

DEPARTEMENTET

Dato 13. august 2009

J. nr. 129-62

Internationalt Kontor

Supplerende grundnotat

Meddelelse:

En bæredygtig fremtid for transport: Mod et integreret, teknologi-orienteret og brugervenligt system

KOM(2009)279/4

Notatet er fremsendt parallelt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Trafikudvalg.

Resumé

Kommissionen har den 17. juni 2009 offentliggjort en meddelelse, der har til formål at fremme en debat om udviklingen af den fælles transportpolitik i det kommende årti. Resultatet af denne debat vil indgå i Kommissionens overvejelser vedr. udarbejdelsen af en ny Hvidbog om EU's transportpolitik frem til 2020, som efter planen vil blive fremlagt i 2010.

I meddelelsen formulerer Kommissionen nogle politiske målsætninger for den fremtidige transportpolitik i EU, og der foreslås en række instrumenter til at nå disse målsætninger under overskrifterne infrastruktur, finansiering, lovgivningsmæssig ramme, teknologi, adfærd, effektiv og koordineret handling samt den eksterne dimension.

1. Baggrund og indhold

Kommissionen offentliggjorde i 2001 en Hvidbog "(Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg)", der omhandler den europæiske transportpolitik frem til 2010. Hvidbogen blev fulgt op med et mid-term review i 2006 ("Hold Europa i bevægelse – Bæredygtig mobilitet på vores kontinent").

Da denne 10-årsperiode nu nærmer sig sin afslutning, har Kommissionen den 17. juni 2009 offentliggjort en meddelelse med titlen "En bæredygtig fremtid for transport: Mod et integreret, teknologiorienteret og brugervenligt system"



Kommissionens meddelelse har til formål at fremme en debat om den fremtidige fælles transportpolitik i det kommende årti. Efter planen vil Kommissionen i 2010 fremlægge en Hvidbog, der vil indeholde konkrete forslag i relation til en fælles transportpolitik frem til 2020.

1.1 Den fælles transportpolitik i det første årti af det 21. århundrede

Meddelelsen opridser indledningsvis nogle hovedtræk i transportsektorens situation efter 2000:

Transportsektoren repræsenterer ca. 7 pct. af Europas BNP og over 5 pct. af den totale beskæftigelse i EU.

Markedsåbning har generelt ført til større effektivitet og lavere omkostninger. Dette er tydeligt inden for luftfartssektoren, hvor udviklingen er kommet længst.

Politikken vedr. transeuropæiske transportnet (TEN-T) har øget koordinationen af medlemsstaternes planlægning af infrastrukturprojekter. Der er foretaget ca. en tredjedel af de nødvendige investeringer på 400 mia. € i TEN-T-prioritetsprojekterne.

Det er lykkedes at tilvejebringe en afkobling mellem væksten i BNP og væksten i persontransport, idet BNP gennemsnitligt er steget med 2,5 pct. om året, mens persontransporten er steget med 1,7 pct. om året i gennemsnit. Derimod er godstransporten steget med gennemsnitligt 2,7 pct. om året.

Transportsektoren er stadig 97 pct. afhængig af fossile brændstoffer.

Der er sket fremskridt i bekæmpelsen af luftforurening og ulykker. Luftkvaliteten i europæiske byer er forbedret mærkbart som følge af stadig strammere EURO-emissionsnormer, men der må gøres mere, især hvad angår emissionen i byområder af NO_x og fine partikler.

Der er etableret sikkerhedsagenturer for luftfart (EASA), søtransport (EMSA) og jernbanetransport (ERA).

2001-Hvidbogen refererede ikke til security. Efter terrorangrebene i New York den 11. september 2001 er der gennemført EU-lovgivning for security inden for alle transportformer og kritiske infrastrukturer.

Der er vedtaget regler om passagerrettigheder på luftfartsområdet og jernbaneområdet.



1.2. Tendenser og udfordringer

Det anføres i meddelelsen, at der ved formuleringen af den fremtidige transportpolitik bl.a. må tages hensyn til følgende forhold:

1.2.1. Aldring

Aldring forventes, at udgøre en væsentlig udfordring for det europæiske samfund. Det forventes at den europæiske befolknings gennemsnitsalder vil være over 7 år højere i 2060 end i dag. Antallet af borgere på eller over 65 forventes at stige med næsten 80 pct., mens antallet af borgere under 65 forventes at falde.

Den ældre del af befolkningen rejser i dag mere end tidligere generationer gjorde. Denne tendens forventes at fortsætte og forventes forstærket af bedre helbred, flere rejsemuligheder og bedre kundskaber i fremmedsprog.

På grund af aldringens virkninger på de offentlige finanser og på arbejdsmarkedet vil der være færre ressourcer til tilvejebringelse og vedligeholdelse af transportinfrastruktur og til kollektiv transport.

1.2.2. Indvandring og intern mobilitet

Nettoindvandring til den Europæiske Union forventes at øge EU's befolkning med 56 mio. borgere de næste 50 år. Også mobiliteten af arbejdstagere forventes øget med en gradvis fjernelse af administrative og lovgivningsmæssige barrierer og med den videre udvikling af Det Indre Marked.

1.2.3. Urbanisering

Urbaniseringen har været en klar tendens i de seneste årtier og forventes at fortsætte. I 2007 boede 72 pct. af den europæiske befolkning i byer. Denne andel forventes at stige til 84 pct. i 2050.

Transport i byer står for 40 pct. af CO₂-emissionerne og 70 pct. af emissionen af andre forurenende stoffer fra vejtransport.

Trængsel er en kilde til store omkostninger i form af forsinkelser, spildtid og øget brændstofforbrug. Da de fleste person- og godstransporter starter og slutter i byområder, påvirker trængsel i byer også transporter mellem byer negativt.

1.2.4. Miljøudfordringer

Der er et stigende pres på transportsektoren for at mindske dens negative virk-



ninger på miljøet. Sammenlignet med 1990'erne har ingen sektor haft en så høj vækstrate for udledningen af drivhusgasser som transportsektoren.

Transportsektoren anses også for at være den største kilde til støj, som sammen med luftforurening og ulykker har en væsentlig negativ påvirkning af det menneskelige helbred.

Transportsektoren selv vil lide under virkningerne af klimaforandringerne: global opvarmning, som resulterer i øget vandstand i havene, vil forøge kystinfrastrukturernes, herunder havnes, sårbarhed. Ekstreme vejrforhold, øgede vindhastigheder og intensiteten af uvejr kan påvirke sikkerheden i luft-, sø- og landtransport.

1.2.5 Øget knaphed på fossile brændstoffer

I de kommende årtier forventes fossile brændstoffer, især olie, at blive dyrere i takt med, at efterspørgselen stiger og lavomkostnings-kilder udtørrer. Samtidig vil udbuddet af vedvarende energi, som produceres mere decentralt, øges.

Teknologisk fremskrift og masseproduktion af vedvarende energi vil muligvis lukke gabet mellem prisen på fossile brændstoffer og prisen på vedvarende energikilder.

Skiftet i relative priser vil gøre investeringer i alternative energikilder mere attraktive. Imidlertid vil den relativt lange levetid for transportinfrastruktur og køretøjer forsinke denne overgangsproces.

1.3. Politiske målsætninger for bæredygtig transport

Målet for den fælles transportpolitik er at etablere et bæredygtigt transportsystem, der imødekommer samfundets økonomiske, sociale og miljømæssige behov.

