
FOLKETINGET



Europaudvalget, Trafikudvalget

EU-konsulenten

EU-note

Til: Udvalgenes medlemmer og stedfortrædere

Dato: 5. maj 2011

Hvidbog om EU's transportpolitik mod 2050

Sammenfatning

Kommissionen har fremlagt en hvidbog om en fremtidig transportpolitik for EU. Hvidbogen opstiller en ambitiøs køreplan frem mod 2050, som skal føre til opbygningen af et konkurrencepræget transportsystem, som styrker mobiliteten, fjerner hindringerne for et indre transportmarked, sætter skub i væksten og beskæftigelsen og fremmer mere miljøvenlige transportmønstre for at nedbringe transportsektorens andel af CO₂-emissionerne. Hvidbogen skitserer 40 konkrete initiativer for det kommende årti.

Kommissionen har den 28. marts 2011 fremlagt en hvidbog om en fremtidig europæisk transportpolitik¹.

Hvidbogen foreslår en ambitiøs strategi, som skal bane vejen for et konkurrencepræget transportsystem, der skal styrke mobiliteten, fjerne større hindringer på centrale områder og sætte skub i vækst og beskæftigelse.

¹ Hvidbog om en køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem – KOM(2011)144.

De centrale mål, der søges opfyldt senest i 2050, er:

- at konventionelle benzin- eller dieselmotorer ikke længere må køre i byer
- at luftfartssektoren skal benytte 40 % brændstoffer med færre CO₂-emissioner; og at emission fra skibsfarten skæres ned med mindst 40 %
- at 50 % af passagerbefordringen mellem byer over mellemlange afstande og godstransporten skal overflyttes fra vej til jernbane og vandveje.

Udfordringerne for den europæiske transportpolitik

EU's transportpolitik står over for en række udfordringer.

På den ene side er transportsektoren en væsentlig drivkraft for økonomisk vækst og jobskabelse i EU og dermed en del af svaret på den økonomiske krise. Transportsektoren skal opfylde borgernes ønsker om at rejse mere og markedets stigende behov for at transportere varer. Hvis det indre marked skal lykkes, er øget aktivitet på tværs af grænserne en forudsætning.

På den anden side vil der blive mindre olie i de kommende årtier og olieprisen forventes at stige endnu mere. Hvis der ikke gøres noget ved olieafhængigheden, kan det ifølge Kommissionen få alvorlige konsekvenser for vores rejsemuligheder, vores økonomiske sikkerhed, inflationen, handelsbalancen og EU's samlede konkurrenceevne.

Dertil kommer, at EU har forpligtet sig til at reducere CO₂-udledningen og begrænse klimaændringerne til under 2 °C. Transportsektoren skal reducere mindst 60 % af CO₂-udledningen i forhold til 1990, hvis klimamålene skal nås. Alene for transportsektoren er målet for 2030 en reduktion af emissionerne med 20 % i forhold til niveauet i 2008.

Også andre emner i transportpolitikken er relevante. Det gælder bl.a. beskyttelsen af befolkningens sundhed mod farlige udstødningsgasser og sikkerheden på vejene og i byerne.

Kommissionens svar på disse og andre udfordringer er en omlægning af EU's transportsystem.

Kommissionens mål: et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem

Kommissionens overordnede mål med køreplanen er at omlægge EU's nuværende transportsystem ved at gøre det konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt.

Et nyt transportsystem skal dels skabe et voksende transportmarked og større mobilitet. Dette kræver forbedring af køretøjernes energieffektivitet og mere effektiv udnyttelse af transport og infrastruktur.

Kommissionen ser i hvidbogen på tre hovedaspekter inden for transportområdet: transport over mellemlange distancer, fjerntransport og bytransport.

- I forhold til **transport over mellemlange distancer** (300 km og derover) er målet, at 50% af al passagerbefordring og godstransport overflyttes fra vej til jernbane og vandveje.
- I forhold til **fjerntransport**, hvor luft- og skibsfart fortsat vil være dominerende, skal nye motorer, brændstoffer og trafikledelsessystemer øge effektiviteten og mindske emissioner.
- I forhold til **bytransporten** planlægges en stor omlægning til renere biler og brændstoffer. De konventionelle benzin- eller dieslbiler udfases i byer senest i 2050.

