

NOTAT

DEPARTEMENTET

Dato 13. april 2011
J. nr. 2010-4555

Internationalt Kontor

Rasmus Winkelmann Ottesen
Telefon 33 92 43 65
rwo@trm.dk

Grund- og nærhedsnotat om Kommissionens hvidbog – En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem

KOM (2011) 144

Resumé:

Kommissionen fremsatte den 28. marts 2011 sin hvidbog og tilknyttede arbejdsdokumenter om en køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem.

Hvidbogen præsenterer Kommissionens syn på fremtidens transport, og de nøgleforanstaltninger der vurderes at være nødvendige. En hovedmålsætning er at reducere afhængigheden af olie og reducere udledningen af drivhusgas-emissioner med 60% i 2050 i forhold til 1990-niveau uden at sætte effektiviteten og mobiliteten på spil.

For at opnå hovedmålsætningen præsenteres 10 delmål og 40 forskellige initiativer, der er relateret til udviklingen af det indre marked på transportområdet, teknologi og adfærd, infrastruktur og finansiering og EU's eksterne dimension.

1. Baggrund og indhold

Hvidbogen og arbejdsdokumenterne blev fremsat af Kommissionen den 28. marts 2011. Hvidbogen forelå i dansk sprogversion den 28. marts 2011.

Hvidbogen peger indledningsvis på, at transport er af fundamental betydning for vores økonomi og at mobilitet er vital for det indre marked og for borgere, der kan nyde friheden ved at rejse.

Det anføres, at den fremtidige velstand på vores kontinent vil afhænge af evnen til at alle regioner forblive fuldt ud og konkurrencedygtigt integreret i verdensøkonomien.

Derudover vurderes det, at det er nødvendigt at mindske afhængigheden af olie og samtidig at emissionerne af drivhusgasser skal reduceres drastisk. Kommissionen peger på, at reduktionen bør være mindst 60% i 2050 i forhold til 1990



niveau. Målet i 2030 vil være at reducere med omkring 20% under 2008-niveau.

Siden den første store oliekrise for 40 års siden er transport blevet mere energieffektivt, men er stadig afhængig af olie. Transport er blevet renere, men er pga. stigende volumen stadig en stor kilde til støj og lokal luftforurening.

Kommissionen peger derudover bl.a. på vigtigheden af nye teknologier, herunder i forhold til køretøjer, trafikstyringsystemer og emissioner

Desuden peges på infrastruktur og mobilitets positive betydning for økonomisk vækst, velstand og jobs.

På den baggrund præsenteres Kommissionens syn på fremtidens transport i afsnit 1.1 "En plan for et konkurrence- og bæredygtigt transportsystem" og de nøgleforanstaltninger der skal til i afsnit 1.2 "Strategien – hvad skal der til".

1.1 En plan for et konkurrence- og bæredygtigt transportsystem

For at nå Kommissionens 60% målsætning for drivhusgasemissioner, samtidig med at transporten vokser og mobiliteten støttes, peges der bl.a. på, at det er vigtigt med sammenhæng på EU-niveau. Som eksempel nævner Kommissionen en situation, hvor én medlemsstat udelukkende satser på elbiler mens en anden satser på biobrændsler. Dette ville ødelægge konceptet om frit at rejse på tværs af Europa.

Kommissionens vurderer, at udfordringen ligger i at gøre en ende på transportsystemets olieafhængighed uden at sætte effektiviteten og mobiliteten på spil. I praksis betyder det ifølge Kommissionen, at transportsektoren skal bruge mindre og renere energi, gøre bedre brug af den moderne infrastruktur og reducere de negative påvirkninger for miljøet og naturressourcer som vand, land og økosystemer.

Kommissionen anfører, at der er brug for nye transportmønstre, så de større mængder fragt og højere antal rejsende kan transporteres samlet til destinationen på den mest effektive (kombinerede) måde. Kommissionen vurderer, at individuel befordring kun bør benyttes på den sidste del af rejsen og med miljøvenlige køretøjer. I den forbindelse skal der satses på køretøjers energieffektivitet, multimodale logistikkæder og forbedrede trafikstyrings- og informationssystemer.

1.1.1 Et effektivt centralt netværk for multimodal befordring og transport mellem byer

På de mellemlange distancer vurderer Kommissionen, at de nye teknologier vil være knapt så udviklede, og ikke på egen hånd kan løse problemerne med emissioner og trængsel. Det indebærer, at passagererne skal være bedre til at



bruge bus, tog og fly, og at der inden for godstransporten skal gøres brug af multimodale løsninger som sø- og jernbanetransport til længere transport.

