



NOTAT

DEPARTEMENTET

Dato 23. januar 2008
J. nr. 124-2

Erhvervs- og Færdselskontoret

Grundnotat vedrørende meddelelse fra Kommissionen om EU's dagsorden for godstransport, KOM(2007) 606.

Notatet er parallelfremsendt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Trafikudvalg.

Resumé

Kommissionen opstiller i meddelelsen "EU's dagsorden for godstransport: Øget effektivitet, integration, og bæredygtighed i godstransporten i Europa" baggrund og begrundelse for foranstaltninger, der skal medvirke til at forbedre og effektivisere godstransporterne i Europa.

1. Baggrund og indhold

Meddelelsen fra Kommissionen vedrørende EU's dagsorden for godstransport er modtaget den 18. oktober 2007.

I meddelelsen understreger Kommissionen, at godstransport og logistik er et vigtigt konkurrenceparameter for Europa. Kommissionen henviser til midtvejsevalueringen af hvidbogen fra 2001, der forudsiger 50 pct. stigning i gods-transporterne mellem 2000 og 2020.

Kommissionen fremhæver, at den forventede vækst i godstransporterne indebærer en række politiske problemstillinger, der bør findes løsninger på. Det drejer sig bl.a. om at godstransportsektoren skal yde sit bidrag i forhold til klima og miljø og trafikssikkerhed – samtidigt med at transportsektoren fastholder og udvikler gunstige muligheder i forhold til at sikre forbedrede handelsrelationer med den øvrige del af verden.

Redskaberne udgør:

En handlingsplan for godstransport, med det sigte at fremme godshåndtering og trafikstyring, bæredygtig kvalitet og forenkling af administrative procedurer.



Meddelelsen om et banenet med fortrinsret for godstrafik, der tager sigte på at gøre banen mere konkurrencedygtig.

Meddelelsen om en europæisk havnepolitik, der indeholder en vision for og værktøjer til at øge havnenes præstationer.

Arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene med titlen: ” på vej mod et europæisk søtransportområde uden barrierer”, der skal igangsætte en høringsproces om, hvordan nærsøfarten fuldt ud kan komme til at udnytte det indre markeds fordele.

Arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene om ”motorveje til søs”, som beskriver hvordan udviklingen af motorveje til søs forløber, og indeholder yderligere forslag til forbedringer.

2. Gældende dansk ret

Ikke relevant.

3. Høring

Meddelelsen har været sendt i høring hos følgende institutioner og organisationer:

Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Banedanmark, Beredskabsstyrelsen, Beskæftigelsesministeriet (BM), Danmarks Rederiforening, Danmarks Statistik, Dansk Arbejdsgiverforening, Danske Busvognmænd, Danske Dagblade, Danske Handicaporganisationer, Danske Havne, Danske Regioner, Dansk Erhverv, Dansk Kollektiv Trafik (DKT), Danske Speditører, Dansk Industri, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Skibsmæglerforening, Danske Statsbaner (DSB), Dansk Transport og Logistik (DTL), De Danske Bilimportører (DBI), Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, Fagligt Fælles Forbund (3F), Farvandsvæsenet, Finansministeriet (FM), Forbrugerrådet (FBR), Forenede Danske Motorejere (FDM), Forsknings- og Innovationsstyrelsen (FI), Forsvarskommandoen, Færdselsstyrelsen, Færøernes Repræsentation, Handel, Transport og Service (HTS), Havarikommissionen, HK Trafik og Jernbane, International Transport Danmark (ITD), Justitsministeriet, Kommunernes Landsforening (KL), Kongelig Dansk Aeroklub (KDA), Konkurrencestyrelsen, Landbrugsraadet, Landsorganisationen i Danmark (LO), Miljøministeriet (MIM), Miljøstyrelsen, Naviair, Offentligt Ansattes Organisationer (OAO), Skatteministeriet, Statens Luftfartsvæsen (SLV), Statsministeriet (STM), Søfartsstyrelsen (SFS), Trafikstyrelsen, Udenrigsministeriet (UM), Vejdirektoratet, Videnskabsministeriet, Økonomi- og Erhvervsministeriet (OEM), CFL cargo Danmark og Railion Danmark.

