



**INFORMATION · INFORMATISCHE AUFZEICHNUNG · INFORMATION MEMO · NOTE D'INFORMATION  
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ · NOTA D'INFORMAZIONE · TER DOCUMENTATIE**

Brussels, February 1983

**COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE COUNCIL ON PROGRESS  
TOWARDS A COMMON TRANSPORT POLICY - INLAND TRANSPORT (1)**

The Commission has adopted a Communication to the Council on Progress towards a Common Transport Policy - Inland Transport.

This Communication, published a few days after Parliament took the Council to court for failing to take decisions concerning the common transport policy provided for in the Treaties, is designed to help Parliament's case by submitting to the Council a coherent action programme based on Commission proposals.

The work programme proposed by the Commission covers the period up to the end of 1984.

After analysing the reasons for the slow progress made with formulating a common transport policy, the Commission is now envisaging a more pragmatic approach. It has therefore subdivided the work programme into six-monthly chunks geared to each Council Presidency, and hopes to be able to make available for each Council a reasonably balanced package of proposals in order to encourage the Member States to work towards a political compromise on the whole package of proposals and thus get their particular projects adopted.

The proposed work programme covers all areas of inland transport, i.e. the railways, road transport, inland navigation, infrastructure and international transport policy.

On a proposal from Mr Contogeorgis, the Commission has adopted a Communication to the Council on Progress towards a Common Transport Policy - Inland Transport. This Communication analyses the reasons for the slow progress made with formulating a Common Transport Policy, suggests future lines of action and gives details of the work programme which the Commission intends to propose to the Council for the next few years.

(1) COM(83) 58

It is a policy paper which pursues the same ultimate objectives as the Commission's 1961 Memorandum on the Common Transport Policy and the 1973 Communication on the same subject, which regard an efficient transport system as a crucial part of the establishment and further development of the internal market and as being indispensable to economic growth. Its factual approach, however, takes account of the reasons why previous proposals have tended to be blocked by the Council, and in particular of the existence of long-established national transport policies, and the substantially different economic and geographical circumstances of the Member States of the present Community.

This more pragmatic approach is reflected in the work programme, which is subdivided into six-monthly chunks geared to each Council Presidency and balanced in their political "appeal" as regards Member States' emphasis on specific modes of transport or specific matters (see Annex B). The Commission has therefore tried to strike a balance between proposals which are mainly of interest to the "central" Member States (e.g. improving the financial situation of the railways), and proposals of more interest to the "peripheral" Member States (e.g. more efficient road transport). In this way, the Commission will make available for each Council a reasonably balanced package of proposals in order to encourage the Member States to work towards a political compromise on the whole package of proposals and thus get their particular projects adopted.

This new Communication from the Commission comes a few days after Parliament took the Council to court, under Article 175 of the EEC Treaty, for failing to act. It is designed to help Parliament's case and not contradict it, since it presents to the Council a coherent action programme based on Commission proposals. It is worth mentioning at this juncture that over forty Commission proposals, many of which are of major importance, are now pending in the Council. The Communication and work programme indicate a number of proposals which require amendment as they have been before the Council for so long. It should be emphasized that none of them are among the sixteen Commission proposals which Parliament has selected as the basis for its case against the Council in the action for failure to act. The Commission's endeavours are therefore quite compatible with what Parliament is doing, and the two initiatives are in fact mutually complementary.

In his speech to Parliament on 8 February 1983 President Thorn said that use should be made of Parliament's action in order to revive the integration of the common market in the context of a common transport policy.

The Communication does not cover sea and air transport. Since the Community's involvement in these areas is comparatively recent, the need for action stems more from circumstances than from years of indecisiveness by the Council - as in the case with inland transport.

The work programme proposed by the Commission covers the period up to the beginning of 1985. It covers all areas of inland transport.

The railways are of paramount importance. Progress with the Common Transport Policy is unlikely to be achieved unless the problem of competition between rail, road and, to some extent, inland waterways is tackled. It is necessary to establish conditions conducive to reducing the financial burden of the railways while allowing the road haulage sector and the inland waterways to develop in accordance with their own economic dynamics, taking into account in equitable fashion the interests both of the Member States whose budgets are weighed down by the financing of huge railway deficits and of other Member States which place more emphasis on road transport, as is the case in most of the Community's peripheral States.

The railways are likely to be helped more by improving the efficiency and attractiveness of their services than by attempts to stifle other modes of transport.