I meddelelsen formuleres syv brede politiske målsætninger for den fremtidige fælles transportpolitik:

1.3.1 Sikker og komfortabel transport

Forbedring af den personlige sikkerhed og reduktion ulykker og helbredsrisici må forblive en høj prioritet i transportpolitikken.

Personer med nedsat bevægelighed skal have komfortable transportløsninger til rådighed.



1.3.2 Et godt vedligeholdt og fuldt integreret netværk

Transport er en netværkindustri. Transportnetværkene består af forskellige elementer: infrastruktur (veje, jernbaner, indre vandveje, lufttrafikkontrol), knudepunkter (stationer, lufthavne, havne, fragtterminaler etc.), køretøjer og udstyr, netværk services (f.eks. service-stationer og nødhjælpstjenester) og operationelle og administrative procedurer.

Bedre udnyttelse af netværkenes kapacitet og af den relative styrke for den enkelte transportform kan bidrage betydeligt til reduktion af trængsel, emissioner og ulykker.

1.3.3 Mere miljømæssigt bæredygtig transport

Reduktion af forbruget af ikke-vedvarende ressourcer er essentielt for alle transportsystemer. Transportens uønskede miljømæssige konsekvenser kræver en yderligere indsats særligt mod støj, luftforurening og udledning af drivhusgasser. Der er allerede krav i EU-lovgivningen på mange af disse områder. Disse krav må løbende vurderes og opdateres.

1.3.4 Bevare EU i front på området for transporttjenester og teknologier

Intelligente transportsystemer på vejområdet (ITS) og trafikstyringssystemer på jernbaneområdet (ERTMS) og luftfartsområdet (SESAR) kan optimere anvendelsen af netværket og forbedre sikkerheden. Køretøjsteknologi kan reducere emissioner og afhængigheden af olie samt øge komforten.

1.3.5 Beskytte og udvikle den menneskelige kapital

Transportsystemet vil undergå betydelige forandringer som følge af yderligere markedsåbning og innovation. Arbejdstagere i transportsektoren kan i nogle sektorer miste deres jobs som følge af ændrede økonomiske og energimæssige forhold. Det må sikres, at sådanne forandringer forudses og styres, således at de ændrede forhold også vil være kilden til nye jobs, og at arbejdstagerne kan deltage i processen. Det må også sikres, at arbejdsforholdene bevares eller forbedres.

1.3.6 Intelligente priser: Når markedets signaler bliver trafiksignaler

Økonomisk effektivitet forudsætter også på transportområdet, at priserne afspejler alle interne og eksterne omkostninger, som forårsages af brugerne.

Transportsystemet ville drage fordel af bedre prissignaler. På luftfartsområdet er det ikke usædvanligt med forskellige priser på billetter på en given destination hhv. kl. 6:00 og kl. 8:00 styret af passagerernes præferencer. En lignende



prisforskel på vejtransportområdet hhv. inden for og uden for myldretiden er imidlertid usædvanlig. Der er således p.t. ikke noget incitament til at anvende mere støjsvage biler, sikrere transportformer eller mere miljøvenlige køretøjer.

Med en korrekt prissætning af eksternaliteter vil det være muligt at få brugerne til at træffe de rigtige valg blot ved at gå efter den billigste transportløsning.

1.4. Politikker for bæredygtig transport

På basis af ovenstående brede målsætninger foreslås i meddelelsen en række instrumenter til at opnå de skitserede mål:

1.4.1. Infrastruktur: vedligeholdelse, udvikling og integration af modale netværk

Hvis transportsystemet skal fungere optimalt, kræves fuld integration og interoperabilitet for de enkelte dele af netværkene samt forbindelser mellem de forskellige modale netværk. Afgørende for at nå dette er knudepunkter, som binder netværkene sammen både for person- og godstransport.

En fokuseret udvidelse af infrastrukturen vil bidrage til at undgå trængsel og tidstab. Infrastrukturen må være nøje planlagt og prioriteret med henblik på at optimere transportkæderne og det overordnede transportnet. Ud over fjernelse af flaskehalse er det vigtige at etablere grønne korridorer for at reducere trængsel og forurening.

Der må udvikles fælles metoder til at vurdere infrastrukturprojekter på tværs af transportformer og lande. Opgradering af eksisterende infrastruktur er ofte den billigste måde at forbedre det samlede transportsystem.

Hvor trafikmængderne tilsiger det, bør muligheden for at etablere særskilt infrastruktur for persontransport og godstransport overvejes.

1.4.2 Finansiering: Finde ressourcer til bæredygtig transport

Transportsystemet står over for store forandringer, og de nødvendige finansieringsressourcer vil være vanskelige at finde.

Investeringer i transportinfrastruktur finansieres hovedsageligt af offentlige midler, hvilket retfærdiggøres af de samfundsøkonomiske fordele ved disse investeringer. Disse fordele bør vurderes gennem fælles metoder til vurdering af projekter, som gradvist bør harmoniseres på EU-niveau.

De totale infrastrukturomkostninger på vejtransportområdet skønnes til ca. 1,5 pct. af BNP. På grundlag af de eksisterende skøn udgør de mest almindelige eksterne omkostninger på vejtransportområdet 2,6 pct. af BNP. Disse omkost-



ninger betales under ét af alle borgere på en måde, som ikke er relateret til eksternaliteterne, hvorfor incitaments-effekten og fordelene ved prissignaler går tabt.

Kommissionen foreslog i 2008 en gradvis strategi for internalisering af eksterne omkostninger for alle transportformer. Dette omfatter bl.a. handel med emissionskvoter på luftfartsområdet i EU fra 2012 og introduktion af internaliserede afgifter for lastbiler.

Det må forudses, at transportsektoren i stigende grad er nødt til at være selvfinansierende i relation til infrastruktur. Trængselsafgifter, som afspejler knapheden på infrastruktur, kan være en god indikation af behovet for yderligere kapacitet og kan udgøre finansieringen af udvidet infrastruktur eller alternative transportløsninger.

1.4.3 Den lovgivningsmæssige ramme: yderligere markedsåbning og konkurrence

Færdiggørelsen af Det Indre Marked med en stærk håndhævelse af konkurrencereglerne er vigtig. Dette bør også omfatte en administrativ forenkling, der sigter på at fjerne unødvendige byrder for transportvirksomhederne.

På basis af de opnåede resultater på luftfarts- og vejtransportområdet er nye regler for markedsåbning kombineret med en effektiv håndhævelse af den eksisterende lovgivning nu særlig vigtig på jernbaneområdet.

Regelsættet må udvikles yderligere i retning af harmonisering af miljøkrav, effektiv håndhævelse, ensartede regler for beskyttelse af arbejdstagere og brugerrettigheder.

1.4.4 Teknologi

Der er et tvingende behov for et teknologisk skift til køretøjer med lave eller ingen emissioner.

Der findes allerede lovende teknologier, men de politiske beslutningstagere må etablere rammebetingelserne for at få dem ud på det kommercielle marked.

Det vigtigste politiske instrument vil være fastlæggelse af standarder. Disse standarder skal sigte på interoperabelt, sikkert og brugervenligt udstyr. Dette er ikke kun vigtigt for Det Indre marked, men også for at fremme europæiske standarder internationalt.



1.4.5. Adfærd: uddanne, informere og involvere

Uddannelse og oplysningskampagner vil spille en vigtig rolle i påvirkningen af den fremtidige brugeradfærd.

Borgerne bør have bedre information om begrundelserne for politiske beslutninger og om mulige alternativer. En bedre forståelse for de eksisterende udfordringer er en forudsætning for befolkningernes accept af løsninger.