Kommissionen opstiller desuden følgende særlige mål, som bl.a. skal opfylde **reduktionsmålet for CO₂-udledning** på 60%:

- brugen af **køretøjer på almindeligt brændstof i byerne halveres** inden 2030 og udfases inden 2050
- andelen af **bæredygtige flybrændstoffer med lave CO₂-emissioner skal op på 40 %** inden 2050 og EU's CO₂-emissioner fra skibsbunkerfuel nedbringes med 40 %
- 30 % af **vejgodstransporten på strækninger over 300 km skal overgå til jernbane- eller søtransport** inden 2030 og mere end 50 % inden 2050
- et europæisk **højhastighedsjernbanenetværk** færdiggøres inden 2050
- der etableres et fuldt ud funktionsdygtigt og multimodalt centralt **TEN-T-netværk** (transeuropæisk transport netværk) inden 2030

- alle centrale **lufthavne med (højhastigheds)jernbanenetværk forbindes** inden 2050
- en moderniseret **infrastruktur til luftfartsstyring (SESAR)** tages i brug inden 2020 og det fælles europæiske luftfartsområde færdiggøres
- etablering af en ramme **for et europæisk informations-, forvaltnings- og betalingssystem** til multimodal transport inden 2020
- nå et mål om **tæt ved nul dødsulykker i trafikken** inden 2050 og om en halvering af antallet af trafikofre inden 2020
- fuld udnyttelse af principperne om brugerbetaling og "forureneren betaler" samt styrkelse af den private sektors vilje til at fjerne konkurrenceforvriddinger.

Hvordan skal målene nås?

For at nå målene om et konkurrence- og bæredygtigt transportsystem oprettes et **fælles europæisk transportområde** med øget konkurrence og et fuldt integreret transportnet, der forbinder de forskellige transportformer (fly-, jernbane-, sø- og vejtransport) og åbner mulighed for en gennemgribende omlægning af transportmønstrene for passager- og godstransport.

Markedsåbningen skal gå hånd i hånd med udviklingen af **kvalitetsjob** og **gode arbejdsforhold**. Også **transportsikkerhed** skal stå højt på dagsordenen.

Kommissionen understreger, at vejen ud af olieafhængigheden kræver et **nyt transportkoncept** støttet af **nye teknologier** og mere **bæredygtig adfærd**.

Innovation og forskning er en afgørende del af strategien. Derfor skal forsknings- og innovationspolitikken inden for transport i stigende grad støtte udviklingen og indførelsen af de nøgleteknologier, der skal gøre EU's transportsystem moderne, effektivt og brugervenligt. Det kræver, at der etableres **intelligente mobilitetssystemer**, udviklet ved hjælp af EU-finansieret forskning.

Kommissionen foreslår også et **europæisk mobilitetsnetværk**, dvs. et centralt netværk af korridorer, der kan transportere gods og passagerer effektivt og med lav CO₂-udledning mellem EU's hovedstæder og store byer, havne, lufthavne m.v. Det kræver effektive kombinationer af transportformer og avan-

ceret teknologi og infrastruktur til forsyning af rene brændstoffer. De projekter, der skal have EU-støtte, skal sætte mere fokus på europæisk merværdi. Og samfinansierede projekter skal afspejle behovet for en infrastruktur, der minimerer miljøpåvirkningerne, og som kan stå imod de mulige konsekvenser af klimaændringerne samt forbedre brugernes sikkerhed og tryghed.

Kommissionen foreslår også en **omlægning af transportskatter og -afgifter**, så der opnås en bedre anvendelse af principperne om "forureneren betaler" og "brugeren betaler". Samtidig skal **skatteforvridninger og urimelig støtte fjernes**. Frie og lige konkurrencevilkår er derfor en del af bestræbelserne på at bringe markedsvalgene på linje med bæredygtige behov.

CO2-udledning skal begrænses gennem **energibeskatning og kvotehandel**. Brændstof til landtransport beskattes, mens emissionshandelssystemet anvendes på el-forbruget og fra 2012 på luftfart. Revisionen af energibeskatningsdirektivet vil gøre det muligt at sikre sammenhængen mellem disse to instrumenter.