Kommissionen vurderer desuden, at godstransport på korte og mellemlange distancer (under 300 km.) skal forblive på lastbiler. Der er derfor vigtigt at øge deres effektivitet.

På jernbaneområdet mener Kommissionen, at der er behov for investeringer for at udvide og opgradere kapaciteten af jernbanenetværket.

Der peges desuden på havnens store betydning som logistikcentre og på vigtigheden af effektiv baglandsinfrastruktur.

1.1.2 Lige konkurrencevilkår på verdensplan for langdistancebefordring og interkontinental fragt

På de lange distancer finder Kommissionen, at søfarts- og luftfartssektorerne i sig selv er globale. Kommissionen vurderer, at flyene skal blive mere effektive og at lufthavnenes kapacitet skal udvikles.

På søfartsområdet finder Kommissionen at EU i samarbejde med IMO og andre internationale organisationer bør stræbe mod almen anvendelse og håndhævelse af høje standarder for sikkerhed, miljøbeskyttelse og arbejdsbetingelser og mod at komme pirateri til livs. Søtransporten kan og skal forbedre sin miljøindsats både ved hjælp af teknologi, bedre brændstoffer og drift. Samlet set vurderer Kommissionen at CO₂-emissionerne fra søtransport skal reduceres med 40 % (om muligt 50 %) inden 2050 i forhold til niveauet for 2005.

1.1.3 Ren by- og pendlertrafik

I forhold til bytrafik peger Kommissionen på, at den er ansvarlig for ca. en fjerdedel af CO₂ emissioner fra transport og at 69% af alle trafikulykker sker i byerne. Kommissionen vurderer, at en gradvise udfasning i bymiljøet af køretøjer, der bruger konventionelt brændstof, i høj grad vil bidrage til mindre afhængighed af olie, og at drivhusgasemissioner og luft og støjforureningen nedbringes. Kommissionen vurderer desuden, at der skal udvikles passende optanknings /opladningsforhold for nye køretøjer.

Kommissionen anfører ligeledes, at indførelse af vejbetaling og færre skatteforvridninger også kan opmuntre til at bruge den offentlige transport og gradvis indføre alternative fremdriftssystemer.

1.1.4 Ti mål for et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem: benchmarks for at nå reduktionsmålet for drivhusgasemissioner på 60 %

For at nå 60% målsætningen peger Kommissionen på følgende ti mål:



- (1) Halvere brugen af køretøjer, der bruger konventionelt brændstof i bytransporten inden 2030. Udfase dem i byerne inden 2050. Opnå stort set CO₂-fri bylogistik i større bycentre inden 2030.
- (2) Få andelen af bæredygtige flybrændstoffer med lave CO₂-emissioner op på 40 % inden 2050 og nedbringe EU's CO₂-emissioner fra skibsbunkerfuel med 40 % (om muligt 50 %).
- (3) 30 % af vejgodstransporten på strækninger over 300 km bør overgå til andre transportformer såsom jernbane- eller søtransport inden 2030 og mere end 50 % inden 2050. Effektive og grønne godstransportkorridorer skal bidrage hertil. Hvis vi skal nå det mål, skal der udvikles passende infrastruktur.
- (4) Færdiggøre et europæisk højhastighedsjernbanenetværk inden 2050. Tre-doble de eksisterende højhastighedsjernbanenetværk inden 2030 og bibehold et tæt jernbanenetværk i alle medlemsstaterne. Inden 2050 bør størstedelen af al mellemdistancepassagertransport foregå med tog.
- (5) Etablere et fuldt ud funktionsdygtigt og multimodalt centralt TEN-T-netværk inden 2030 med et netværk af høj kvalitet og høj ydeevne inden 2050 og dertil hørende informationstjenester.
- (6) Forbinde alle centrale lufthavne med (højhastigheds)jernbanenetværk inden 2050 og forbinde alle centrale havne med godsjernbaner og om muligt med de indre vandveje
- (7) Tage en moderniseret infrastruktur til luftfartsstyring (SESAR) i Europa i brug inden 2020 og færdiggøre det fælles europæiske luftfartsområde. Anvende tilsvarende styringssystemer til land- og søtransport (ERTMS, ITS, SSN og LRIT, RIS). Tage det europæiske globale satellitnavigationssystem (Galileo) i brug.
- (8) Etablere en ramme for et europæisk informations-, forvaltnings- og betalingsystem til multimodal transport inden 2020.
- (9) Nå et mål om tæt ved nul dødsulykker i trafikken inden 2050. EU sigter ligeledes mod at halvere antallet af trafikofre inden 2020. Sikre, at EU er førende inden for transportsikkerhed på alle transportområder.
- (10) Tage et skridt mod fuld udnyttelse af principperne om brugerbetaling og "forureneren betaler" samt styrke den private sektors vilje til at fjerne konkurrenceforvridninger, herunder skadelige støttetildelinger, skabe indtægter og sikre finansiering af kommende transportinvesteringer