Thus, the Commission will :

- (a) press on with the programme of railway cooperation; in this context it will concentrate on the removal of obstacles (whether physical, legislative or commercial) which at present prevent the railways from benefiting from the longer distances and greater scale of a Community market. It will propose further measures to stimulate combined transport;
- (b) seek to remove distortions as regards infrastructure costs, by proposing that the railways' infrastructure costs should be borne specifically by the State and that the railways should be charged for infrastructure use in the same way as the other modes of transport.

Where road transport is concerned, the objective is still the improvement of the system and the ultimate removal of capacity controls. In the immediate future, action will be focused on a modes increase in the proportion of traffic moving under Community authorizations. The Commission will propose new criteria and new types of licences to take into account overall road traffic growth and the competitiveness and spare capacity of other modes of transport. An important complement to this action will be the establishment of a compensation system for transit countries the operation of which would not create new obstacles to frontier-crossing traffic or change the nationality principle of taxation. In addition, a whole series of measures will be proposed in order to improve the efficiency of the road transport industry, remove obstacles to speedier crossing of frontiers and replace the present interim arrangements with a new, permanent pricing system for international road haulage. The Commission's proposal for a first Directive on the adjustment of national taxation systems for commercial vehicles, an important step in the harmonization of the conditions of competition between the different modes of transport, will be reactivated.

Where inland navigation is concerned, the main problem is the considerable surplus capacity at present. The Commission will propose that the existing national scrapping schemes be harmonized and improved. It will also propose measures to implement the Addition Protocol to the Mannheim Convention in order to control the access to the Rhine of vessels from non-Community, non-riparian States.

Where infrastructure is concerned, the Commission will put forward proposals (to replace those put forward in 1971 and subsequently withdrawn) with a view to establishing a Community system for the charging of infrastructure costs. It will continue to pursue its aim of contributing towards the cost of projects of Community interest.

The development of the Common Transport Policy also entails an active role for the Community in the shaping of international transport policy in those areas in which the Community is active. Emphasis will be placed on matters concerning transit in the Alps and through Yugoslavia and Austria, and on negotiations with certain third countries concerning the liberalization of combined transport and regular coach and bus services. Cooperation should be intensified with regard to the Community's participation in the work of international organizations dealing with the transport sector, e.g. the European Conference of Ministers of Transport (ECMT), the Economic Commission for Europe (ECE) and the Central Rhine Commission (CCR).

It is the Commission's view that the Communication constitutes the basis for a wide-ranging political discussion in the Council. To this end, a draft Council Resolution is submitted which, if adopted, would entail a certain commitment on the part of the Council to follow the approach indicated by the Commission.

In view of the importance of the Commission's initiative, the German Presidency of the Council has arranged for a special meeting of Transport Ministers to be held on 23 February 1983 in order to examine the Communication.

ANNEX A

Draft programme of proposals to be presented in the field of inland transport (new initiatives)

In 1983

More than one mode of transport

- New approach to infrastructure costs for the three modes of inland transport (Communication)
- Rational use of energy in transport; common measures enabling transport operations to be carried out between Member States in the event of oil rationing (in the context of the general programme relating to energy)
- Combined transport
  - . Containers
    - a. Examination of rates and tariff conditions
    - b. Setting up of an international information centre
  - . Promotion, with a view to the setting up of a piggyback company.
  - . Promotion (third stage), covering :
    - Weights and dimensions
    - Own account
    - Charging system
    - Sea and air
  - . Investment
    - System of rail links
    - Transfer centres
- Extension of action concerning facilitation relating to obstacles at frontiers with certain third countries (only if the Council adopts the proposal relating to obstacles at internal frontiers).

Railways

- Financial balance of railway undertakings, State responsibility for rail infrastructure, and infrastructure charges to be paid by the railways
- Calculation of the marginal costs of using rail infrastructure
- Cooperation between the railways
  - a. Removal of legal obstacles - the railways' statutes
  - b. Removal of frontier obstacles arising from operating difficulties
  - c. Rail infrastructure
    - Marshalling operations
    - High-speed international network

**d. Passengers**

- Joint marketing services
- Harmonization of commercial tariff measures
- Implementation of a charging system (TEV)
- Package trips (Travel agencies)
- Setting-up of a joint body for the coordination of activities

**e. Freight**

- Pool
- Increase in speed

**f. Freight**

- Development of inter-network trains
- Increase in the speed with which consignments are forwarded

**g. Freight**

- Intensification and diversification of whole-trainload servi
- Monitoring of trains

**h. Freight**

- Joint marketing services
  - Better information
  - International tariffs with common scales; delegation of power
  - Revenue pools
  - Setting-up of a joint body for the coordination of activities
- Harmonization of reduced fares for certain categories of passenger ("Social Tariffs")
- Cooperation between the railways; determination by the Governments of the roles and tasks of the railways :
- . Split between commercial tasks and public service tasks
  - . Concentration on profitable services
  - . Sectoral responsibilities, etc.