1.4.6 Effektiv og koordineret handling

Transportsektoren kan kun få succes, hvis de politiske beslutningstagere er i stand til at levere god planlægning, tilstrækkelig finansiering og hensigtsmæssige lovgivningsmæssige rammer til markedsoperatørerne. Dette er en udfordrende opgave, som forudsætter politisk koordination mellem forskellige organer og på forskellige niveauer.

Fordelene ved en sådan effektiv, koordineret indsats er især tydelige på to områder:

1) standarder og interoperabilitet, hvor der er behov for en koordineret indsats for at undgå forskellige systemer i medlemslandene (f.eks. opkrævning af vejvenyttelsesafgifter og ITS)

og

2) forholdene i byer, hvor beslutningerne tages af de lokale og nationale myndigheder, men hvor EU på en række områder kan pege på mulige løsninger og fremme udveksling af 'best practices'.

1.4.7 Den eksterne dimension: behovet for at Europa taler med én stemme

Transportsektoren er i stigende grad international. Den fælles transportpolitik må tage højde for dette med henblik på at sikre tættere forbindelser til nabolandene og på at kunne fremme Europas økonomiske og miljømæssige interesser i en global sammenhæng.

Det internationale transportsamarbejde sigter på at etablere de nødvendige forbindelser og akser til nabolandene og til det afrikanske kontinent.

EU's rolle er særlig vigtig på søtransportområdet og luftfartsområdet, som er globale industrier. For at bevare en fremtrædende rolle på disse markeder i fremtiden er det nødvendigt, at Europa taler med én stemme i de relevante organer, hvor regeringer, repræsentanter for industrien og regulatorer mødes på globalt niveau.



2. Gældende dansk ret

Ikke relevant.

3. Høring

Meddelelsen har været i høring i EU-Specialudvalget vedr. Transportspørgsmål. Af høringssvarene fremgår følgende:

KL finder det positivt, at Kommissionen fokuserer på transportområdets miljøbelastning, da det er et af de vigtigste områder i forhold til at nedbringe CO₂-udslippet.

Såfremt de fastsatte klimamål skal nås, er der behov for, at Kommissionen opfordrer nationalstaterne til at investere i både driften og udviklingen af kollektiv transport.

Særligt investeringer i busdrift giver mulighed for CO₂-reduktion. I Danmark kører 2/3 af passagererne i den kollektive transport i bus. Det er busserne, der kører passagererne til toget.

Hvis ambitionen om et renere miljø skal nås, er det nødvendigt, at der er flere passagerer, der vælger den kollektive transport. Hvis den kollektive transport skal være konkurrencedygtig, er det nødvendigt at holde billetprisen nede og sikre et godt udbud af kollektiv transport.

Et andet middel til at nå målet om bæredygtige transportsystemer er mobilitetsplanlægning og en helhedsorienteret tilgang til infrastrukturinvesteringer. I Danmark forsøger kommunerne at omsætte borgernes og erhvervslivets transportbehov i lokale mobilitetsplaner under hensyntagen til byudvikling, beskæftigelse, miljø og sundhed. Men budskabet fra de lokale myndigheder er, at der mangler en overordnet mobilitetsplan, som indeholder nationale mål for den kollektive transport og som trækker de store linjer i fremtidens infrastruktur op.

KL bakker således op om meddelelsens pointe om, at et bæredygtigt transportsystem kræver politikkoordinering mellem de forskellige myndighedsniveauer. Og der er behov for, at Kommissionen opfordrer de nationale regeringer til at udarbejde nationale mobilitetsplaner både af hensyn til de lokale myndigheder og af hensyn til det mellemstatslige niveau.

DI er enige i Kommissionens overordnede politiske linje. Transporten er af afgørende betydning for den europæiske økonomi. Transportsektoren er en forudsætning for udviklingen af det indre marked og den fri udveksling af varer og



tjenester. Dermed er transporten også en væsentlig forudsætning for samhandel og økonomisk vækst.

EU's overordnede mål må være at skabe et effektivt transportsystem ved at effektivisere de enkelte transportformer og samspillet mellem dem. DI er derfor enige med Kommissionen i, at transport er en netværksindustri. Gods bliver ofte transporteret med flere forskellige transportformer og gennem transportknudepunkter som havne, lufthavne og terminaler. Tilsvarende er persontransporten et sammenhængende netværk, hvor hurtig adgang til infrastruktur er afgørende for erhvervslivets konkurrenceevne.

I forhold til målet om miljømæssig bæredygtig transport er DI enig i det overordnede mål om at reducere transportens miljøbelastning. Men det skal ske uden, at det går ud over mobiliteten i samfundet. Det er afgørende med en effektiv godstransport i EU, ligesom det er vigtigt, at der er den fornødne personmobilitet for at tiltrække arbejdskraft.

DI er som udgangspunkt skeptisk over for Kommissionens mål om intelligente priser. Kommissionen har på den baggrund tidligere foreslået en ændring af Eurovignet-direktivet, der alene gik ud på at øge afgifterne på godstransport.

Transportsektoren er meget hårdt beskattet i EU i al almindelighed, og i Danmark i særdeleshed. Som eksempel er EU's minimumsafgifter på brændstof ca. 6 gange højere end den langsigtede CO₂-kvotepris, dvs. transportsektoren betaler seks gange mere for at udlede 1 tons CO₂ end de kvoteomfattede sektorer. Omvendt er den danske registreringsafgift et eksempel på det, Kommissionen kalder upræcis beskatning, fordi vi i Danmark beskatter værdien af køretøjer frem for mere relevante parametre som fx CO₂-udledningen. Generelt mener DI, at internalisering af de eksterne omkostninger i priserne ikke nødvendigvis er den mest præcise form for regulering, og som regel kan der opnås større miljømæssige gevinster ved tekniske krav til fx Euronormer, brændstofs kvalitet mv.

I forhold til jernbanesektoren er DI enige med Kommissionen i, at det indre marked skal fuldendes. DI er derudover enige i, at delvis åbne markeder, som det er tilfældet på jernbaneområdet, indebærer en reel risiko for, at aktører, der opererer i beskyttede miljøer, subsidierer deres operationer på de liberaliserede markeder. DI opfordrer derfor regeringen til aktivt at støtte nye regler for markedsåbninger i jernbanesektoren.

Meddelelsen mangler efter DI's opfattelse en forpligtigelse til at udbrede modulvogntog i EU. Flere rapporter fra Kommissionen har vist samfundsøkonomiske og miljømæssige gevinster ved brugen af modulvogntog. DI efterlyser endvidere en harmonisering af reglerne for kørselsrestriktioner i EU, dvs. de såkaldte weekend-bans.



Tilsvarende bør en kommende hvidbog om EU's transportpolitik indeholde en liberalisering af EU's regler for cabotage. EU's miljøagentur har med deres rapport fra 31. marts 2009 påpeget, at EU's restriktioner på lastbiltransport, herunder især cabotagereglerne, er med til at øge tomkørslen i EU, og dermed er restriktionerne med til at øge vejgodstransportens miljøpåvirkning. En yderligere liberalisering vil desuden være i tråd med både Transportministeriets vejgodsstrategi og dets EU-strategi.

I forhold til transport i byerne er det vigtigt, at EU fastlægger de nødvendige rammer, så restriktioner, afgifter og miljøkrav ikke virker som en teknisk handelshindring, der helt eller delvis stiller lejlighedsvis kørsel eller udenlandsk kørsel dårligere end lokale transporter. I EU mangler desuden fælles lovgivning, der sikrer en fælles ramme for miljøzoner og gensidig anerkendelse af mærkater.

