

NOTAT



DEPARTEMENTET

Dato 23. april 2007  
J. nr. 120-4

EU- og Luftfartskontoret

Natalie Lundquist  
Telefon 33 92 78 52  
nlu@trm.dk

## **Supplerende grundnotat om meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet om udvidelse af de vigtigste transeuropæiske transportakser til nabolandene – retningslinier for transport i Europa og naboregionerne, KOM(2007)32**

Notatet er parallelfremsendt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Trafikudvalg.

### *Resumé*

*I meddelelsen skitseres de første skridt i en omfattende politik for tættere integration af EU's transportsystem og nabolandenes transportsystemer. Politikken fokuserer på den vigtigste infrastruktur, der anvendes til international transport, og på den relevante lovgivning, der vedrører alle transportformernes anvendelse af disse veje. Kommissionen anfører, at med tiden kan denne fremgangsmåde føre til udviklingen af fælles regler og bestemmelser for transportsektoren som helhed, således at der skabes et effektivt transportmarked omfattende EU og dets naboer.*

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

Den europæiske naboskabspolitik blev udformet med det formål at undgå, at der opstår nye skillelinjer mellem EU og dets naboer: Formålet er at fremme fred, stabilitet, sikkerhed, vækst, udvikling og velstand i nabolandene og at modernisere økonomien og samfundet.

Nabolandenes transportsystemer må for at kunne drage fuld fordel af tættere forbindelser med EU og udsigten til forbedret adgang til dets marked kunne håndtere større transportstrømme. Det fremgår klart af tiltrædelsesprocessen og rammerne for den europæiske naboskabspolitik, at politikken for det transeuropæiske net bør omfatte strategier med henblik på at nå dette mål.

Politikken for det transeuropæiske transportnet (TEN), der blev revideret i 2004, fokuserer på investeringer i 30 prioriterede tværnationale akser og projekter. Politikken fokuserer kraftigt på integrationen af de nye medlemsstaters net. Som Det Europæiske Råd understregede i december 2003, vil de transeuropæiske akser styrke det udvidede EU's konkurrenceevne og samhørighed ved at skabe bedre forbindelser i det indre marked.



TEN-politikken vedrører imidlertid ikke transportforbindelser mellem EU og nabolandene eller andre handelspartnere. Disse forbindelser er blevet udviklet via de paneuropæiske korridorer og områder siden starten af 1990'erne. De paneuropæiske korridorer og områder blev udformet på to ministerkonferencer på Kreta (1994) og i Helsinki (1997) med det formål at forbinde EU15 med de lande, der dengang var nabolande. Efter udvidelserne i 2004 og 2007 ligger korridorerne nu hovedsageligt inden for EU og udgør dermed en del af TEN-nettet.

Kommissionen nedsatte i 2004 en gruppe på højt niveau om udvidelse af de vigtigste transeuropæiske transportakser til også at omfatte nabolandene og naboregionerne under ledelse af tidligere næstformand for Kommissionen, Loyola de Palacio, som har til opgave at bidrage til gennemførelsen af den europæiske naboskabspolitik på transportområdet og til at finde bedre metoder til at forbinde EU med dets naboer.

Gruppens rapport blev fremsendt til Kommissionen i december 2005. Der blev gennemført en offentlig høringsproces i løbet af hele gruppens arbejde for at tage hensyn til de berørte parter synspunkter og interesser. Størstedelen af de berørte parter var tilfredse med gruppens anbefalinger, men der blev givet udtryk for nogen bekymring med hensyn til inddragelsen af miljøaspekter og sociale aspekter.

Kommissionen mener efter at have undersøgt forslagene fra gruppen på højt niveau og de reaktioner, der blev fremsat under de offentlige høringer, at gruppens arbejde udgør et godt grundlag for samarbejde mellem EU og nabolandene. Kommissionen anbefaler derfor Rådet og Europa-Parlamentet, at de noterer sig gruppens rapport og godkender forslaget om at revidere begrebet paneuropæiske korridorer/områder på følgende måder:

- Udvide de paneuropæiske korridorerers geografiske dækning for at tage fuldt ud hensyn til den reviderede politik for de transeuropæiske net, tiltrædelsesrammerne og målene for den europæiske naboskabspolitik.
- Udvide de relevante principper og regler for det indre marked til nabolandene under hensyntagen til bæredygtighed ved at understrege den betydning, som andre foranstaltninger end infrastrukturforanstaltninger har, når det drejer sig om at fremme handels- og transportstrømmene langs de vigtigste akser.
- Forbedre rammerne for koordinering og overvågning for at sikre et fuldstændigt engagement fra de berørte landes side, for at gøre det muligt at samle ressourcerne med henblik på en bæredygtig udvikling af infrastrukturen og for at muliggøre en udvidelse af Unionens politikker, herunder den sociale dimension.