Af høringssvarene fremgår følgende:



Handel, Transport og Service (HTS) bemærker, at godstransporten i dag er liberaliseret i EU og underlagt en betydelig konkurrence. Det er derfor vigtigt, at nuværende og fremtidig EU-regulering generelt understøtter det indre marked, og at nationale særregler ikke indrettes på en måde, der er konkurrenceforvridende over for operatører fra andre EU-lande.

På det fri marked er det op til kunderne at vælge den operatør, der har et produkt, der bedst passer til kundens ønske. På den baggrund er det positivt, at Kommissionen peger på nødvendigheden af at sikre effektiviteten i alle transportformer, samt arbejde for et bedre samspil mellem jernbane, vejtransport, lufttransport, søtransport og havneområdet.

Generelt er de foreslåede politiske initiativer i meddelelsen meget sporadisk beskrevet, og en nærmere vurdering og konsekvensanalyse må foretages, når de konkrete forslag foreligger. Især indholdet og konsekvenserne af konceptet om grønne korridorer er meget uklart beskrevet.

HTS vil gerne opfordre regeringen til under forhandlingerne at pege på tre konkrete forslag, der kan håndtere udfordringerne med mere effektiv godstransport og øget bæredygtighed:

For det første er der et akut behov for fælles EU-regler, der tillader brugen af modulvogntog i EU. To modulvogntog kan erstatte tre almindelige lastbiler. Det betyder mindre trængsel og mindre CO₂-udslip.

For det andet er der behov for harmoniserede regler om kørselsrestriktioner i EU, de såkaldte weekend-bans. Ensartede regler vil lette planlægningen og logistikken, og give en mere effektiv godstransport i EU.

For det tredje er der fortsat behov for massive investeringer i infrastruktur i EU, hvis man skal løse trængselsproblemerne i EU, og hvis det skal lykkes at skabe en bedre sammenhæng mellem transportformerne. Dette gælder for eksempelvis de danske kombiterminaler.

Danske Havne finder godstransporten essentiel for EU's og hermed Danmarks velstand og udvikling. I takt med den øgede globalisering stiger behovet og grundlaget for velfungerende transportsystemer. Danske Havne er velforberejdet til at tage disse udfordringer og muligheder op.

Med den naturlige kombination af forskellige transportformer er havne centrale dele af en effektiv transport- og logistikkæde. Det er derfor vigtigt for havnene, at EU-Kommissionen i sin ambitiøse handlingsplan ser på godssystemet som en helhed.



Det kan derfor undre, at den danske centraladministration har besluttet at splitte pakken op i fire forskellige dele med hvert sit høringssvar – hhv. 1) handlingsplanen for logistik, 2) den overordnede plan samt søtransportpolitikken (i alt tre dokumenter), 3) havnepolitikken og 4) jernbanepolitikken (to dokumenter).

Danske Havne ønsker at fastholde, at godstransport er en helhed, og derfor bør opfattes og behandles derefter. Dette indebærer blandt andet et opgør med en tankegang, der baserer sig på sektorer og/eller transportformer. Danske Havne kan kun være enige med EU-Kommissionen i, at samspillet mellem transportformerne kan og skal forbedres. Og at et vigtigt middel hertil er det offentlige systems måde at anskue godstransporten og dens rammevilkår. I denne forbindelse er EU-Kommissionens bestræbelser på at simplificere papirarbejde og administrative procedurer af stor vigtighed, og disse initiativer kan ikke roses nok.

Særligt forslaget om det fælles europæiske søtransportområde rummer store muligheder for europæisk nærsøfart, forudsat at forslaget anvendes som instrument til at afskaffe unødvendige toldprocedurer og andre administrative byrder. Danske Havne ser frem til det endelige forslag.