Endelig stiller KL spørgsmålstegn ved, om Kommissionen i kapitel 4.5 om den menneskelige kapital og i særdeleshed afsnit 54 går ud over dets kompetencer. Løn og arbejdsvilkår aftales som udgangspunkt mellem arbejdsmarkedets parter.

Danske Havne mener, at Kommissionens udspil til en fremtidig europæisk transportpolitik grundlæggende er et udmærket udspil til det videre forløb frem mod en ny transporthvidbog.

Overordnet set er der tale om en god beskrivelse af dagens europæiske transportsystem og dets udfordringer. Der er ingen tvivl om, at der er behov for en massiv indsats på flere områder for at imødekomme de fremtidige behov, fx på områder som infrastruktur og udledning af drivhusgasser. Det kunne dog være ønskværdigt om man ville gå væk fra tankegangen om at afkoble transport fra BNP (punkt 16). De to er nøje forbundne, og det er jo ikke mængden af transport, som er problemet, men derimod de eksternaliteter (drivhusgasser, støj, uheld, etc.), som transporten forårsager. Man burde i stedet overordnet tale om at afkoble eksternaliteterne fra transporten. Her er allerede opnået meget, og der kan opnås endnu mere. Og det er sådan set også det, det meste af Kommissionens papir handler om.

I forbindelse med forbedringer af sikkerhed (safety) og sikring (security) i transportsektoren (kap. 4.1.), er dette naturligvis et vigtigt indsatsområde. Det er dog rigtigt, at der også er visse hensyn at tage - fx som det nævnes i punkt 42, at databeskyttelse er vigtigt i forbindelse med overvågning og kontrol. Her bør det påpeges, at en sådan beskyttelse også er central for virksomheder, fx i forhold til kommercielle oplysninger. Ligeledes er der altid øget administration og ekstra omkostninger forbundet med sikkerhed og sikring. Det bør altid vurderes om et tiltag og dets ventelige resultater står mål med de omkostninger, som man derved pålægger virksomhederne.



At tænke transportsystemet og infrastrukturen som et netværk (kap. 4.2 & 5.1), hvor forskellige modaliteter og korridorer kan aflaste hinanden, og derved skabe et mere robust system, er helt rigtigt. Dette er også en hjørnesteen i dansk transportpolitik, jf. Infrastrukturkommissionens rapport fra 2008 og det grønne transportforlig fra januar 2009. Danske Havne er helt enig med EU-kommissionen i, at i forhold til netværkstankegangen, så er det afgørende at satse på knudepunkterne; havne, lufthavne, kombiterminaler, etc.

Med hensyn til infrastrukturen finder Danske Havne det dog bekymrende, at TEN-T-programmet ikke er nævnt som et politisk indsatsområde. TEN-T må siges at udgøre rygraden i europæisk infrastruktur og transport. Endvidere udsendte Kommissionen for nylig en grønbog om TEN-T-programmets fremtid. Der er store forventninger til det reviderede program fra 2013 og frem. Derfor er det betænkeligt, hvis ikke transportpolitikken og TEN-T-programmet sam-tænkes. Danske Havne opfordrer kraftigt regeringen til at tage dette punkt op med Kommissionen.

Også i forhold til 'funding' (kap. 5.2) er dette aspekt af stor betydning. TEN-T-programmet lider under budgetbegrænsninger i EU – den oprindelige plan var på 20 mia €, men den endelige ramme blev kun på 8 mia. € - og der er derfor behov for en massiv opprioritering af dette område fremover.

Det kan også undre, at der ikke i højere grad fokuseres på EU's generelle indsatsområde og arbejde med at fjerne administrative byrder. Dette arbejde er af stor vigtighed for alle brancher – også inden for transportsektoren. Det kommende, fælles europæiske søtransportområde er et eksempel herpå, og dette er heldigvis også nævnt i papiret. Men et mere overordnet fokus herpå, fx i kap 5.6 om 'governance', havde været ønskeligt.

Ny teknologi vil være afgørende for transportsektoren (kap. 5.3). Derfor er det vigtigt, at transport indtænkes i de forskellige forskningsprogrammer. Standardisering er også et vigtigt arbejde (punkt 78), men må ske med inddragelse af de relevante brancher. Forsøget på at indføre EILU (European Intermodal Loading Unit) gennem lovgivning slog heldigvis fejl og bør ikke gentages.

I en verden, som bliver stadig mere forbundet, bliver EU's eksterne forbindelser naturligvis også stadigt vigtigere (kap 5.7). Hvor transportpolitikken tidligere fokuserede på at skabe et indre marked, er der nu også et fokus på verden uden for EU. Dette er et vigtigt aspekt - naturligvis også for havnene, fordi det understreger den centrale position, de vil få, i fremtidens europæiske transportpolitik.

Dansk Erhverv, Danske Speditører og Dansk Transport og Logistik oplyser i et fælles høringssvar, at de er positivt stemt over for Kommissionens meddelelse om fremtidens transport. Meddelelsen lægger op til en bred debat om de udfordringer, som fremtidens transport står overfor. Det er blandt andet



de trafikale og transportmæssige konsekvenser af høje vækstrater, trængsel, energieffektivitet, miljø, forurening og teknologisk udvikling. De ting bør og skal behandles i den hvidbog, som Kommissionen vil udsende i 2010.

DTL, DASP og Dansk Erhverv finder det konstruktivt, at Kommissionen tager udgangspunkt i de faktorer, der determinerer efterspørgslen efter transport, også i fremtiden. Derved sikres en bedre forståelse af hvilke faktorer, der påvirker mængden af transport i samfundet, og hvorledes man bedre kan påvirke denne efterspørgsel.

Til gengæld bevæger man sig også uden for transportpolitikens traditionelle domæne. Det betyder, at transport skal tænkes ind i andre politikker. Det er derfor vigtigt at konsekvensen for transport af beslutninger truffet inden for andre politikområder bliver vurderet, således man kan få et fuldt overblik over, hvad der bestemmer efterspørgslen efter transport.

Ligeledes er det positivt, at Kommissionen tager de fremskridt i betragtning, der allerede er sket inden for f.eks. færdselssikkerhed og forurening og effektivisering. Det hilses også særligt velkommen, at Kommissionen i meddelelsen gør det klart, hvilken afgørende betydning transport har for EU's økonomi og for fortsat vækst og beskæftigelse i Europa. Særligt hilses det velkommen, at Kommissionen i paragraf 16 peger på, at transportbehov afgøres af meget andet end kapacitet og udbud i transportsektoren. Kommissionen skriver, at væksten i transport er knyttet til beslutninger truffet af andre økonomiske aktører dvs. produktionssteder og aktører i forsyningskæder, og under hensyn til tidsfrister, genbrug mv. Kommissionen anerkender, at dette har medført et fald i omkostninger og muligvis et fald i emissioner fra andre sektorer, men med den konsekvens at emissioner i transportsektoren givetvis er steget. Det er derfor vigtigt, at der er en klar forståelse af, at der er en evident sammenhæng mellem væksten i samfundet og væksten i transport. Det er i den sammenhæng vigtigt at vurdere betydningen af mere effektive transport- og forsyningskæder.

Parterne bag høringssvaret ønsker at fremhæve følgende områder, som afgørende for at Kommissionens kommende Hvidbog kan perspektivere transporten realistisk.