**Roads**

- Community quota; new method
- Creation of Community authorizations for specific types of transport
- Methods of compensation for transit transport by road
- Better application of Regulations 543/69 and 1463/70
- Admission of duty-free fuel
- Admission of hired vehicles
- Amendment of Regulation 543/69 (Extension of working hours and spread-over)

### Inland waterways

- Transposition of the CCR Resolution into Community law and extension of the "genuine link" system to inland waterway transport not covered by the Mannheim Convention.
- Calculation of the marginal costs of using inland waterway infrastructure
- Access to the occupation of inland waterway carrier (professional competence)
- Mutual recognition of diplomas, certificates and other evidence of formal qualifications for access to the occupation of inland waterway carrier
- Harmonization of the Member States' programmes relating to the breaking-up of inland waterway vessels
- Modernization in relation to North/South traffic
- Freighting conditions in relation to North/south traffic (Communication)
- Amendment of the proposal concerning the harmonization of social conditions in the inland waterway sector.

### In the first half of 1984

#### More than one mode of transport

- Accession to the ECMT
- Summertime
- Withdrawal and replacement of the proposal concerning public service obligations (Regulation 1191/69)
- Revision of the Regulation on aids (1107/70 - restructuring aids)

#### Railways

- Second programme of cooperation between the railways; joint purchasing and research

#### Roads

- Driving licence (second stage - harmonization of classes/standards)
- Technical amendment of the tachograph
- Roadworthiness testing of private cars

#### Infrastructure

- Financing of transport infrastructure projects.

8  
In the second half of 1984

More than one mode of transport

- Transparency of infrastructure costs for the three modes of inland transport
- Rational use of energy; other measures relating to energy saving in each mode of transport
- Standardization of the technical specifications for swap bodies

Roads

- Creation of a multilingual form authorizing the transport of abnormal indivisible loads
- Operating rules relating to passenger transport by road

Inland waterways

- Accession to the Mannheim Convention (CCR)
- Inland waterway infrastructure charges

Infrastructure

- Financing of transport infrastructure projects
- Master plan for infrastructure links of Community interest



Draft work programme for the period 1983-1985

First half of 1983

- Programme of priorities for the period 1983-85
- Financial support
- Cooperation between the railways
  - Passengers; commercial management, including pricing
- Weights and dimensions
- First Tax Directive
- Duty-free fuel
- Implementation of Additional Protocol No 2 to the Mannheim Convention ("genuine link").

Second half of 1983

- Infrastructure programme (on the basis of the Council's request of 10 June 1982)
- Trial projects of Community interest (on the basis of the Council's request of 10 December 1981)
- The conditions under which non-resident road hauliers may operate transport services within a Member State
- The conditions under which non-resident inland waterway carriers may operate transport services within a Member State

First half of 1984

- Community quota (new method)
- Creation of Community authorizations for specific types of transport
- Methods of compensating for transit transport by road
- Better application of Regulations 543/69 and 1463/70
- Calculation of the marginal costs of using rail infrastructure
- Financial balance of the railway undertakings, State responsibility for rail infrastructure, and infrastructure charges to be paid by the railways
- Cooperation between the railways (Points a - h of the proposals to be submitted in the first half of 1983)
- Common action under Article 116 concerning the harmonization of social conditions in the inland waterway sector
- Transposition of the CCR Resolution into Community law and extension of the "genuine link" system to inland waterway transport operations not covered by the Mannheim Convention

