

[PDF udgave \(170 KB\)](#)

 Breve af Folketingets Europaudvalg
stedfortrædere

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EUK

12. november 2003

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets grundnotat vedrørende ændret forslag til Europa-Parlamentets og Rådets beslutning om ændring af det ændrede forslag til Europa-Parlamentets og Rådets beslutning om ændring af beslutning nr. 1692/96/EU om Fællesskabets retningslinier for udvikling af det transeuropæiske transportnet, KOM(2003) 564.



Notat

Dato

: 11. november 2003

J.nr.

104-8

C:\ValueSoft\Hentfil\20031_2889.DOC

**Grundnotat vedr. ændret forslag til Europa-Parlamentets og Rådets
beslutning om ændring af det ændrede forslag til Europa-Parlamentets**

1. Baggrund og indhold

Europa-Kommissionen har den 1. oktober 2003 fremlagt et ændringsforslag til det i oktober 2001 fremlagte forslag (KOM(2001)544) til ændring af Europa-Parlamentets og Rådets beslutning af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af Fællesskabets transportnet.

Forslaget er fremlagt i henhold til art 156, stk. 1, i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab og skal vedtages efter proceduren i traktatens art. 251 (fælles beslutningstagen, kvalificeret flertal).

Formålet med at identificere og udvikle et transeuropæisk transportnet er at fremme dynamikken i det indre marked og forbedre den territoriale samhørighed og som følge heraf forbedre EU's konkurrenceevne og vækstpotentiale.

Med henblik på at fremme udviklingen af et transeuropæisk transportnet foreslog Kommissionen i 2001 en revision af Parlamentets og Rådets beslutning af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, bl.a. i form af en opdatering af den såkaldte "Essenliste" bestående af specifikke projekter af fælles interesse, som prioriteres højt af Fællesskabet. Blandt disse "specifikke" projekter i forslaget fra 2001 er en fast forbindelse over Femern Bælt.

Kommissionens ændringsforslag fra 2001 har i hovedsagen fundet tilslutning i Europa-Parlamentet, mens der ikke har kunnet opnås enighed herom i Rådet.

I stedet har Kommissionen nu – blandt på grundlag af arbejdet i en highlevel-gruppe under forsæde af den tidligere transportkommissær Karel van Miert, der havde til opgave at identificere en række nye prioritetsprojekter inden for det transeuropæiske transportnet i lyset af EU-udvidelsen – fremlagt en revideret forslag til ændring af retningslinjerne for det transeuropæiske transportnet.

I forslaget er der foretaget en udbygning af listen over prioritetsprojekter i forhold til 2001-forslaget med Van-Miert-gruppens forslag, således at listen over prioritetsprojekter i forslaget nu indeholder i alt 29 projekter i de nuværende og de kommende medlemslande, som er af fælles europæisk interesse, herunder stadig en fast forbindelse over Femern Bælt. I det seneste forslag er endvidere jernbanelandanlæg i Danmark og Tyskland i relation til Femern-forbindelse medtaget på listen over prioritetsprojekter. Samtidig er fristen for gennemførelse af prioritetsprojekterne ændret fra 2010 til 2020.

På prioritetslisten er endvidere medtaget et nyt koncept for fremme af nærskibsfart i form af støtte til udvikling af tværnationale projekter vedrørende "motorveje til søs". Formålet med dette koncept er at tillægge nye tværnationale søveje samme betydning som motorveje eller jernbanelinjer og dermed forbedre forbindelserne med lande, der er isoleret af naturlige barrierer, øriger og andre lande i randområderne. For at kunne opnå betegnelsen projekt af fælles interesse skal et sømotorvejsprojekt foreslås af mindst to medlemsstater, være rettet mod lanceringen af nye ruter til fast rutefart