Et velfungerende logistiksystem med dertilhørende infrastruktur skal være hovedmålet i EU's kommende transportpolitik. Der er ingen tvivl om, at der er behov for nye investeringer i transportkorridorerne, uanset hvilken transportform der er tale om, og i strategiske knudepunkter hvor korridorer krydser hinanden eller hvor transportform skiftes. Men der er tale om mere langsigtede løsninger, særligt hvad angår det europæiske jernbanenet, der er blevet forsømt i EU de seneste årtier. På kortere sigt er der behov for hurtige løsninger, som kan sikre, at infrastrukturkapaciteten udnyttes maksimalt i Europa. Det betyder, at der skal fokuseres på trængselsproblemer og eksisterende flaskehalse og flaskehalse, der potentielt kan opstå.



Udvikling og brug af Intelligente Trafiksystemer i Europa vil kunne bidrage til dette fremskridt. Samtidig kan brugen af ITS forbedre trafiksikkerheden i Europa, mindske de miljømæssige konsekvenser af trafik gennem reduktion af trængsel på de europæiske veje. ITS skal fortsat sikres en høj prioritet for EU i de kommende år. Konkret bør Kommissionen arbejde for flere investeringer i anvendelse af eksisterende ITS løsninger i Europa frem for at vente på yderligere forskning og udvikling indenfor ITS området. Også anvendelse af TEN-midler til dette formål – udover midler til etablering af Galileo - bør overvejes, på linje med de TEN-midler, der er blevet anvendt på ERTMS til jernbanetrafikken.

I planlægningen af især infrastrukturinvesteringer er det meget vigtigt at føre en bevidst politik vedrørende prioriteringen af godstransport i forhold til persontransport. Hidtil har der været vanskeligheder med at sikre godstransporten den nødvendige prioritet for at kunne sikre ikke mindst effektive intermodale transportere. Desto mere positivt er det, at Kommissionen i paragraf 67 lægger tydelig vægt på etableringen af dedikeret infrastruktur til både person- og gods-transport.

Det er i det hele taget vigtigt med en langsigtet planlægning af infrastrukturen, og her vil parterne bag høringssvaret gerne kvittere for den positive udvikling, som vi har set i Danmark på det seneste med Infrastrukturkommissionens arbejde og opfølgningen med regeringens infrastrukturfond og en trafikaftale med videre perspektiver end tidligere set.

Væsentligt for opnåelse af en forbedret kapacitetsudnyttelse er også tilpasning af reglerne for vægt og dimensioner for lastbiler. Introduktionen af modulvogntog i flere lande og i international transport samt andre justeringer i reglerne for vægt og dimensioner er tiltag, som kan have en hurtig positiv effekt for mobilitet, miljø og energieffektivitet og dermed også for den europæiske økonomi.

Udbredelsen af modulvogntog i flere lande, deriblandt i Danmark, skal anerkendes af Kommissionen og medlemslandene, som et reelt forsøg på at finde en praktisk løsning på et praktisk problem i givne omstændigheder. Modulvogntog vil styrke udviklingen af terminalbaseret transport- og logistiksystemer, da modulvogntogskonceptet er praktisk anvendeligt, når gods skal transporteres til og fra intermodale terminaler i Europa. Efter vores opfattelse skal Kommissionen gøre mere for at fremhæve, at eksisterende vægt og dimensioner pålægger medlemslandene i Europa en begrænsning i optimeringen af anvendelse af den eksisterende infrastruktur. Det er påvist, at modulvogntog vil forbedre kapaciteten på vejene og samtidig forbedre miljøet. Derfor skal Kommissionen tage disse muligheder i betragtning i den fremtidig fælles transportpolitik. Det bør desuden være et udtrykt mål at fremme optimeringen af alle transportformer, der alt andet lige, giver et positivt miljø- og samfundsøkonomisk afkast til det europæiske samfund.



I forhold til infrastrukturen er der et fortsat øget behov for at sikkerheden for chauffører og gods fremmes, f.eks. gennem flere rastepladser herunder sikre rastepladser. Rastepladserne spiller også en afgørende rolle for overholdelse af reguleringerne af transporterhvervet herunder arbejdstidsregler og køre- og hviletidsregler.

Parterne bag høringssvaret hilser velkommen, at Kommissionen i paragraf 46 omtaler udviklingen af havne og andre intermodale terminaler som nøglen til at et intelligent og integreret logistiksystem i EU kan blive en realitet. Disse logistiske knudepunkter skal indtænkes aktivt og prioriteres, når infrastrukturforbedringer udføres i fremtiden. Deres funktion er uundværlig i logistiksystemet i lighed med persontransportens jernbanestationer og busholdepladser.

Kommissionen har fremsat en pakke i 2008 om Grøn Transport. Pakken indeholdte bl.a. tiltag for vejafgifter og for støj fra tog. Høringsparterne er ikke overbevist om, at tiltagene reelt vil fremme grøn transport og bidrage til en samfundsøkonomisk velfungerende transportsektor.

Hvis EU vil internalisere de eksterne omkostninger ved landevejstransport, så er det af afgørende betydning, at omkostningerne prissættes realistisk og kan henføres efter universelle principper direkte til den enkelte forurener, og at der samtidig er et alternativ til vejtransport. På nuværende tidspunkt er der ofte ikke reelle alternativer til vejtransport, da kapaciteten på jernbanestrækningerne i EU er udnyttet fuldt ud, ikke mindst af passagertrafikken. Dermed er der en reel risiko for, at yderligere afgifter på vejtransport, blot vil gøre vejtransport dyrere, hvilket i sidste ende kan have en negativ effekt på beskæftigelsen og den regionale udvikling, og vil ikke mindst svække EU's konkurrenceevne globalt. Samtidig er der ingen garanti for, at man vil opnå de miljømæssige forbedringer, men tvinger virksomhederne til at anvende ressourcerne på at betale de nye afgifter, snarere end at investere i renere teknologi.

Adfærdsregulerende tiltag, som f.eks. kørselsafgifter, bør målrettes personbiler. Det vil formodentlig kun have ringe effekt at indføre afgifter på erhvervskørsel, da erhvervskørsel, grundet manglende alternativer, under alle omstændigheder skal foretages.

Imidlertid vil kørselsafgifter på privatbilismen have en større effekt. For det første er det næsten udelukkende personbilerne, der skaber trængslen. For det andet findes der, eller kan der skabes - reelle alternativer til at benytte privatbilen i form af kollektiv trafik eller cykel.,

Der bør i høj grad sættes på fremme af teknologi, der kan øge den økonomiske, trafikale og miljømæssige effektivitet i transportsystemet, herunder i infrastrukturen og transportmidlerne og ikke mindst i den nødvendige energiforsyning. Det betyder f.eks., at EU bør fortsætte den meget succesrige regulering af



emissionsstandarder (Euro-normerne). Det er under alle omstændigheder meget vigtigt, at EU bidrager – og allerhelst i en global koordinering, både af hensyn til en effektiv udvikling, produktion og anvendelse af de nye teknologier.

I forbindelse med introduktion af nye teknologier eller andre initiativer, der påvirker transporterhvervets investeringer, er det meget vigtigt, at der skabes en høj grad af forudsigelighed og mulighed for løbende tilpasning af investeringerne i f.eks. transportmidler.