10  
Second half of 1984

- Market observation
- Extension of action concerning facilitation relating to obstacles at frontiers with certain third countries
- Combined transport:
  - . promotion (3rd stage)
  - . containers
  - . investment
- Access to the occupation of inland waterway carrier (professional competence)
- Mutual recognition of diplomas, certificates and other evidence of formal qualifications for access to the occupation of inland waterway carrier
- Harmonization of the Member States' programmes relating to the breaking-up of inland waterway vessels
- Modernization in relation to North/South traffic
- Freightling conditions in relation to North/South traffic
- Amendment of the proposal concerning the harmonization of social conditions in the inland waterway sector (Regulation)



**INFORMATION · INFORMATORISCHE AUFEICHNUNG · INFORMATION MEMO · ΠΡΟΤΥΠΟ ΠΡΟΚΑΤΑΧΕΙΡΙΑΣ  
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ · NOTA D'INFORMAZIONE · TER DOCUMENTATIE**

Bruxelles, février 1983.

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL RELATIVE  
AU DEVELOPPEMENT DE LA POLITIQUE COMMUNE DES TRANSPORTS  
EN MATIERE DE TRANSPORTS TERRESTRES (1).**

La Commission vient d'adopter une Communication au Conseil relative au développement de la politique commune des transports en matière de transports terrestres.

Cette communication qui suit à quelques jours près le recours en carence que le Parlement a formé à l'encontre du Conseil, à cause du manque de décisions concernant la politique commune des transports qui est prévue dans les Traités, vise à amplifier l'action du Parlement en présentant un programme d'action cohérent du Conseil sur la base des propositions de la Commission.

Le programme de travail que la Commission propose couvre la période jusqu'à la fin de l'année 1984.

En analysant les raisons de la lenteur des progrès accomplis dans la formulation d'une politique commune de transports, la Commission envisage une approche plus pragmatique. Elle subdivise ainsi le programme de travail en tranches de six mois correspondant à chaque présidence du Conseil et cherche à proposer à chaque Conseil un ensemble équilibré de propositions, afin d'encourager les Etats membres d'élaborer un compromis politique pour que chacun d'entre eux puisse obtenir l'adoption du projet qui l'intéresse particulièrement.

Le programme de travail proposé s'étend sur tous les domaines relatifs aux transports terrestres, les chemins de fer, les transports routiers, la navigation intérieure, l'infrastructure, la politique internationale des transports.

La Commission vient d'adopter sur proposition de M. Contogeorgis une communication au Conseil relative au développement de la politique commune des transports en matière de transports terrestres. Cette communication analyse les raisons de la lenteur des progrès accomplis dans la formulation d'une politique commune des transports, suggère des orientations pour l'avenir et fournit des indications détaillées sur le programme de travail que la Commission a l'intention de proposer au Conseil pour les quelques années prochaines.

Il s'agit d'un document politique qui poursuit les mêmes objectifs finaux que le mémorandum de la Commission de 1961 relatif à la politique commune des transports et la communication de 1973 sur le même sujet. En effet il considère un système efficace de transport comme élément crucial de l'établissement et du développement du marché intérieur, et comme un élément indispensable à la croissance économique. Il en diffère toutefois concrètement parce qu'il tient compte des raisons pour lesquelles les propositions antérieures ont été bloquées au sein du Conseil et, plus particulièrement, de l'existence de politiques nationales de transports déjà anciennes, ainsi que de la profonde hétérogénéité économique et géographique de la Communauté actuelle.

Cette approche plus pragmatique se manifeste dans le programme de travail qui est subdivisé en tranches de six mois correspondant à chaque présidence du Conseil; ces tranches sont équilibrées dans leur "attrait politique" en ce qui concerne l'accent mis par les Etats sur certains modes de transport ou sur des dossiers particuliers (voir annexe B). Dans cette optique la Commission a tenté d'établir un équilibre entre des propositions qui intéressent principalement les Etats membres centraux (comme par exemple : l'assainissement des finances des chemins de fer), et d'autres propositions qui semblent intéresser davantage les Etats membres périphériques (par exemple : l'amélioration de l'efficacité du transport routier). Elle proposera ainsi à chaque Conseil un ensemble équilibré de mesures afin d'encourager les Etats membres d'élaborer un compromis politique, pour que chacun d'entre eux puisse obtenir l'adoption du projet qui l'intéresse particulièrement.