C:\ValueSoft\Hentfil\20031_2889.DOC

mellem to medlemsstater, kun omfatte det strengt nødvendige antal havne og mindske trafiktætheden i vejtrafikken på hovedtrafikerne eller forbedre adgangen til medlemsstater beliggende i randområder eller på øer. De berørte medlemsstater iværksætter i fællesskab en udbudsprocedure (indkaldelser af forslag) med henblik på at tildele offentlig støtte til pakker, som omfatter adgangsinfrastruktur, havneinfrastruktur og elektroniske styresystemer eller servicesystemer, og som forbedrer disse nye ruters økonomiske rentabilitet. Havnene udvælges på grundlag af forslag indgivet af

interesserede konsortier, hvorved søtransportvirksomheder og havnemyndigheder bringes sammen. Projekterne af fælles interesse vedrører således udstyr og infrastruktur, som indgår i nettet af søruter, og kan i givet fald omfatte igangssætningsstøtte til rederier, der driver de omhandlede søruter.

Igangssætningsstøtte begrænses til to år og ydes kun, såfremt igangsætningen støder på finansielle forhindringer.

I forslaget er indeholdt en ny bestemmelse om, at prioritetsprojekterne får status af projekter af "europæisk interesse". Anerkendelse af europæisk interesse for projekt indebærer bl.a., at projektet gives forrang til de disponible fællesskabsressourcer inden for rammerne af de gældende EF-finansieringsinstrumenter forbeholdt for europæiske net. Denne betegnelse gør det bl.a. muligt for medlemsstaterne forud for udstedelsen af projektgodkendelserne at benytte samordnede procedurer for evaluering og høring af offentligheden eller en fælles tværnational undersøgelse for delstrækninger, som krydser landegrænser. Med bestemmelsen gives Kommissionen samtidig en mulighed for i tilfælde af forsinkelser vedr. prioritetsprojekterne at beslutte at tilbagekalde anerkendelsen af et projekts europæiske betydning efter at have indhentet den pågældende medlemsstats begrundelse for sådanne forsinkelser. Endvidere skal medlemsstaterne efter afslutningen af hvert prioritetsprojekt evaluere projektet og forelægge Kommissionen resultaterne af denne evaluering.

Forslaget indeholder tillige en bestemmelse om eventuel udpegelse af en "europæisk koordinator", som er en mekanisme, der har til formål at styrke medlemsstaternes operationelle og finansielle samordning i relation til givne grænseoverskridende projekter, hvis der er behov for det. Den europæiske koordinator, som udpeges af Kommissionen efter aftale med de berørte medlemsstater, udpeges i givet fald for hvert projekt eller gruppe af projekter, med henblik på at fremme samarbejdet på tværs af grænserne, promovere de pågældende projekter hos private investorer og finansieringsinstitutioner, herunder Fællesskabet, og sikre den nødvendige opfølgning med henblik på at informere Fællesskabet om fremskridt med henblik på i givet fald at træffe foranstaltninger for at imødegå eventuelle vanskeligheder.

Forslaget skal ses i sammenhæng med det samtidig fremlagte forslag om ændring af forordning 2236/95 om finansiering af de transeuropæiske net, som gør det muligt for Fællesskabet af samfinansiere op til 30 % af projektomkostningerne for den grænseoverskridende delstrækning af projekter, der er udpeget som værende af europæisk betydning. Sidstnævnte forslag behandles i ECOFIN-Rådet.

Begge disse forslag skal endvidere ses i sammenhæng med vækstinitiativet, som Kommissionen lancerede i juli 2003. I forslaget om revision af retningslinjerne for de transeuropæiske transportnet udpeges investeringer i projekter af europæisk betydning i størrelsesordenen 220 mia. EURO, heraf 80 mia. EURO frem til 2006, som vil kunne mobiliseres for at stimulere økonomien, hvis der træffes politisk beslutning herom.

2. Gældende dansk ret

C:\ValueSoft\Hentfil\20031_2889.DOC

Der findes ikke dansk lovgivning på området.

