



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 14.01.1999  
KOM(1998) 806 endelig udg.

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

TIL RÅDET, EUROPA-PARLAMENTET,  
DET ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG  
OG REGIONSUDVALGET

**SAMHØRIGHED OG TRANSPORT**

## **Indholdsfortegnelse**

- 1. Indledning**
- 2. Samhørighed og transport**
  - 2.1 Begrænsning af regionale forskelle og transportens betydning herfor**
  - 2.2 Beskæftigelse og transport**
- 3. Politikker, der skal gøre EU's regioner mere tilgængelige og styrke samhørigheden**
  - 3.1 EU's strukturfonde, Samhørighedsfonden og EIB**
  - 3.2 Fysisk planlægning på EU-niveau: udviklingsplanen for EU's område, ESDP**
  - 3.3 Samhørighed og den fælles transportpolitik**
- 4. Vejen frem**
  - 4.1 Konkurrenceevne og beskæftigelse: forøgelse af effekten af EU's bidrag**
  - 4.2 Etablering af forbindelser i EU via transeuropæiske net**
  - 4.3 Fremme af tilgængelig og bæredygtig transportservice**

### **Statistiske bilag**

- I. Indikatorer for infrastruktur og transportmåde**
- II. Finansiering på transportområdet under Den Europæiske Fond for Regionaludvikling**
  - A. Perioden 1994-99**
  - B. Perioden 1989-93 (mål 1)**
- III. Finansiering af transeuropæisk transportinfrastruktur under TEN-budgettet**
- IV. Transportinfrastrukturfinansiering under Samhørighedsfonden**
- V. EIB-finansiering af transportinfrastruktur**

## 1. Indledning

1. Transport spiller en afgørende rolle i bestræbelserne på at begrænse regionale og sociale forskelle i EU og på at styrke den økonomiske og sociale samhørighed, således som det blev fastslået i Kommissionens første samhørighedsrapport (1996). Der redegøres i denne meddelelse for, hvorledes den fælles transportpolitik og EU's strukturpolitikker, der især finansieres via strukturfondene og Samhørighedsfonden, kan fremme en mere velafbalanceret og bæredygtig udvikling af EU's område, bl.a. ved at forbedre situationen for fjertliggende eller svage regioner og vanskeligt stillede samfundsgrupper<sup>1</sup>.
2. Den fælles transportpolitik har til formål at fremme effektive og bæredygtige transportsystemer, der opfylder behovene hos både borgere og virksomheder. Politikker, hvormed der fastlægges rammer på EU-plan for transportinfrastrukturudvikling og serviceudbud, har klar betydning for regionernes relative tilgængelighed, for deres konkurrenceevne og muligheder for økonomisk udvikling, og disse aspekter indgår i den fælles transportpolitik. EU bidrager også til etablering og udvikling af transeuropæiske transportinfrastrukturnet, bl.a. via transportbudgettet for de transeuropæiske net (TEN). Gennem strukturfondene og Samhørighedsfonden og Den Europæiske Investeringsbank er EU endvidere direkte involveret i medfinansiering af investering i etablering og modernisering af transportinfrastrukturer og i foranstaltninger, der skal sikre at disse strukturer anvendes optimalt i de svagere regioner, i forbindelse med bredt baserede

---

<sup>1</sup> I artikel 129B understreges den rolle de transeuropæiske net spiller med henblik på at give alle EU-borgere adgang til de fordele, det indre marked frembyder, især ved at skabe bedre forbindelser mellem fjertliggende områder og centrale dele af EU's område. Der lægges i Amsterdamtraktaten vægt på, at der i EU's politikker tages særlige hensyn til meget afsides beliggende regioner.

udviklingsprogrammer til fremme af regional konvergens<sup>2</sup>. Der bidrages herved på en grundlæggende måde til integrationsprocessen på hele EU's område.

3. Denne meddelelse indeholder forslag til, hvorledes indsatsen på de to politiske områder kan kombineres, således at udviklingen i de svagere regioner styrkes, og således at der gives bedre muligheder til ugunstigt stillede grupper, hvorved den økonomiske og sociale samhørighed kan øges. Udgangspunktet er, at det anerkendes, at der allerede fra det tidspunkt, hvor den fælles transportpolitik og EU's regionalpolitikker fastlægges, er behov for bedre koordinering af deres fremtidige gennemførelse. Der gives på det grundlag en række konkrete anbefalinger til, hvordan man kan udvikle det europæiske transportsystem, idet der fokuseres på følgende mål:
  - fremme af den økonomiske udvikling og forbedring af konkurrenceevnen og beskæftigelsen i regionerne;
  - fremme af velafbalanceret udvikling i de femten nuværende medlemsstater og skabelse af gunstige betingelser for integrering af de nye medlemsstater;
  - fremme af bæredygtig bevægelighed og sikring af transportmuligheder for dem, der ikke har egen bil, og dem, der er bevægelsehæmmede.