La nouvelle communication de la Commission est présentée quelques jours après que le Parlement ait introduit son recours en carence contre le Conseil, sur la base de l'article 175 du Traité CEE. Elle vise à amplifier l'action du Parlement et pas à le contredire, car elle présente un programme d'action cohérent du Conseil sur la base des propositions de la Commission. Il serait utile de rappeler à ce point, que plus de 40 propositions de la Commission, dont plusieurs d'importance majeure, attendent aujourd'hui le bon vouloir du Conseil. La communication avec son programme de travail indique un certain nombre de propositions qui doivent être modifiées, vu qu'elles se trouvent sur la table du Conseil depuis des années. Il faut souligner qu'aucune parmi celles-ci ne se trouve dans les 16 propositions de la Commission qui ont été choisies par le Parlement comme base de son argumentation contre le Conseil dans le cadre du recours en carence. Les actions de la Commission et du Parlement sont alors absolument compatibles, quasi complémentaires entre elles.

Le Président Thorn a remarqué dans son discours devant le Parlement le 8 février 1983 qu'il faut "utiliser" l'action du Parlement "pour relancer l'intégration du marché commun dans le cadre d'une politique commune de transports".

La présente communication ne couvre pas la navigation maritime et aérienne. Etant donné que la Communauté n'est engagée dans ces domaines, que depuis une date relativement récente, la nécessité d'agir résulte plutôt des faits que de l'indécision du Conseil depuis des années comme c'est le cas pour les transports terrestres.

Le programme de travail que la Commission propose couvre l'horizon jusqu'au début de l'année 1985. Il s'étend sur tous les domaines relatifs aux transports terrestres.

Le chemin de fer tout d'abord, car il s'agit là d'un domaine crucial. Tout progrès de la politique commune des transports reste improbable tant que le problème de la concurrence entre le rail, la route et, dans une certaine mesure, la voie navigable n'aura pas été résolu. En tenant compte de manière équitable des intérêts, soit des Etats membres dont le budget est accablé par le financement des énormes déficits de leurs chemins de fer, soit des autres Etats membres qui mettent davantage l'accent sur la route, comme font la plupart des Etats périphériques de la Communauté, il faut mettre en place des conditions propres à réduire la charge financière des chemins de fer, tout en donnant à la route et la voie navigable la possibilité de se développer conformément à leur dynamique économique propre.

C'est en améliorant l'efficacité et l'attrait de leurs services plutôt qu'en essayant d'étouffer d'autres modes de transports que l'on contribuera le mieux, semble-t-il, à améliorer la situation des chemins de fer.

Par conséquent la Commission :

(a) appuiera le programme de coopération dans le secteur des chemins de fer. Dans ce contexte, elle concentrera ses efforts en vue de supprimer les obstacles (tant matériels que juridiques ou commerciaux) qui, à l'heure actuelle, empêchent les chemins de fer de bénéficier de l'allongement des distances et du champ d'action plus large qu'offre un marché communautaire. Elle proposera d'autres mesures en vue d'encourager les transports combinés.

(b) elle tentera de supprimer les distorsions en matière de coûts d'infrastructure en proposant que les coûts d'infrastructure soient pris en charge spécifiquement par les Etats et que les compagnies de chemin de fer paient un droit d'usage comme c'est le cas pour les autres modes de transport.

Dans le domaine des transports routiers, l'objectif est toujours l'amélioration du système avec, à terme, l'élimination des contrôles de capacité. Dans l'immédiat, il s'agit d'augmenter légèrement la proportion du trafic circulant sous le couvert d'autorisations communautaires. La Commission définira de nouveaux critères d'octroi et proposera la création de nouveaux types d'autorisations qui tiendront compte de l'expansion du trafic routier ainsi que de la compétitivité et des réserves de capacité des autres modes de transport. Cette action trouvera un complément important dans la mise en place d'un système de compensation des charges des pays de transit dont le fonctionnement ne dresserait pas de nouveaux obstacles au franchissement des frontières et ne remettrait pas en question le principe de la nationalité appliqué en matière de taxation. De nombreuses autres mesures seront également proposées pour améliorer l'efficacité des transports routiers, éliminer les obstacles au franchissement rapide des frontières et remplacer le système provisoire actuel par un système définitif de formation de prix dans les transports internationaux de marchandises par route. Consciente de l'importance du rôle qu'elle peut jouer dans l'harmonisation des conditions de concurrence entre les différents modes de transport et à l'intérieur de chacun d'eux, la Commission relancera sa proposition de première directive à l'aménagement des systèmes nationaux de taxes sur les véhicules utilitaires.