Kommissionen omtaler i paragraf 22 mangel på arbejdskraft og kompetencer og den afledte risiko for øgede transportomkostninger for samfundet. Vi er helt enige i, at det er en særskilt udfordring for transporterhvervet at sikre en fortsat tilgængelighed af arbejdskraft og en arbejdskraft med de nødvendige kompetencer og kvalifikationer. Derfor vil det være afgørende at gøre transporterhvervet attraktivt for arbejdskraften at søge beskæftigelse i. Det er i forhold til reguleringen af transporterhvervet særskilt vigtigt, at reglerne reelt opfylder de politiske mål om f.eks. øget trafiksikkerhed, og at de ikke bliver til en unødvendig byrde og belastning, der i realiteten kan betyde, at arbejdskraften søger væk fra transporterhvervet.

I Danmark kan henvises til Analyserapport om vejtransportbranchen og den efterfølgende Vejgodsstrategi, hvor netop erhvervets udfordringer med arbejdskraft er vel belyst, og hvor løsningsforslag er præsenteret. Et af forslagene, nemlig en bedre integration af nydanskere er ved at blive udmøntet i et større projekt i et samarbejde mellem DTL og Nydanskerforeningen.

Mobilitet i byer er blevet et vigtigt emne i EU de senere år. Myndigheder i byer og regioner erkender de stigende udfordringer, som de står overfor, uden at kende løsningerne. I den situation er det afgørende for blandt andet den fortsatte sammenhæng af det Indre Marked og for at effektivisere indsatsen for en mere bæredygtig og mere effektiv transport og logistik i EU, at EU spiller en aktiv rolle i at finde de rette instrumenter for at tackle disse udfordringer. De udfordringer, som byerne står overfor, hvad angår mobilitet, kan kun blive adresseret på en integreret måde, ved at der tages hensyn til alle typer af transport og alle typer af transportefterspørgsel. Transport af gods i byer er alt fra transport af byggematerialer, kraner, transport af madvarer til butikkerne og til transport af affald væk fra byen. Alle disse operationer er nødvendige aktiviteter, der sikrer, at de europæiske byer kan holde sig i gang. Det er vigtigt, at godstransport får samme opmærksomhed som passagertransport, når det drejer sig om mobilitet i byer. Vi fastholder, at Kommissionen bør lancere en handlingsplan for mobilitet i byer snarest og hilser velkomment, at handlingsplanen er planlagt fremlagt i løbet af september 2009. Vi mener ikke, at der er belæg for at påstå, at EU dermed overskrider sine beføjelser ved ikke at overholde nærhedsprincippet. EU's bidrag skal være at udvikle fælles løsninger og alternative løsninger, der vil tilgodese alle interesser i EU.



I meddelelsen om fremtidens transport er det nævnt, at der skal skabes et bæredygtigt transportsystem, som kan imødekomme samfundets sociale og miljømæssige behov. Endvidere nævnes det, at der skal ske en bedre integration mellem de forskellige transportformer og en bedre anvendelse af de enkelte transportformer relative styrker (paragraf 45). Efter vores opfattelse er dette meget vigtigt, da intermodalitet er en praktisk løsning på et praktisk problem – særligt hvad angår væksten i transporten til og fra EU. Intermodalitet kræver dog optimal effektivitet i alle transportformer og et integreret transportsystem. Øvelsen er derfor at optimere alle transportformer og ikke have et modalskift til fordel for bane eller søtransport som et decideret mål.

Det er vores opfattelse, at en fremtidig transportpolitik kun vil være mere operationel og realistisk, hvis den er baseret på at alle parter anerkender vejtransport som en integreret og nødvendig del af logistiksystemet – herunder i intermodale transportkæder, hvor fly, tog eller skib i øvrigt står for hovedtransporten – med dens eget behov for yderligere udvikling og effektivitetsforbedring. Kommissionens meddelelse er et rigtigt skridt i retning af at betragte transportsystemet som en kompleks og integreret helhed.

Kapitel 5 om hvilke politikker, der er nødvendige, udmærker sig ved at tage et bredt syn på hvilke forhold, der påvirker transport fra udvikling af standarder til anvendelse af statsstøtteregele. Vi er grundlæggende enige i disse betragtninger, men skal tilføje, at det er vigtigt at fastholde fokus på at videreudvikle det fælles Indre Marked for transport, og ikke tillade udviklingen af et klude-tæppe af 27 nationale markeder med forskellige krav, forskelle i implementeringen af lovgivning, forskelle i overvågningen og kontrollen og ikke mindst forskelle i, hvorledes overtrædelser sanktioneres. Vi skal pege på, at et frit indre transportmarked med lige konkurrencevilkår er forudsætningen for et effektivt og integreret logistiksystem.

En yderligere forudsætning for en effektiv transportpolitik er et klart og omfattende datagrundlag for at træffe politiske beslutninger. Der er behov for mere viden om, hvordan transport effektiviseres yderligere, transportkæder optimeres og integreres til at forme en velfungerende enhed. Historisk har man betragtet transport, som en flytning af enten gods eller personer fra A til B. I dag har dette ændret sig markant til at indbefatte en større forståelse for de enkelte transportformer og transportkæder. For at være rustet til fremtiden, er det vigtigt med sammenhængende analyser, så vi får en større forståelse for – og opnår en bedre udnyttelse af – værdien af intermodale transporter. Derfor er det nødvendigt med en prioriteret forskningsindsats i samarbejde med transport- og logistiksektoren for ikke alene at forbedre og udbygge data- og statistikgrundlaget for transport i EU, men også at udvikle transportøkonomiske modeller der kan udvide vores forståelse af forskellige variabelers indvirkning på logistiksystemet og samfundet som helhed. EU bør derfor etablere et organ med ansvar for analyser og forskning i transportsektoren.



En effektiv politik for fremtidens transport skal også tage disse forhold i betragtning, hvis der skal opnås resultater til gavn for hele EU's transport og logistik erhverv.

International Transport Danmark (ITD) har følgende bemærkninger:

ITD lægger stor vægt på, at Transportministeriet i den forbindelse baserer sin indsats på ministeriets egne målsætninger fra Godsredegørelsen om, at planer og handlinger skal gennemsyres af en positiv tilgang til lastbiltransportens betydning for økonomisk vækst i samfundet og for hver dag at sikre borgerne et bredt udbud af varer i butikkerne, som der står.

EU-Kommissionens nye debatoplæg om en bæredygtig fremtid for transporten bærer desværre præg af den "gamle" tilgang med fokus på tvungen overflytning fra vej til de såkaldte miljøvenlige transportformer, fremfor en anerkendelse af alle transportformers rolle i et effektivt og bæredygtigt transportsystem - en anerkendelse og et stilskifte i den europæiske transportpolitik, som EU-Kommissionen ellers selv lagde op til med midtvejsevalueringen af den nuværende hvidbog fra 2001.

Overordnet er det helt afgørende, at transporten gøres til en aktiv del af EU's vækst- og beskæftigelsesstrategi - hvilket Danmark bør fremføre i forbindelse med den kommende genforhandling af Lissabon-strategien.

Mobiliteten for godsudvekslingen i Europa - og til/fra Europa - er grundlaget for at komme ud af den aktuelle krise og for at komme tilbage på vækstsporet. Lastbilen er produktionsapparatet, der skal gøre jobbet - naturligvis, når det er relevant, i tæt samspil med søfarten og jernbanerne - men det er lastbilen, der skal sikre, at varerne kommer helt ud til den endelige forbruger uden at varerne undervejs forringes mht. kvalitet, holdbarhed, sikkerhed og service.

Derfor er det nødvendigt med fuld fokus på at tilvejebringe ensartede og udviklingsorienterede rammevilkår for lastbiltransporten, der - frem for at begrænse - understøtter innovation og entrepreneurship.