3. Høring

Følgende organisationer m.v. er blevet hørt i forbindelse med forslaget:

Amtsrådsforeningen i Danmark, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service (AHTS), Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, International Transport Danmark, Jernbanetilsynet, Kommunernes Landsforening, Landsorganisationen i Danmark, Specialarbejderforbundet i Danmark (SID), Dansk Industri, De Danske Bilimportører, Det Danske Handelskammer, Danske Statsbaner (DSB), Forenede Danske Motorejere (FDM), HK/STAT, *Statsansattes Kartel*, *Dansk Rederiforening*, De Samvirkende Invalideorganisationer, Justitsministeriet,

Farvandsvæsenet, Forskningsministeriet/Sammenlutningen af Danske Havne (SDH) stiller sig grundlæggende kritisk over for, at visse projekter bliver udvalgt som prioriterede. SDH kan ikke støtte, at myndigheder eller andre organer udvælger visse infrastrukturprojekter og dermed reelt fravælger andre. Dette gælder specielt i det tilfælde, der er tale om at udvælge havne. Det bør overlades til markedsmekanismerne at "vælge" infrastruktur til overlevelse. I det tilfælde at Europa-Kommissionens forslag skulle blive vedtaget med elementet om, at prioriterede projekter skal udgøres ved hjælp af en metode, intakt, stiller SDH sig positivt over den beskrevne to-fase metode til at udvælge projekter som prioriterede. SDH er positiv over for forslaget om at fremme udviklingen af one-stop forvaltningsskapper i havne, såfremt der kan påvises et faktisk behov i den enkelte havn, og såfremt SDH og ESPO får lejlighed til at give høringssvar eller lignende på evt. konkrete forslag om dette fra Europa-Kommissionen. SDH kan ikke støtte, at der udvælges projekter i sammenhæng med udviklingen af "motorways of the sea". Særligt stiller SDH sig kritisk over for forslaget, i det tilfælde der er tale om at udvælge visse havne og dermed reelt tale om at fravælge andre havne. Igen påpeges, at det bør overlades til markedsmekanismerne at "vælge" havne til overlevelse. Den situation kan dog opstå, at markedsmekanismerne allerede påviseligt har valgt visse projekter, hvor projekterne af forskellige grunde ikke har kunnet udvikles, så kunder og samarbejdspartnere i havne kunne anvende dem til forretningsmæssig fordel. Her finder SDH, at det kan overvejes nærmere, om disse projekter bør kunne udvælges til at blive omfattet af "motorways of the sea" programmet. I Danmark kunne sådanne projekter være infrastruktur i baglandet til havnene, som der er en påviselig efterspørgsel på etableringen af fra havnens kunder og samarbejdspartnere. TEN-T er målrettet en udvikling af den pan-europæiske transportkæde. Projekter forbundet med sikring af havne vil påvirke udviklingen af den pan-europæiske transportkæde, i kraft af reglerne i ISPS-koden, Europa-Kommissionens forordning og Europa-Kommissionens kommende direktivforslag om sikring af havne i særdeleshed. På den baggrund finder SDH, at det kan overvejes, om de sikringstiltag europæiske havne gennemfører i dette og kommende år kan blive omfattet som projekter i TEN-T programmet

Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (AE) konstaterer, at EU-landenes investeringer i transportinfrastruktur generelt er faldet fra omkring 1,5 procent af BNP i 1980'erne til nu knap 1 procent af BNP. Samtidig er der kun forholdsvis få projekter, herunder Øresundsforbindelsen, fra listen over højt prioriterede transeuropæiske transportprojekter, der er blevet gennemført. En række af disse projekter, herunder

C:\ValueSoft\Hentfil\20031_2889.DOC

grænseoverskridende projekter, der involverer flere EU-lande, venter på at blive igangsat og/eller færdiggjort.

Det er AE's vurdering, at en gennemførelse af disse projekter – både de hidtidige og de nye projekter, Kommissionen foreslår – vil kunne bidrage til den økonomiske vækst. Dels umiddelbart i kraft af den aktivitetsforøgelse, deres igangsættelse vil medføre, dels ved den forbedring af EU-landenes konkurrenceevne, man opnår ved eliminering af trafikale flaskehalse samt generelt bedre transportinfrastruktur.

Projekternes gennemførelse vil endvidere bidrage til at lette integrationen af de kommende medlemslande i EU. De vil herudover medvirke til at fremme en mere miljøvenlig transport, jf. også målsætning i Kommissionens Hvidbog om den fælles europæiske transportpolitik frem til år 2010.

