

NOTAT



DEPARTEMENTET

Dato 2. august 2006  
J. nr. 129-126

EU- og Luftfartskontoret

Frederik Gelineck Fisker  
Telefon 33 92 78 52  
fgf@trm.dk

## **Grundnotat om Kommissionens midtvejsevaluering af Hvidbogen fra 2001 om EU's transportpolitik**

### **1. Baggrund og indhold**

Kommissionen udsendte i 2001 en hvidbog med titlen: "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg". Hvidbogen er Kommissionens vision om EU's transportpolitik frem til 2010, og fokuserer meget på behovet for at skifte transportform væk fra vejtransport til især jernbanetransport, men også til søtransport og transport ad indre vandveje.

Kommissionen har den 22. juni 2006 vedtaget en meddelelse (engelsk version), der indeholder en midtvejsevaluering af ovennævnte Hvidbog og de deri indeholdte forslag til den transportpolitiske kurs frem mod 2010. Hovedtrækkene i forslaget til midtvejsevalueringen er følgende:

Kommissionen anfører, at målet stadig er et effektivt transportsystem, der muliggør en høj grad af mobilitet for borgere og virksomheder i EU samtidig med, at der tages hensyn til miljøet, vækst og beskæftigelse i EU og virkningerne af globaliseringen. Dermed er transportområdet et kerneområde i den fornyede Lissabon-proces, der har som ambition at gøre EU til den stærkeste vidensøkonomi i verden.

I midtvejsevalueringen nedtoner Kommissionen en ensidig satsning på miljøaspektet i transportpolitisk sammenhæng og fokuserer mere på vækst og beskæftigelse i overensstemmelse med Lissabon-strategien. Kommissionen lægger, i forhold til den oprindelige Hvidbog, op til en mere balanceret og realistisk målsætning i forhold til at flytte gods fra vej til andre transportformer.

Kommissionen konstaterer, at de tiltag, som Kommissionen foreslog i Hvidbogen fra 2001, ikke er tilstrækkelige til at nå ovennævnte mål for EU's transportpolitik. Der er derfor behov for en bredere, mere fleksibel transportpolitisk "værktøjskasse".

Kommissionen forventer, at transportarbejdet i EU vil stige med 45 % for gods-transport og 35 % for persontransport i perioden 2000 – 2020. Samtidig med at transportsektoren bidrager væsentligt til væksten i EU (Kommissionen for-



venter en stigning i BNP på 52 % i samme periode), er der derfor behov for at gøre noget for at modvirke transportens omkostninger for samfundet.

Det konstateres på denne baggrund, at der er behov for at afkoble sammenhæng mellem mobilitet og mobilitetens negative virkninger. Den fremtidige transportpolitik må derfor fokusere på et udnytte hver enkelt transportforms potentiale bedre. Det anføres, at en europæisk bæredygtig mobilitetspolitik må bygge på en bredere vifte af værktøjer med henblik på at opnå øget anvendelse af mere miljøvenlige transportformer hvor det er muligt, men samtidig må hver enkelt transportform i sig selv blive mere miljøvenlig. Denne anskuelsesmåde adskiller sig fra den ovennævnte hovedlinje i Hvidbogen fra 2001, hvor der blev fokuseret markant på et skifte væk fra vejtransport.

Under overskriften 'Mobilitet i det indre marked' anføres for vejtransportens vedkommende, at de markedsmæssige rammer er veletablerede. Det følger af tidligere EU-beslutninger i EU, at senest i 2009 vil cabotage-markedet også være åbnet for de nye medlemsstater. Der er fælles regler for professionelle kvalifikationer og arbejdsbetingelser. Den fremtidige udvikling vil være influeret af de eksisterende afgiftsmæssige forskelle mellem medlemsstaterne. Navnlig de betydelige forskelle i afgifterne på brændstof må indsnævres.

For jernbanetransportens vedkommende gælder, at den lovgivningsmæssige ramme for godstransporten vil være færdiggjort i 2007. Med vedtagelsen af den tredje jernbanepakke liberaliseres den internationale persontransport med jernbane fra 2010. Kommissionen vurderer, at EU nu må vende opmærksomheden mod de tilbageværende strukturelle forhindringer for jernbanesektorens konkurrencedygtighed, f.eks. manglende interoperabilitet, manglende fælles anerkendelse af rullende materiel og sammenhæng mellem IT-systemer.

Det indre marked på luftfartsområdet er en realitet for så vidt angår selve lufttransportmarkedet. Der er imidlertid behov for at udvide det indre marked til også at omfatte lufthavne og luftrafikstyring. Der er også behov for tiltag med henblik på at reducere luftfartens miljøbelastning.

På søfartsområdet er det indre marked ikke fuldt udviklet, idet transporter mellem medlemslandene betragtes som eksterne i henhold til internationale regler. En afhjælpning heraf vil bl.a. bidrage til at nærskibsfart kan blive integreret fuldt i Fællesskabets logistiske systemer. Samtidig indebærer den forventede vækst i søtransporten, at man må fokusere på, om denne vækst kan absorberes af EU's havneinfrastruktur.