Det er udmærket at søge yderligere liberaliseringer af jernbanerne og at fremme søfarten og samspillet mellem transportformerne, men hverken jernbanerne eller søfarten kan levere, så længe lastbilerne begrænses af utilstrækkelig infrastruktur, af u hensigtsmæssige forbud og tekniske begrænsninger samt af fælles EU-regler, der ofte er så uklare, ugennemsikkelige og usammenhængende, at de fortolkes og håndhæves forskelligt fra land til land og fra myndighed til myndighed.

Det er for ITD afgørende, at EU's indre marked bringes til at fungere 100% - også for godstransporten. Desværre er det de senere år gået den modsatte vej - specielt for lastbiltransporten. Den generelle negative tilgang til lastbiltrans-



porten har "legitimeret" nationale og lokale særordninger og begrænsninger, der virker protektionistiske og ødelæggende - både for mobiliteten (og dermed for væksten, beskæftigelsen og velfærden) og for miljøet og sikkerheden.

I debatoplægget fremhæves miljøet som det område, hvor behovet for yderligere EU-tiltag (transportpolitisk) er størst, og der udspecificeres en række hovedopgaver i mere operationelle mål. ITD anerkender de miljømæssige udfordringer, men påpeger løsninger af de stigende trængsels- og mobilitetsproblemer som værende helt afgørende for den fremtidige vækst og beskæftigelse i Europa – og dermed, som nævnt, også som grundlaget for bæredygtige løsninger af de miljø- og klimamæssige udfordringer.

For transporterhvervet er det derfor helt afgørende;

1) at sikre det indre marked, også på vejgodstransportområdet, med fælles, klare/gennemskuelige og sammenhængende regler, der fortolkes og håndhæves ens - herunder at bekæmpe den tiltagende protektionisme,

2) at håndtere de stigende fremkommelighedsproblemer på vejene ved at udbygge infrastrukturen i de vigtige godskorridorer (infrastrukturplaner bør ikke kun handle om persontransport), og ved at udnytte veje, køretøjer og systemer bedre ved primært at slække på de regler, der begrænser mulighederne for at udnytte biler og chauffører optimalt. Der er f.eks. behov for højere totalvægte, udbredelse af modulvogntog, begrænsning af kørselsforbud, fleksible muligheder for by- og lokaldistribution om natten, mere fleksible køre- og hviletidsregler, anerkendelse af fælles synskrav, fjernelse af cabotagebegrænsninger, mv., og ved i endnu højere grad at understøtte den vilje til innovation og entrepreneurship, som traditionelt har kendetegnet lastbiltransporterhvervet (fx understøtte de forskellige private udviklingstiltag rundt omkring i Europa mht. natdistribution i by-områder).

3) at fokusere på forskning og innovation i sammenhængende godssystemer - både teknologier og systemer/organisering. Udviklingspotentialerne er i høj grad begrænset af eksisterende regler og vilkår (som nævnt under 2)).

Generelt bør formuleringen af den fremtidige fælles transportpolitik således tage udgangspunkt i effektive godstransporttydelser som nødvendige og uundværlige for fremtidig velfærd og velstand i EU. Europæisk erhvervsliv, dvs. transportørernes kunder, baserer i høj grad deres løbende strategiske udviklinger på, at lastbilerne kan distribuere deres varer hurtigt, sikkert, miljørigtigt – ofte i et tæt samarbejde med søfarten og jernbanerne. ITD opfordrer derfor til, at der i større omfang end hidtil tages udgangspunkt i behov og tendenser på efterspørgselssiden.

Trafikselskaberne udtaler, at deres bemærkninger tager udgangspunkt i de tanker og idéer, der præsenteres i henholdsvis trafikforliget, ”*En grøn trans-*



portpolitik", fra 29. januar 2009, i "Visioner for den regionale og lokale kollektive trafik", som vi har skrevet i samarbejde med KL og Danske Regioner samt i Bus & Tog-produktionen "Fremtidens rejser – De gode rejseoplevelser i centrum".

I denne sammenhæng peger Trafikselskaberne på to områder, hvor en fælles europæisk transportpolitik vil kunne bidrage til en positiv udvikling:

- 1) Miljøkrav til køretøjer og brændstof
- 2) Udvikling af ITS (intelligente transportsystemer).

Ad 1) Fælles krav til motorer og brændstof på tværs af landegrænser vil understøtte en miljørigtig udvikling inden for den kollektive trafik og dermed dennes bidrag til transportpolitikken generelt.

Ad 2) Fælles europæiske forskningsprojekter med fokus på teknologisk udvikling og standardisering vil kunne udbrede anvendelsen af ITS. Dette vil være et værdifuldt middel til at opnå de fælles mål, som der kan konstateres for både europæisk og dansk transportpolitik.

Danmarks Rederiforening finder, at det er vigtigt, at regulering af søtransporter og multimodale transportere med et søled alene sker på et internationalt grundlag, jfr UNCITRAL-konventionen (Rotterdam-reglerne), således at der ikke bliver tale om selvstændig/regional EU-regulering af områder, der falder under UNCITRAL-konventionen. Beklageligvis kan bemærkningerne i meddelelsens § 69 læses anderledes. Det er også vigtigt at transportdokumenternes udformning – med respekt af konventionskrav – forbliver et privat anliggende. Forslag om at udarbejde et fælles standarddokument bør afvises klart fra dansk side. Bemærkningen i meddelelsens § 69 om at transportdokumenterne skal være "multi-modal" er ganske uklar, da der naturligvis fortsat skal kunne opereres på grundlag af unimodale dokumenter.

DSB har udtalt følgende:

Generelt

Ved første øjekast er det svært at være uenig med Europa-Kommissionens fremlæggelse af forventningerne til transportsektorens opnåelse af bæredygtighed, sammenhæng, sikkerhed, høj kvalitet, forbedrede passagerrettigheder, tilgængelighed osv.

Det er dog DSB's opfattelse, at der ikke samtidig er foretaget en tydelig prioritering i Europa-Kommissionens udmelding. Hvis Kommissionen f.eks. vil prioritere miljøhensyn, forudsætter det også en vilje til at gennemføre denne politik og sætte den på dagsordenen. Prioriteres marked og konkurrence kan det koste i f.eks. kapacitetsmæssig ineffektivitet. Hvorfor ikke melde klart ud med en prioritering af miljøet.



Miljø

Transportsektoren som helhed er ansvarlig for mere end 20% af den samlede udledning af drivhusgasser (herunder CO₂) i Europa. Samtidig er transportsektoren den eneste større økonomiske sektor i EU, der ikke har nedbragt sin drivhusgasudledning, som tværtimod er fortsat voksende.

Sammenholdt med EU's besluttede mål om mindst 20% reduktion i 2020 af den totale udledning i EU og endnu kraftigere formindskelser på længere sigt, står transportsektoren over for en særdeles vanskelig opgave, der kræver hurtig og målrettet aktion på mange fronter.

Kommissionens meddelelse af 17. juni 2009 om udviklingen af den europæiske transportpolitik forekommer - på trods af sin sproglige velvilje - ikke fuldt ud at gengive alvoren i og nødvendigheden af at løse denne opgave.

Fokuseringen på den samlede transportsektors udledning er misvisende i forhold til, at jernbanesektoren for det første allerede i dag forholdsmæssigt kan fremvise de laveste emissioner pr transporteret mængde og råder over teknologier, der fra den ene dag til den anden kan fjerne emissioner helt ved anvendelse af grøn el som traktionsmiddel.

