behörighetsfördelningen mellan unionen och medlemsstaterna.