Om forholdene på tværs af transportformerne anfører Kommissionen under overskriften "Pålidelig og sikker mobilitet for borgerne", at der bl.a. er behov for at se nærmere på beskæftigelse og arbejdsforhold, passagerers rettigheder, sikkerhed (både safety og security) og transport i byer.



For så vidt angår energiforbruget i transportsektoren anføres, at transportsektoren står for 71 % af det samlede olieforbrug i EU, og at vejtransportsektoren står for 60 % af det samlede olieforbrug. De høje oliepriser og behovet for at reducere EU's strategiske afhængighed af olie understreger behovet for at kontrollere energiforbruget. Kommissionen vil i efteråret 2006 fremlægge en handlingsplan vedr. energieffektivitet. Desuden foreslås forskning, anvendelse og markedsintroduktion af nye lovende teknologier som intelligent energistyring i køretøjer eller alternative brændstoffer som avancerede biobrændstoffer, brint eller brændselsceller.

Hvad angår infrastrukturområdet, anfører Kommissionen at der må skelnes mellem den geografisk centrale del af EU og de mere perifere områder. I den centrale del af Europa er der betydelige trængselsproblemer, som til dels kan afhjælpes med intelligente mobilitetsløsninger og styret efterspørgsel, men der er også behov for ny eller forbedret infrastruktur. I de mere perifere dele af EU er tilgængelighed hovedproblemet. Hvad angår finansieringen af infrastruktur anfører Kommissionen, at p.g.a. begrænsede budgetressourcer bør TEN-midlerne koncentreres om kritiske grænseoverskridende sektioner og andre flaskehalse i prioritetsprojekterne i de lande, som ikke kan modtage støtte fra Struktur- og Samhøringshedsfondene – eksempelvis projektet vedrørende en fast forbindelse over Femern Bælt. Desuden mener Kommissionen at brugerbetaling i højere grad skal bidrage til finansieringen af kommercielt bæredygtige dele af transportnettene.

I relation til transportsektorens globale dimension anfører Kommissionen, at den eksterne dimension bør være integreret i EU's generelle transportpolitik samtidig med, at EU's transportpolitik må være del af bredere relationer med tredjelande og organisationer. Det er Kommissionens opfattelse, at et EU-medlemskab i internationale samarbejdsorganisationer og bilaterale EU-relationer med de vigtigste handelspartnere er den mest effektive måde at repræsentere EU's og medlemsstaternes koordinerede interesser.

Som konklusion anføres i midtvejsevalueringen, at transportpolitikens overordnede mål fortsat er de samme: En konkurrencedygtig, sikker og miljøvenlig mobilitet, som er i fuld overensstemmelse med den reviderede Lissabondagsorden vedr. beskæftigelse og vækst.

## **2. Gældende dansk ret**

Der er ikke tale om nogen retsakt og der foreligger derfor ikke gældende dansk lovgivning.

## **3. Høring**

Hvidbogen er sendt i høring hos følgende institutioner, virksomheder og organisationer med frist 28. august 2006:



Amtsrådsforeningen, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service (AHTS), Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, Danske Speditører, Det Kommunale Kartel, Handels- og Kontorfunktionærernes Forbund i Danmark/Service, HK Trafik og Jernbane, International Transport Danmark, Kommunernes Landsforening, Dansk Industri, Rederiforeningen, FDM, Bilimportørerne, Landsorganisationen i Danmark og Fagforbundet 3 F.

#### **4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser**

Midtvejsevalueringen medfører i sig selv ikke nogen statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser. Når midtvejsevalueringen udmøntes i konkrete forslag vil konsekvenserne blive vurderet i grundnotater herom.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Når midtvejsevalueringen udmøntes i konkrete forslag vil konsekvenserne blive vurderet i nærhedsnotater herom.

#### **6. Dansk holdning**

Den danske regering er umiddelbart positivt indstillet over for midtvejsevalueringen, som understreger transportens store betydning for udviklingen i EU.

Desuden er det positivt, at der satses på en omlægning af TEN-støtten, så denne i højere grad tilfalder infrastrukturomlægninger af grænseoverskridende karakter (f.eks. Femernbælt). En ændring man fra dansk side kan støtte.



## **7. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Side 5/5

Der foreligger endnu ikke reaktioner i forhold til midtvejsevalueringen af Hvidbogen. Medlemslandene har dog haft mulighed for at udtale sig om Hvidbogen under det engelske formandskab i 2005 og det må derfor forventes at Kommissionen har taget en række af disse reaktioner til efterretning.

## **8. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget**

Den fremlagte midtvejsevaluering KOM(2006) 314 har ikke tidligere været forelagt Europaudvalget, men Hvidbogen er præsenteret i grundnotat af 5. oktober 2001, som er forelagt Europaudvalget den 12. oktober 2001 i forbindelse med forelæggelse af Rådsmøde (transport og telekommunikation) den 15.-16. oktober 2001.