Der er selvfølgelig en balance heri, men jernbanen er i langt højere grad en del af løsningen på transportsektorens miljøproblemer end den er en del af problemet. En konsekvent satsning på jernbanetransport, selvfølgelig med vægtning på de områder, hvor der opnås den bedste effekt burde derfor have en langt mere fremtrædende plads i meddelelsen.

Det indebærer, at det også tydeligt bør præciseres, at det er nødvendigt i langt højere grad at lede de investeringsmidler, der er til rådighed for transportsektoren, over i jernbanesektoren, således at der bliver rum for at skabe såvel den nødvendige kapacitet, som attraktivitet og kvalitet i jernbaneudbuddet.

Jernbanen kan i langt højere grad fremstå for brugerne som et reelt alternativ og naturligt valg i forhold til andre transportformer, hvis der foretages de nødvendige investeringer i kapacitet og kvalitet. En intensiv satsning på jernbanen ville være en del af løsningen.

Eksempelvis fortsætter Kommissionen med at pege på en bedre integration mellem de forskellige transportformer som den primære umiddelbare målsætning sammen med udvikling og anvendelse af innovative teknologier (pkt. 38). Disse udmærkede tiltag må imidlertid kombineres med en række andre initiativer og tiltag, hvis der skal opnås reel mulighed for at nå målet om en kraftig formindskelse af drivhusgasudledningen. Herunder bliver fortsat styrkelse af kollektiv trafik samt omlægning til mindre miljøskadelige transportformer væsentlige elementer.



Der lader i Europa-Kommissionens meddelelse til at være meget fokus på høj kvalitet samtidig med, at man fremhæver fly som en positiv udvikling. Men effektive højhastighedsbaner har gang på gang vist sig konkurrencedygtige over for ikke mindst fly, både kommercielt og energimæssigt, og der er derfor al mulig grund til at satse også investeringsmæssigt på jernbanen for at fremme omlægning til mere miljørigtige og attraktive transportformer.

En rejse med tog giver i øvrigt tre gange mindre udledning af CO₂ pr. personkilometer end den tilsvarende rejse foretaget med bil eller fly. Allerede denne forudsætning burde gøre toget til et mere naturligt valg, men forudsætter også samtidig ansvarstagen fra jernbanesektorens side ved selv at sørge for at gøre togtransporten til stadighed mere miljøvenlig. For således at kunne foretage en langsigtet prioritering af eksempelvis miljøkrav på jernbaneområdet er der dog også behov for langsigtede udmeldinger.

Baggrunden herfor er blandt andet, at ibrugtagning af rullende materiel kan være lang tid undervejs fra udbud og konstruktion, over produktion til ibrugtagning. Miljøkrav udstedt på tidspunktet for udbuddet kan derfor allerede risikere at være forældet for tidspunktet af ibrugtagningen (ad 48.)

Omkostninger

Meddelelsen gentager og bekræfter efter DSB's opfattelse Kommissionens overordnede politik om, at transportpriserne skal sende de rigtige signaler til brugerne og reflektere alle omkostninger - interne såvel som eksterne (pkt. 55, 74). Det er imidlertid skuffende, at der har været så få fremskridt på dette område. Eksempelvis er Kommissionens forslag fra 2008 til revision af Eurovignette-direktivet - som i sig selv ikke kan betegnes som særligt ambitiøst - stadig til førstebehandling i Rådet.

På nuværende tidspunkt er brugerne af transporten eksempelvis ofte, ikke i stand til selv at finde frem til den transportform, blandt flere, der er den økonomisk eller miljømæssigt mest hensigtsmæssige, sml. pkt. 56.

Betalingsprofilen er pt. så forskellig for de enkelte transportformer, at der skal ændres herpå, for at skabe det af Kommissionen tilstræbte "level playingfield", ellers vil det ikke give kollektive trafikformer en chance, se også pkt. 8 hertil. Det er eksempelvis svært at se internalisering af alle omkostninger sammen med en situation, hvor alle transportmidler finansierer sig selv.

Afledt heraf er det i øvrigt ikke evident hvorfor Europa-Kommissionen i pkt. 75 melder ud, at transportformerne i fremtiden bør blive mere og mere selvfinansierede, når der samtidig argumenteres for transport og mobilitet som en form for samfundsgode.

Det er samtidig svært at se øget R&D og øget finansiering af R&D i lyset af



ovenstående, set i relation til Europa-Kommissionens udsagn om åbne standarder og lige adgang for alle til anvendelsen af ny teknologi, med mindre der er tale om en offentlig finansiering. Baggrunden er, at transportsektorens virksomheder mere og mere agerer i markeder præget af stærk konkurrence, der kræver virksomhedernes sikring af særegne idéer, koncepter og teknologier, for at sikre deres placering i markedet.

Tilgængelighed

Europa-Kommissionen lader jf. pkt. 43 til at prioritere tilgængelighed, dog uden klart at prioritere transportsystemet samlet set og dermed sikre dækning af behovet for at der skal foreligge en "mulighed for transport", frem for at fokusere på den enkelte transportform.

Planlægning

I anbefalingernes 5.6 (pkt. 87 ff) forglemmes efter DSB's opfattelse helt planlægningsredskabet. Det er et stærkt redskab til at prioritere stationsplanerne etc. mhp. øget markedsandel for togtrafik. En hensigtsmæssig prioritering og udnyttelse af dette redskab ville blandt andet kunne bidrage til, at der vil kunne foretages en effektiv og koordineret tilgang til transportsektoren.

Konklusion

Det er DSB's opfattelse, at Europa-Kommissionens meddelelse uden tvivl er ambitiøs, dog uden i tilstrækkelig grad at være konkret og konsekvent. Der bør foretages yderligere prioritering af hvorvidt Europa-Kommissionens fremtidige transportpolitik skal have fokus på eksempelvis miljø, økonomi og/eller teknologi.

En sådan afklaring vil samtidig styrke den europæiske transportsektor til at tage udfordringerne op udefra, som Europa-Kommissionen afsluttende beskriver i blandt andet pkt. 90.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget

Ikke relevant.

5. Nærhedsprincippet

Ikke relevant

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen hilser Kommissionens meddelelse velkommen, idet det er vigtigt at foretage en samlet vurdering af de elementer, som skal indgå i den fremtidige transportpolitik i EU.



Regeringen noterer med tilfredshed, at nøglepunkter i Kommissionens meddelelse er en effektiv infrastruktur, reduktion af transportsektorens påvirkning af miljøet og udnyttelse af den teknologiske udvikling. En indbyrdes afstemning af bl.a. disse elementer er en forudsætning for et samlet, effektivt og bæredygtigt transportsystem i EU.

Der bør i særlig grad fokuseres på samspillet mellem transportformerne (co-modalitet), herunder ikke mindst samspillet mellem landbaserede transportformer og søtransport. Der bør derfor lægges vægt på optimeringen af knudepunkter, der forbinder baglandet med større og mindre havne.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

På et møde i Rådets transportarbejdsgruppe den 17. juli 2009, hvor Kommissionen gav en præsentation af meddelelsen, udtrykte et flertal af lande tilfredshed med Kommissionens tiltag, idet en række sydeuropæiske lande dog gav udtryk for betænkelighed over et for lavt ambitionsniveau i meddelelsen.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om meddelelsen.

9. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Meddelelsen har ikke tidligere været forelagt i Folketingets Europaudvalg.

Der henvises til grundnotat oversendt til Folketinget den 25. juni 2009.