På den baggrund kan AE støtte Kommissionens forslag vedr. ændring af TEN (Trans-Europæisk Netværk)-retningslinierne, der tilsigter at gøre det lettere at realisere disse projekter. Dette skønnes at blive tilfældet – ikke mindst sammenholdt med forslaget om at øge muligheden for EU's støtte fra 10 procent til 30 procent for grænseoverskridende projekter af europæisk interesse.

AE noterer med tilfredshed, at en fast Femern Bælt forbindelse er med i Kommissionens liste over 29 højt prioriterede projekter, samt at Kommissionen foreslår, at projektet udvides således, at en udbygning af jernbaneforbindelserne *på land både i Danmark og i Tyskland* i tilslutning til Femern Bælt forbindelsen medtages på listen over *de* højt prioriterede projekter.

Dansk Transport og Logistik (DTL) finder overordnet set, at der er tale om et godt og nødvendigt forslag.

DTL peger særligt på projekt nr. 20, Femern Bælt – en fast forbindelse mellem Tyskland og Danmark, jf. KOM(2001) 544. I rapporten fra High Level Group on the Trans-European Transport Network (van Miert-rapporten) er projektet omtalt under overskriften, ”Fixed link rail/road across the *Femern* Belt”. I forbindelse med det hørte forslag bemærker DTL, at projekt nr. 20 omtales under overskriften, ”Fehmarn Belt railway line”.

DTL finder det yderst fornuftigt, at medtage en opgradering af baneinfrastrukturen i Danmark mellem Øresund og Femern Bælt og i Tyskland mellem Hannover (Hamburg/Bremen) og Femern Bælt. Dette er en naturlig konsekvens af forslaget fokus på synkronisering af investeringer og tiltag i øvrigt, der understøtter hinanden og dermed øger den samlede rentabilitet og rentabiliteten i hvert enkelt projekt. I den forbindelse burde også indgå udvidelsen af vejstrækningen *slev-Sakskøbing* til motorvejsstandard, ligesom at vejnettet på den tyske side (Puttgarten-Oldenburg) burde udvides til motorvejsstandard.

DTL kan også støtte forslaget om at udvide muligheden for tilskud fra EU på op til 30 procent. DTL mener, at det i den forbindelse er særdeles opmuntrende, at rentabiliteten i Femern Bælt projektet ifølge beregninger *fra Sund og Bælt* vil blive klart tilfredsstillende, såfremt EU vil dække 30 procent af investeringen.

For så vidt angår søens motorveje peger DTL især på betydningen af *baglands* forbindelserne til havnene herunder faciliteter i havnene for landtransportdelen.

I forhold til at undgå konkurrenceforvridning finder DTL det bekymrende, at der vil kunne tillades egentlig driftsstøtte til bestemte skibsruter.

Desuden *noterer* DTL, at der nævnes projekter omhandlende elektroniske ledelsessystemer (electronic management systems). I den forbindelse henleder DTL

C:\ValueSoft\Hentfil\20031_2889.DOC

opmærksomheden på et projekt om standardiserede meddelelsestyper (ebXML) ved intermodale transporter, som DTL i øjeblikket arbejder på at få igangsat i regi af Dansk Standards Transportudvalg for eBusiness. Formålet med projektet er at udvikle et elektronisk meddelelssystem, som på en automatiseret måde kan videregive fælles godstransportdata mellem alle *transportformer* (bil, bane, skib og fly).

For så vidt angår krydssubsidiering jf. KOM(2003) 448 om ændring af Eurovignette-direktivet, finder DTL, at det principielt ikke er acceptabelt. I tilfælde af krydssubsidiering skal der være fuld gennemsækelighed. DTL er dog tilfreds med forslaget (KOM(2003) 448) oplæg til, at krydssubsidieringen i et *vist* omfang begrænses, idet der i visse særligt følsomme områder højest kan opkræves en afgift, der er 25 procent højere end omkostningerne

DTL har bemærket, at en europæisk koordinator (The European Coordinator) skal bidrage til dialogen med transportoperatører og -brugere.