Kommissionen mener, at begrebet paneuropæiske korridorer/områder skal ajourføres, så det afspejler den nye geopolitiske situation efter udvidelsen af EU, og så der skabes bedre forbindelser mellem de vigtigste akser i de transeuropæiske net og de vigtigste akser i nabolandene. Den foreslår derfor, at følgende fem transnationale akser, der ligger på linje med dem, som gruppen på højt niveau foreslog, vedtages (linieføringen kan ses i Bilag 1):

- Motorveje til søs: for at forbinde Østersøen, Barentshavet, Atlanterhavet (herunder fjerntliggende regioner), Middelhavet, Sortehavet og Det Kaspiske Hav samt de lande, der grænser op til havområderne, og med en udvidelse gennem Suezkanalen til Det Røde Hav.
- Den nordlige akse: for at forbinde den nordlige del af EU med Norge mod nord og med Belarus og Rusland mod øst. Der er også planlagt en forbindelse til Barentsregionen, som via Sverige og Finland forbinder Norge og Rusland.
- Den centrale akse: for at forbinde den centrale del af EU med Ukraine og Sortehavet og via en indre vandvejsforbindelse med Det Kaspiske Hav. Aksenen omfatter også en direkte forbindelse fra Ukraine til den transsibiriske jernbane og en forbindelse fra den indre vandvej Don/Volga til Østersøen.
- Den sydøstlige akse: for at forbinde EU med Balkan og Tyrkiet og videre med det sydlige Kaukasus og Det Kaspiske Hav samt med Mellemøsten helt til Egypten og Det Røde Hav.
- Den sydvestlige akse: for at forbinde den sydvestlige del af EU med Schweiz og Marokko, herunder den transmaghrebinske forbindelse mellem Marokko, Algeriet og Tunesien og en forlængelse af denne til Egypten.

Kommissionen foreslår i overensstemmelse med de synspunkter, som formændene for de paneuropæiske korridorer har gjort gældende, at de paneuropæiske korridorer integreres fuldt ud i de nye strukturer, og at man bygger på deres ekspertise.

Kommissionen mener, at det er vigtigt, at udviklingen af de fem akser samordnes nøje med organisationer, der udvikler internationale transportkorridorer i andre regioner.

Gruppen på højt niveau fremsatte forslag til en række infrastrukturprojekter, som den inddelte i to kategorier afhængigt af det udviklingstrin, de befandt sig på. Under de offentlige høringer blev der givet udtryk for bekymring for, at nogle af de transnationale akser kunne have en negativ indvirkning på det omgivende miljø og navnlig på biodiversiteten.



Kommissionen foreslår derfor, at projektlisterne betragtes som vejledende, og understreger ligeledes betydningen af, at der udvikles overordnede planer for akserne. Disse overordnede planer skal gøres til genstand for strategiske, økonomiske, miljømæssige og sociale konsekvensvurderinger i overensstemmelse med bedste internationale praksis og, når det er relevant, med EU-lovgivningen.

For at fremskynde den overordnede proces og for at sikre, at samarbejdsstrukturens format og indhold lever op til de berørte parter behov og forventninger, vil Kommissionen gennemføre politikken i to faser, det vil sige:

1. I den første fase lanceres der sonderende drøftelser med alle nabolandene. Disse drøftelser sigter mod at vurdere landenes engagement og interesse for at styrke de multilaterale koordineringsrammer, hvor sådanne findes, eller mod at fastlægge sådanne rammer, hvor de ikke findes i dag. I denne fase vil man også forsøge at finde frem til eventuelle midlertidige løsninger, så udviklingen af akserne ikke går i stå.
2. I den anden fase vil Kommissionen i forlængelse af resultaterne af de sonderende drøftelser fremsætte anbefalinger og/eller forslag til gennemførelse af politikken og koordineringsrammen.

## 2. Gældende dansk ret

Ikke relevant.

## 3. Høring

Meddelelsen har været sendt i høring hos følgende virksomheder og organisationer med høringsfrist den 2. april 2007:

Amtsrådsforeningen i Danmark, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service (HTS), Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Erhverv, 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, Landsorganisationen i Danmark, Fagforbundet 3F, Kort & Matrikelstyrelsen, Landbrugsraadet, Danmarks Rederiforening.