Quant à la navigation intérieure l'important excès de capacité actuel constitue le problème principal. La Commission proposera une harmonisation et une amélioration des programmes nationaux de déchirage de bateaux qui existent à l'heure actuelle et elle proposera des mesures en vue de la mise en oeuvre du protocole additionnel à la Convention de Mannheim, afin de contrôler l'accès au Rhin par les bateaux des Etats non riverains qui ne sont pas membres de la Communauté.

Dans le domaine de L'infrastructure La Commission soumettra des propositions (afin de remplacer les propositions de 1971 retirées par la suite) en vue de créer un système communautaire d'imputation des coûts d'infrastructure. Elle maintiendra son objectif de contribuer au financement de projets d'intérêt communautaire.

La progression de la politique commune des transports postule également une participation active de la Communauté au modelage de la politique internationale des transports dans les domaines où elle développe ses activités. L'accent sera mis, d'une part, sur les traversées de l'arc alpin et le transit par la Yougoslavie et l'Autriche, d'autre part, sur les négociations à mener avec certains pays tiers concernant la libéralisation des transports combinés et les services réguliers de transport de voyageurs par route. La coopération dans les travaux des organisations internationales s'occupant des transports, telles que la Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT), la Commission économique pour l'Europe et la Commission Centrale pour la navigation du Rhin, devra être intensifiée.

La Commission considère la présente Communication comme une communication "cadre" destinée à faire l'objet d'un large débat politique au sein du Conseil. A cet effet elle soumet au Conseil un projet de résolution, dont l'adoption devrait permettre un certain engagement du Conseil dans le sens indiqué par la Commission.

Vu l'importance de l'initiative de la Commission, la Présidence allemande du Conseil a fixé pour le 23 février 1983 une réunion spéciale des Ministres des Transports, pour examiner la Communication présentée.

Projet de Programme de propositions à présenter dans le domaine des transports terrestres (nouvelles initiatives)

---

En 1983

Plusieurs modes de transport

- Nouvelle approche coûts d'infrastructure des trois modes de transport terrestre (communication)
- Utilisation rationnelle de l'énergie dans les transports; mesures communes permettant le fonctionnement du transport entre Etats membres en cas de rationnement de pétrole (dans le contexte du programme général sur l'énergie)
- Transport combiné
  - . Conteneurs
    - a. Examen des prix et conditions tarifaires
    - b. Création d'un central international d'information
  - . Promotion en vue de la création d'une société ferroutage
  - . Promotion (3ème étape) comprenant :
    - Poids et dimensions
    - Compte propre
    - Tarification
    - Maritime et aérienne
  - . Investissements
    - Configuration liaisons ferroviaires
    - Centres de transbordement
- Extension de l'action visant la facilitation des passages de frontières avec certains pays tiers (uniquement en cas d'adoption par le Conseil de la proposition concernant les obstacles aux frontières intérieures)

Chemins de fer

- Equilibre financier des entreprises de chemins de fer et prise en charge par l'Etat de l'infrastructure ferroviaire, redevances à payer par les chemins de fer pour l'usage d'infrastructure
- Calcul des coûts marginaux pour l'usage d'infrastructure des chemins de fer
- Coopération chemins de fer
  - a. Elimination des obstacles d'ordre juridique - statut des chemins de fer
  - b. Elimination des obstacles aux frontières résultant de difficultés d'exploitation

c. Infrastructures ferroviaires

- Triages
- Réseau international de grande vitesse

d. Voyageurs

- Services de marketing communs
- Harmonisation des mesures tarifaires commerciales
- Mise en oeuvre d'une tarification (TEV)
- Offres de voyages forfaitaires (agences voyages)
- Création organisme commun de coordination des activités

e. Marchandises

- Pool
- Augmentation vitesse

f. Marchandises

- Développement trains de pénétration
- Augmentation rapidité acheminements

g. Marchandises

- Intensification et diversification offre trains complets
- Surveillance des trains

h. Marchandises

- Services de marketing communs
- Organisation d'une meilleure information
- Mise en oeuvre de tarifs internationaux à barèmes communs, délégations de pouvoirs
- Pools de recettes
- Création d'un organisme commun de coordination des activités
- Harmonisation de tarifs réduits pour certaines catégories de voyageurs (Tarifs sociaux)
- Coopération chemins de fer; détermination par les Etats des rôles et des tâches à remplir par les chemins de fer :
  - . Répartition entre les tâches commerciales et celles de service public
  - . Concentration de la production sur les services rentables
  - . Responsabilités sectorielles etc...