I tilknytning til det videre arbejde med TEN-T er det DTLs opfattelse, at der i Danmark bør opstilles en målsætning om og en strategi for Danmark som et intermodalt, logistisk hub i Nordeuropa og Østersøregionen.

Danmarks Rederiforening finder det positivt, at EU gennem støtte til relevante havneinvesteringer, etablering af adgangsvej til havne, uddybning, udvikling af informationssystemer, smidiggørelse af toldprocedurer etc. vil støtte udviklingen af

“sømotorveje” til fremme af mere intereuropæisk skibstransport især i EU-interne vækstområder som Østersøen, hvor en bedre integration mellem sø- og landtransport i begge ender af en søvej vil fremme søtransportens intermodale vækstmuligheder internt i EU.

Rederiforeningen er imidlertid imod, at der åbnes for at eksempelvis kommunale havne kan drive deciderede skibsfartsruter, at international sejlads mellem havnepar udbydes i licitation med deraf følgende lukning af normal adgang for andre rederier og i øvrigt for, at denne åbning ikke medfører yderligere direkte subsidier til skibsfarten.

Derimod støtter Rederiforeningen en koncentration af den intermodale transport på færre havne, som bør være en del af det eksisterende (eller planlagte) TEN-T infrastrukturprogram uden dog at pege på enkelthavne. En integration af container og Ro/Ro havnefaciliteter til intermodale knudepunkter vil i denne forbindelse være naturligt og fremme skibsfartens konkurrenceevne både globalt og regionalt.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget har ikke i sig selv lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark, ligesom udpegning af en fast forbindelse over Femern Bælt som prioritetsprojekt heller ikke i sig selv har statsfinansielle konsekvenser.

5. Samfundsøkonomiske og andre konsekvenser

Kommissionen anfører, at de prioriterede projekter kan indebære store samfundsmæssige fordele i form af reducerede (interne og eksterne) omkostninger, samt forbedring af transportens kvalitet og arealanvendelsen. Inden for rammerne af en konsekvensanalyse, som Kommissionen har foretaget, lader en undersøgelse formode, at gennemførelsen af disse projekter, såfremt de koordineres med frivillige foranstaltninger til fremme af intermodalitet og afgifter for brug af infrastruktur som foreslået i hvidbogen fra 2001 om den europæiske transportpolitik, alene i de interregionale trafikstrømme, ville skabe betydelige tidsbesparelser, navnlig i kandidatlandene, der vil kunne beløbe sig til ca. 8 mia EURO pr. år.

C:\ValueSoft\Hentfil\20031_2889.DOC

Med denne pakke af foranstaltninger kunne CO₂-emissionerne i de interregionale trafikstrømme ifølge Kommissionen nedbringes med 17 mio. ton pr. år i forhold til et basisscenario, og emissioner af andre stoffer som f.eks. nitrogenoxider ville også blive nedbragt.

Af andre fordele kan nævnes et fald i trafiktætheden på vejnettet, som forventes nedbragt med 14 %, og en forbedring af sikkerheden i form af færre færdselsuheld.

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen nævner ikke nærheds- og proportionalitetsprincippet i forslaget. Det ligger imidlertid i sagens natur, at en revision retningslinjerne for de transeuropæiske transportnet alene kan ske på fællesskabsniveau.

7. Tidligere forelæggelser i Folketingets Europaudvalg

Folketingets Europaudvalg har modtaget grundnotat af 2. november 2001 vedr. forslaget fra 2001 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr 1692/96 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (KOM(2001)544). Europaudvalget har tillige modtaget aktuelt notat om dette forslag forud for rådsmødet (transport og telekommunikation) den 3. oktober 2002.

Endvidere har Folketingets Europaudvalg modtaget aktuelt notat vedrørende rapporten fra

h-levelgruppen under forsæde af Karel van Miert forud for rådsmødet

(transport, energi, telekommunikation) dn

C:\ValueSoft\Hentfil\20031_2889.DOC