Af høringssvarene fremgår følgende:

Danmarks Rederiforening kan støtte, at EU gør en indsats for at lette transporter til og fra EU's medlemslande. De gør dog opmærksom på, at denne støtte forudsætter, at der for så vidt angår "sømotorveje" fokuseres på generelle infrastrukturinvesteringer, lettelse af toldprocedurer og kapacitetsopbygning i nabo-



landene i overensstemmelse med den generelle danske holdning til dette koncept.

Landbrugsraadet støtter Kommissionens arbejde for at søge en tættere integration af EU's og nabolandenes infrastruktur og transportsystemer, hvilket vil medvirke til øget effektivitet i transportsektoren.

Hovedparten af landbrugs- og fødevarerrelaterede produkter eksporteres via skib, derfor har Landbrugsraadet en væsentlig interesse i 'motorvejene til søs'. Landbrugsraadet anser det for essentielt, at Århus Havn, som Danmarks største containerhavn, får en central position for indgangen til Østersøen. Århus Havn har i kraft af sin beliggenhed gode muligheder for at påtage sig en stor rolle som aflastningshavn for nordeuropæiske havne som Hamburg og Bremerhaven. Denne mulighed skal også afspejles i forbindelse med transeuropæiske transportakser og motorvejene til søs.

I forbindelse med transeuropæiske transportakser, ønsker Landbrugsraadet samtidig at gøre opmærksom på vigtigheden af at indtænke adgangen fra de indre vandveje og vejnet til de transeuropæiske korridorer, således at der opnås let adgang til disse.

Handel, Transport & Service støtter meddelelsens udgangspunkt om fem transnationale transportakser. Transportakserne bidrager til at fremme de transeuropæiske netværk samt international handel og transport.

HTS finder det helt naturligt, at Kommissionen i det videre arbejde gør brug af de erfaringer, der er opnået i forbindelse med de nuværende paneuropæiske korridorer, samt inddrager de organisationer, som arbejder med udvikling af internationale transportkorridorer i andre regioner (herunder FN og CEMT).

HTS betragter rækken af horisontale initiativer som instrumenter, der skal understøtte og åbne op til de fem transnationale transportakser. HTS kan støtte denne fremgangsmåde.

HTS har noteret sig, at Kommissionens arbejdsgruppe ved sin afrapportering ultimo 2005 lagde betydelig vægt på potentialet ved offentlig-private partnerskaber og ikke mindst muligheden for udveksling af 'best practises' herom mellem EU og dets nabolande. Arbejdsgruppen fremhævede endvidere, at øget anvendelse af offentlig-privat samarbejde vil kunne fremskynde processen med gennemførelse af de horisontale projekter ud over EU's nuværende ydre grænser.

HTS skal på den baggrund opfordre til, at potentialet ved øget anvendelse af offentlig-private partnerskaber i højere grad indgår i Kommissionens "køreplan" for udarbejdelse og udmøntning af en europæisk naboskabspolitik på transport-området.



HTS finder, at EU står over for store fremtidige udfordringer på transportområdet. Dette gør sig gældende for transporter inden for kortere strækninger såvel som transporter over længere strækninger og på tværs af EU og dets nabolande.

Et større fokus på fælles transportløsninger er vejen mod et bedre europæisk transportsystem med internationale korridorer. En forenkling og forening af grænsefladerne vil være et betydningsfuldt bidrag til at styrke transportinfrastrukturens kapacitet, mobilitet og tilgængelighed.

HTS finder det afgørende, at Kommissionens meddelelse og retningslinierne for den videre dialog og forhandling med nabolandene i højere grad konkretiseres og tilpasses det enkelte lands karakteristika. Det er væsentligt, at der tilvejebringes et reelt og dækkende grundlag for det forestående arbejde med at formulere en europæisk naboskabspolitik og ikke mindst de sonderende drøftelser med de enkelte af nabolandene.

Dansk Erhverv hilser meddelelsen velkommen, idet den yder et bidrag til udviklingen af et politikområde, som Dansk Erhverv mener, at EU ikke har givet høj prioritet tidligere, nemlig eksterne transportforbindelser for landtransport. Initiativet skal derfor også ses i sammenhæng med Lissabon-strategien for vækst og beskæftigelse, hvor transportens afgørende betydning for at opnå målene på det seneste er blevet understreget i Rådets konklusioner om Lissabon strategien og transport, vedtaget 19. februar 2007. Rådet lægger i den forbindelse også afgørende vægt på transportens betydning for Europas placering som konkurrence dygtig spiller i den globale sammenhæng. Endelig lægger Rådet også vægt på en effektiv udvikling af alle transportformer, for at fremme modalitet.