Route

- Contingent communautaire; nouvelle méthode
- Création des autorisations communautaires pour des types de transport spécifiques
- Méthodes de compensation pour le transport de transit par route
- Meilleure application des règlements 543/69 et 1463/70
- Admission en franchise de carburant
- Admission des véhicules loués
- Modification du règlement 543/69 (extension des heures de travail et de l'amplitude)



### Navigation intérieure

- Transposition en droit communautaire de la résolution de la CCR et extension du système "lien réel" aux transports par voie navigable non couvert par l'Acte de Mannheim
- Calcul des coûts marginaux d'usage d'infrastructure pour la navigation intérieure
- Accès à la profession de transporteur par voie d'eau (capacité professionnelle)
- Reconnaissance mutuelle des diplômes et autres certificats pour l'accès à la profession de transporteur par voie d'eau
- Harmonisation des programmes des Etats membres pour le déchirage des bateaux de la navigation intérieure
- Modernisation en trafic "Nord/Sud"
- Conditions d'affrètement en trafic "Nord/Sud" (communication)
- Modification de la proposition harmonisation conditions sociales navigation intérieure

### Au cours du 1er semestre 1984

#### Plusieurs modes de transport

- Adhésion à la CEMT
- Heure d'été
- Retrait et remplacement proposition en matière d'obligation de service public (règlement 1191/69)
- Révision du règlement sur les aides (1107/70) (aides à la restructuration)

#### Chemins de fer

- 2ème programme coopération chemins de fer ; recherche et achat en commun

#### Route

- Permis de conduire (2ème étape - harmonisation des classes / normes)
- Modification technique du tachygraphe
- Contrôle technique des voitures particulières

#### Infrastructure

- Financement des projets d'infrastructure de transport

Projet de programme de travail pour la période 1983-1985

---

1er semestre 1983

- Programme prioritaire 1983-1985
- Soutien financier
- Coopération chemins de fer
- Voyageurs ; gestion commerciale y compris la formation des prix
- Poids et dimensions
- 1ère Directive taxe
- Franchise de carburant
- Mise en oeuvre du protocole additionnel n° 2 à l'Acte de Mannheim (lien réel)

2ème semestre 1983

- Programme d'infrastructure (sur base de l'invitation du Conseil du 10.6.1982)
- Tests pour les projets d'intérêt communautaire (sur base de l'invitation du Conseil du 10.12.1981)
- Conditions de l'admission de transporteurs par route non-résidents aux transports nationaux dans un Etat membre
- Conditions de l'admission de transporteurs par voie navigable non-résidents aux transports nationaux dans un Etat membre

1er semestre 1984

- Contingent communautaire (nouvelle méthode)
- Création des autorisations communautaires pour des types de transports spécifiques
- Méthodes de compensation pour le transport de transit par route
- Meilleure application des règlements 543/69 et 1463/70
- Calcul des coûts marginaux pour l'usage d'infrastructure des chemins de fer
- Equilibre financier des entreprises de chemins de fer et prise en charge par l'Etat de l'infrastructure ferroviaire et redevances à payer par les chemins de fer pour l'usage d'infrastructure
- Coopération chemins de fer (point a-h des propositions à soumettre au cours du 1er semestre 1983)
- Action commune article 116 concernant l'harmonisation des conditions sociales dans la navigation intérieure
- Transposition en droit communautaire de la résolution de la CCR et extension du système "lien réel" aux transports par voie navigable non couvert par l'Acte de Mannheim

9  
Au cours du 2ème semestre 1984

Plusieurs modes de transport

- Transparence des coûts d'infrastructure pour les trois modes de transport terrestre
- Utilisation rationnelle de l'énergie ; autres mesures pour la réalisation d'économies d'énergie pour chacun des modes de transport
- Normalisation des spécifications techniques des caisses mobiles

Route

- Création d'un formulaire plurilingue autorisant le transport exceptionnel des masses indivisibles
- Règlement d'exploitation pour les transports des voyageurs par route

Navigation intérieure

- Adhésion à l'Acte de Mannheim (CCR)
- Redevances à payer pour l'usage d'infrastructure à la navigation intérieure

Infrastructure

- Financement des projets d'infrastructure de transport.
- Plan directeur pour les liaisons d'infrastructure ayant un intérêt communautaire.