Dog er det vigtigt i forbindelse med udvikling af elektroniske systemindgange, at papir-bureaukrati ikke blot afløses af e-bureaukrati. Der bør ske en reel lempe af de administrative byrder ved en overgang til elektroniske systemer, fx SafeSeaNet.

Allerede i dag er der på mange områder indført elektroniske kanaler i stedet for papirgange. Erfaringen har imidlertid vist, at det ikke altid er dem, der opnår omkostningsbesparelsen, der også skal betale for udviklingen af ofte kostbare IT-løsninger. Der bør således arbejdes med modeller til overvindelse af denne barriere. For at fremme IT-baserede løsninger kan det offentlige gå forrest ved fastsættelse af standarder. Private aktører holder sig ofte tilbage, hvis der ikke er tilstrækkelig sikkerhed for, at IT-løsningerne kan være brugbare i mange relationer. Et godt eksempel til efterfølgelse er fastsættelsen af standarden for betalinger til og fra det offentlige system.

Kommissionen angiver i sin overordnede meddelelse, at ville gå frem efter en korridor-baseret tilgang. Det er stadig uklart, hvad der ligger i begrebet, men i forhold til de såkaldt grønne korridorer, som er specifikt nævnt i logistikplanen, forholder Danske Havne sig skeptisk. Det er vigtigt, at korridorbegrebet ikke anvendes til at forvride den fri konkurrence mellem forskellige transportruter eller -systemer, hvilket vil skade Europas konkurrenceevne.

Motorways of the Sea – eller sømotorveje, er et vigtigt element i udviklingen af de transeuropæiske netværk. Her vil Danske Havne understrege, at de omfattende midler bør gå til infrastruktur – både til sejlrender, til havne og til kob-



linger med baglandet. Ikke til drift og andre tiltag, der kan være konkurrenceforvridende. Kommissionen bør have et langt stærkere fokus på udviklingen af infrastrukturen i havnenes for- og baglande, end det er tilfældet i øjeblikket.

I forbindelse med "benchmarks" ønsker Danske Havne at påpege, at der kan være tale om kommercielt følsomme oplysninger, hvilket der må tages forbehold over for åbenhed omkring. Desuden findes der utallige, usammenlignelige måder at opgøre sådanne "benchmarks" på. Et brugbart system vil kræve en markant præcisering af begreberne, og Danske Havne vil gerne tilbyde at indgå i et arbejde med at definere dem nærmere.

Samlet set er der tale om en omfattende og generelt udmærket handlingsplan, og Danske Havne ser frem til, at de konkrete forslag kommer på bordet.

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

Ingen på nuværende tidspunkt.

5. Nærhedsprincippet

Der er ikke tale om en retsakt og en vurdering af nærhedsprincippet er derfor ikke i første omgang relevant.

Når der som opfølgning på meddelelsen fremsættes konkrete lovgivningsforslag vil disse blive vurderet i forhold til nærhedsprincippet.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Danmark er positiv overfor, at Kommissionen sætter godstransport på dagsorden med den nærværende handlingsplan – ikke mindst i lyset af de trængselsproblemer transportvæksten forventes at kunne medføre i de kommende år. Danmark mener på linje med Kommissionen, at det er vigtigt at fremme tiltag som medfører en mere effektiv international godstransport. Det er imidlertid vigtigt at lægge vægten på tiltag som for færrest mulige omkostninger vil kunne medføre størst mulig effekt for godslogistikkæden.

Vedrørende meddelelsen om et banenet med fortrinsret for godstrafik, er regeringen dog afvisende overfor forslaget om at give fortrinsret til international godstrafik.

7. Generelle forventninger til andre landes holdning

Meddelelsen har endnu ikke været behandlet i transportarbejdsgruppen.



8. Europaparlamentets udtalelser

Side 6/6

Forslaget har ikke været behandlet i Europa-Parlamentet.

9. Tidligere forelæggelse for Europaudvalget

Meddelelsen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.