1.2 Strategien – hvad skal der til

1.2.1 Et fælles europæisk transportområde

For at kunne gennemføre ovenstående plan peger Kommissionen på, at der skal etableres en effektiv ramme for transportbrugere og –operatører, at nye teknologier tages tidligt i brug, samt at den rette infrastruktur bliver udviklet.

Herunder fremhæves at der er nødvendigt at fuldføre det indre marked på transportområdet, at innovation er afgørende og at der skal sikres passende investeringer.

Kommissionen peger på, at det fælles europæiske luftrum skal gennemføres som planlagt samt at det indre marked for jernbaneydelser er den transportform, hvor der stadig er flest flaskehalse og derfor skal færdiggøres. Derudover peges der på søtransportområdet på mulighederne med ”Blue Belts” og forenklingen af formaliteter for skibe der sejler mellem EU havne.

Kommissionen anfører, at markedsåbningen skal gå hånd i hånd med kvalitetsjob og -arbejdsforhold

Kommissionen peger på transportsikkerhed, som en høj prioritet, og på at der skal sikres et højt sikkerhedsniveau med minimum besvær.

Antallet af trafikdræbte i EU blev næsten halveret i det sidste årti. Initiativer inden for teknologi, håndhævelse, uddannelse og særlig fokus på de bløde trafikanter er nøglen til en kraftig nedgang i disse tab af menneskeliv.

1.2.2 Innovation for fremtiden – teknologi og adfærd

Kommissionen anfører, at der skal mere end én teknologisk løsning til at komme ud af olieafhængigheden. Det kræver et nyt transportkoncept støttet af en række nye teknologier og mere bæredygtig adfærd. Teknologisk innovation kan gøre omstillingen til et mere effektivt og bæredygtigt europæisk transportsystem hurtigere og billigere ved hjælp af tre hovedfaktorer: køretøjers effektivitet kan øges, energiforbruget kan gøres renere bl.a. med nye brændstoffer og informations- og kommunikationssystemerne kan gøre det muligt at udnytte infrastrukturen bedre og skabe mere sikker drift.

Kommissionen peger på, at den vil udtænke en forsknings- og udviklingsstrategi for transportsektoren der identificerer egnede styringsformer og finansieringsinstrumenter med henblik på at sikre en hurtig implementering af forskningsresultater. Dette gør sig særligt gældende i forhold til olieafhængigheden.

Kommissionen finder at forsknings- og innovationspolitikken inden for transport bør i stigende grad støtte udviklingen og indførelsen af de nøgleteknologier, der skal til for at gøre EU's transportsystem moderne, effektivt og brugervenligt.



Kommissionen vurderer, at det er vigtigt at få indført et intelligent billetteringssystem, der dækker flere transportformer, med en fælles EU-standard, der overholder EU's konkurrenceregler. Dette gælder både for passagertransport og godstransport.

I byerne angiver Kommissionen, at der er brug for en blandet strategi, der omfatter fysisk planlægning, prisordninger, effektiv offentlig transport- og infrastruktur-tjenester til ikke motoriserede transportformer og opladning/ tankning af renere køretøjer for at mindske trafikoverbelastning og emissioner. Byer over en vis størrelse opfordres til at udvikle bymobilitetsplaner, der tager højde for disse elementer. Kommissionen peger desuden på, at der er behov for en EU-baseret ramme til at gøre ordninger med brugerbetalingsordninger interoperable.