Omkostningerne ved **støj, luftforurening og overbelastning** kan ifølge Kommissionen imødegås ved at indføre **brugerbetaling**. Desuden overvejes det i stigende grad at pålægge personbiler vejafgifter for at skabe indtægter fra og påvirke trafik- og rejseadfærden. Kommissionen vil derfor udarbejde retningslinjer for anvendelse af internaliseringsafgifter på alle køretøjer og alle større eksterne omkostninger.

Hvad angår **den eksterne dimension**, dvs. transportpolitikens udstrækning ud over EU's grænser, anfører Kommissionen, at det fortsat prioriteres højt at åbne tredjelandes markeder for tjenesteydelser, produkter og investeringer i trafik. Transport er derfor på dagsordenen i alle handelsforhandlinger, herunder i **WTO**. Kommissionen vil bl.a. udvide reglerne om det indre marked via arbejde i internationale organisationer samt udvide transport- og infrastrukturpolitikken til at omfatte EU's nærmeste naboer.

For at realisere køreplanen opstiller hvidbogen 40 konkrete initiativer, som skal sættes i værk i det kommende årti. Der henvises til oversigten over initiativerne i bilaget til denne note.

Med venlig hilsen

Thomas Fich
(3611)

Bilag: hvidbogens 40 initiativer

1 - Et effektivt og integreret mobilitetssystem

- Et fælles europæisk transportområde

1. Oprettelse af et ægte indre marked for jernbanetjenester
2. Fuld gennemførelse af det fælles europæiske luftrum
3. Styrkelse af lufthavnes kapacitet og kvalitet
4. Udvikling af et "Blue Belt" til søs og markedsadgang til havne
5. Opstilling af passende rammer for transport ad indre vandveje
6. Vejudsttransporten
7. Multimodal godstransport: e-fragt:
8. En socialkodeks for mobile vejtransportarbejdstagere
9. En social dagsorden for søtransporten
10. En socialt ansvarlig luftfartssektor
11. Evaluering af EU's tilgang til arbejdspladser og arbejdsforhold på tværs af transportformerne

- Sikker transport

12. Fragtsikkerhed
13. Høj sikkerhedsstandard for passagerer med mindst muligt besvær
14. Landtransportsikkerhed
15. "Punkt-til-punkt"-sikkerhed

- Indsatsen på transportsikkerhedsområdet

16. En "nul-vision" for trafiksikkerheden
17. En EU-strategi for sikkerheden i den civile luftfart
18. Sikker søtransport
19. Jernbanesikkerhed
20. Transport af farligt gods

- Tjenestekvalitet og -pålidelighed

21. Passagerers rettigheder
22. Problemfri dør-til-dør-mobilitet
23. Kontinuitetsplaner for mobilitet

2 - Innovation for fremtiden: teknologi og adfærd

- En europæisk strategi for forskning og innovation på transportområdet

24. En teknologikøreplan

25. En innovations- og gennemførelsesstrategi

26. En lovramme for innovativ transport

- Fremme af bæredygtig adfærd

27. Rejseoplysninger

29. Model til udregning af CO₂-fodaftrykket

30. Miljøvenlig kørsel og hastighedsbegrænsninger

- Integreret mobilitet i byområder

31. Mobilitetsplaner for byområder

32. EU-rammer for infrastrukturafgifter i byer

33. En strategi for næsten nul-emissioner fra logistik i byområder i 2030

3 - Moderne infrastruktur og intelligent støtte

- Transportinfrastruktur: territorial samhørighed og økonomisk vækst

34. Et centralt netværk af strategisk europæisk infrastruktur – Et europæisk mobilitetsnet

35. Multimodale fragtkorridorer til bæredygtige transportnet

36. Opstille kriterier i forbindelse med forudgående projektevaluering

- Kohærente støtterammer

37. Udvikle nye støtterammer for transportinfrastruktur

38. Inddragelse af den private sektor

- Korrekt prisfastsættelse og undgåelse af konkurrenceforvridninger

39. Intelligent prissætning og beskatning

4 - Den eksterne dimension

40. Verdensomspændende transport: Den eksterne dimension