På den baggrund tillægger Dansk Erhverv det betydning, at man erkender at for at fremme og udvikle effektiviteten i EUs transport system er det nødvendigt både at tage et kort og et længere sigt. Problemet med den foreliggende meddelelse fra Kommissionen om udvidelse af transeuropæiske transport akser er, at den synes at lægge op til ville gøre det hele på en gang.

Dansk Erhverv finder erfaringerne fra arbejdet med transeuropæiske akser inden for EU blandede. De henviser særligt til den glimrende meddelelse fra Kommissionen af 21. marts TENs: Towards an Integrated Approach (KOM(2007)0135), som giver et godt overblik over de problemer arbejdet med TENs i EU har haft. Særligt peges på finansiering og behovet for at bedre at udnytte synergi effekterne mellem de nationale projekter.

Der er ingen grund til at tro, at erfaringerne med at udvide de vigtigste transportasker til nabolandene ikke vil støde på samme problemer. Det betyder efter Dansk Erhvervs opfattelse ikke, at man skal undlade at sætte arbejdet i gang og



have som langsigtet mål f.eks. forbedret og udbygget infrastruktur i form af veje, jernbaner mv. i de pågældende akser.

Imidlertid finder Dansk Erhverv, at baseret på erfaringer, de politiske realiteter og målsætningerne indbygget i Lissabon strategien, er det vigtigt at søge resultater, der har en effekt også på kort sigt. Det betyder, at fokus mere skal være på de tiltag, der fremmer strømmen af transport i den eksisterende infrastruktur. Derfor tillægger Dansk Erhverv det større betydning, at Kommissionen prioriterer arbejdet med at fremme principperne for og bestemmelserne i EUs Indre Marked til de naboliggende lande samt de tiltag der konkret omtales i kapitel 2.3. Særligt er det Dansk Erhvervs opfattelse, at store gevinster kan høstes ved at sætte ressourcer ind på at gøre proceduren ved krydsning af EUs ydre grænser mere smidig og ikke mindst hurtigere. Tilsvarende er der forbedringer at hente ved at søge at optimere udnyttelsen af eksisterende infrastruktur. Tiltag i EU på dette område - som f.eks. de forskellige initiativer omkring modul vogn tog - vil kræve at der også tages initiativ til forhandlinger med tredje lande for at sikre så bred udnyttelse som muligt.

Det er ligeledes vigtigt, at EU tager en samlet tilgang til alle spørgsmål relevante for forholdene til de naboliggende lande og integrerer transport i alle relevante sammenhænge, som f.eks. også i handelspolitikken, jvf. høringen om EUs markedsadgangsstrategi, som Kommissionen (DG TRADE) gennemførte med frist i januar 2007. Det giver dels EU en bedre forhandlingsposition, dels er det med til at sikre, at EU udvikler sig indenfor rammerne af en sammenhængende strategi, hvor f.eks. flaskehalse i transportsystemet kan søges at forebygges tidligt.

Endelig skal Dansk Erhverv dog advare imod at basere det kommende arbejde på et nyt institutionens set-up, når der allerede eksisterer en række strukturer, der kan anvendes i denne sammenhæng. Her tænker Dansk Erhverv dels på EU-Kommissionen i sig selv, men også andre organer som CEMT. Ligeledes vil et tæt samarbejde med europæiske erhvervsorganisationer kunne give en god basis for videns deling, idet medlemmerne af disse organisationer har konkret viden om markedet og dets udvikling. IRU, CLECAT og Eurocommerce er eksempler på sådanne organisationer.

Afslutningsvis understreger Dansk Erhverv behovet for at basere dette arbejde og konkrete tiltag, på markedets behov og udvikling. Således bør tiltag omkring "motorways of the sea" tage fuldt hensyn til eksisterende kommercielle operationer og muligheder, og ikke begynde at give støtte til drift, der reelt er konkurrencedygtig.

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



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

## **5. Nærhedsprincippet**

Ikke relevant.

## **6. Regeringens foreløbige generelle holdning**

Regeringen ser positivt på Kommissionens meddelelse om udvidelse af de vigtigste transeuropæiske transportakser til nabolandene. Regeringen ser frem til Kommissionens anbefalinger og/eller forslag til gennemførelse af politikken m.v.

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

Det forventes, at meddelelsen generelt vil blive positivt modtaget.

## **8. Europa-Parlamentets udtalelser**

Ikke relevant.

## **9. Tidligere forlæggelser for Europaudvalget**

Meddelelsen er ikke tidligere blevet forelagt for Europaudvalget.