1.2.3 Moderne infrastruktur, intelligent prisfastsættelse og finansiering

Kommissionen anfører, at Europa har brug for et centralt netværk af korridorer, der kan transportere store og konsoliderede mængder af gods og passagerer effektivt og med lave emissioner. Det skal ske ved hjælp af mere effektive kombinationer af flere transportformer samt en udbredt anvendelse af avanceret teknologi og infrastruktur til forsyning af rene brændstoffer.

Kommissionen peger på, at der på trods af udvidelsen af EU stadig er store uligheder i transportinfrastrukturen mellem øst og vest, og det skal der tages fat på.

Kommissionen vurderer at et velfungerende transportnetværk kræver betydelige ressourcer. Omkostningerne til at udvikle infrastrukturen i EU, så den svarer til efterspørgslen, anslås til over 1,5 billioner EUR for perioden 2010-2030.

I forhold til finansiering vurderer Kommissionen, at transportskatter og -afgifter skal omlægges, så der opnås en større anvendelse af principperne om "forureneren betaler" og "brugeren betaler".

I forlængelse af "Eurovignette-direktivet" vil Kommissionen undersøge en gradvise indfasning af et obligatorisk og harmoniseret internaliseringssystem for erhvervskøretøjer på hele netværket mellem byområder.

Kommissionen vil desuden udvikle retningslinjer for indførelsen af internaliseringsafgifter for alle køretøjer og for alle de vigtigste eksternaliteter. Det langsigtede mål er at anvende brugerbetaling for alle køretøjer på hele netværket for som det mindste at afspejle vedligeholdelsesomkostningerne til infrastrukturen, trængsel, luft- og støjforurening. Herudover vil Kommissionen undersøge forslag til forbedring af transportbeskatning og opmuntre til, at der hurtigt indføres renere køretøjer.



1.3 Den eksterne dimension

Kommissionen peger på, at transport er et internationalt anliggende. Derfor går de fleste af transportudviklingsforanstaltningerne i køreplanen ud over EU's grænser. Kommissionen vil fortsat prioritere at åbne tredjelandes markeder for tjenesteydelser, produkter og investeringer i trafik.

Kommissionen vil bl.a. fokusere på at udvide reglerne om det indre marked via arbejde i internationale organisationer (ICAO, IMO, OTIF, OSJD, UNECE, de internationale flodkommissioner osv.)

1.4 Bilag I: Liste over initiativer

I forlængelse af ovenstående præsenterer Kommissionen 40 konkrete initiativer i bilaget og arbejdsdokumentet til hvidbogen.

2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Hvidbogen har ikke i sig selv lovgivningsmæssige konsekvenser.

3. Høring

Hvidbogen og arbejdsdokumentet er sendt i høring med frist tirsdag den 24. april 2011 i EU-specialudvalget for transport samt følgende organisationer:

Dansk Energi, Danske Maritime, Greenpeace, Det Økologiske Råd, Danmarks Naturfredningsforening, NOAH, WWF, Organisationen for Vedvarende Energi, Bilfærgernes Rederiforening, CO-industri, HORESTA, DS Håndværk og Industri, Dansk Navigatorforening, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Rejseankennævnet og Sømændenes Forbund (3F).

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget

Hvidbogen har ikke i sig selv statsfinansielle, samfundsøkonomiske eller administrative konsekvenser, herunder ikke økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet. I det omfang at der iværksættes konkrete lovgivningsmæssige initiativer i forlængelse af hvidbogen, vil konsekvenserne for Danmark blive vurderet i den sammenhæng. Initiativerne i hvidbogen vurderes at kunne have væsentlige statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser.

5. Nærhedsprincippet

Spørgsmålet om nærhedsprincippet er ikke relevant, da der er tale om en hvidbog.



6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen er enig med Kommissionen i, at vi i EU har behov for en konkurrencedygtig og effektiv transportsektor, som kan bidrage til væksten i hele regionen. Samtidig skal vi arbejde med miljødimensionen. Det kræver gode fælles regler i EU og at vi i de enkelte lande arbejder for at udvikle stærke transportsystemer.

Hvidbogen præsenterer en lang række initiativer, der vil kunne fremsættes som konkrete forslag over den næste årrække. Initiativernes konsekvenser vil skulle undersøges nøje inden nærmere dansk stillingtagen. Initiativerne vil således skulle vurderes på baggrund af bl.a. principper om proportionalitet og omkostningseffektivitet.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Hvidbogen har endnu ikke været behandlet i transportarbejdsgruppen.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om hvidbogen.

9. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Hvidbogen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.