## 2. Samhørighed og transport

### 2.1 Begrænsning af regionale forskelle og transportens betydning herfor

4. Der er store geografiske forskelle i EU. I nogle områder finder man store befolkningsskoncentrationer og mange økonomiske aktiviteter, hvilket har betydelige omkostninger i form af trafikbelastning, forurening og overdreven urbanisering, mens andre områder affolkes. Det er især EU's fjerntliggende regioner og øer, der har problemer med tilgængelighed. Den første samhørighedsrapport bekræftede den tætte sammenhæng mellem perifer geografisk beliggenhed og relativt lav levestandard, målt i BNP pr. indbygger. Dette er et forhold, man finder overalt i EU, også i lande og regioner med helt forskellige historiske baggrunde. Der er uden tvivl mange forklaringer herpå, men det synes klart, at selv i informationsteknologiens tidsalder er transportmulighederne for både personer og varer af stor betydning for regional konkurrenceevne og velfærd.
5. Der sættes i almindelighed ikke spørgsmålstejn ved den langsigtede sammenhæng mellem de forskellige økonomiske udviklingsniveauer og transport. Det er meget vigtigt at have et effektivt europæisk transportsystem for den økonomiske udvikling og for at

---

<sup>2</sup> Dette gælder navnlig de svageste regioner (mål 1) med udviklingsefterslæb og de laveste BNP-niveauer pr. indbygger, i almindelighed under 75% af EU-gennemsnittet. EU yder også støtte til regioner, der er ramt af industriel tilbagegang (mål 2 under strukturfondene), landdistrikter med problemer (mål 5b) samt områder med lav befolkningstæthed (mål 6). Sidstnævnte områder, der især ligger i de rigere medlemsstater, har mindre behov med hensyn til infrastrukturer.

EU's borgere, de erhvervsdrivende og regionale og lokale samfund kan få det fulde udbytte af et område uden indre grænser. Visse andre faktorer indebærer imidlertid, at sammenhængen skal analyseres nøje. For visse former for økonomisk aktivitet tegner fragtomkostningerne sig for det første for en relativt lille del af de samlede produktionsomkostninger<sup>3</sup>, og deres betydning for placeringen af den økonomiske aktivitet behøver derfor ikke at være afgørende.

6. Selv om forbedrede transportfaciliteter generelt gør en mindre udviklet region mere attraktiv for investering ved at forbedre adgangen til råvarer m.m. og til afsætningsmarkederne for de færdige produkter og ved at gøre det nemmere at foretage forretningsrejser, så er der for det andet tilfælde, hvor forbedrede transportmuligheder også har gjort det nemmere for virksomheder i mere udviklede regioner at levere varer og serviceydelser direkte til fattigere regioner; dette har kunnet forringe sidstnævntes muligheder for økonomisk udvikling, selv om det altid er vanskeligt at vurdere, hvilken økonomisk udvikling, der ville have fundet sted, hvis der ikke var blevet foretaget investeringer. Et ekstremt eksempel, hvor der er blevet investeret relativt meget i transport, og man alligevel har et udviklingsefterslæb, er Syditalien. Det modsatte kan siges at være tilfældet for Irland eller de nordiske regioner<sup>4</sup>.
7. Det er klart, at investering i transport alene ikke fører til mindre udviklingsforskelle. Virkningen af transportforbedringerne afhænger af, at der gøres en supplerende indsats, som kan sætte de økonomisk svage regioner i stand til at anvende de muligheder, der skabes. Erfaringerne viser, at i en sådan kontekst har omhyggeligt udvalgte investeringer i transportinfrastruktur i Grækenland, Spanien, Irland og Portugal haft positive langtidsvirkninger for privat investering og økonomisk udvikling i regionerne, selv om der kan være store forskelle med hensyn til den endelige effekt<sup>5</sup>.

## 2.2 Beskæftigelse og transport

8. Transport kan bidrage til at forbedre beskæftigelsen på mange måder. Investering i transportinfrastruktur fremmer beskæftigelsen, både på lang og kort sigt. De kortsigtede virkninger, som kan registreres i forbindelse med byggefasen, er de nemmeste at måle. Dette er ofte et af de tiltrækkende aspekter ved offentlig investering i transportinfrastruktur. Den kortsigtede beskæftigelsesfremmende effekt er velkommen, navnlig i regioner med høj arbejdsløshed, men er ikke det primære mål med investering i transportinfrastrukturer, som har til formål at sikre langsigtede gevinster i form af forbedret konkurrenceevne og varig beskæftigelse. Det er denne form for beskæftigelse, EU's samhørighedspolitikker især fokuserer på. Dette betyder, at der i forbindelse med regionale programmer skal foretages en omhyggelig vurdering af, hvordan investering i transport kan bidrage til at forbedre konkurrenceevne og beskæftigelse sammenlignet

---

<sup>3</sup> I de fleste tilfælde udgør transportomkostningerne under 5% af de samlede produktionsomkostninger.

<sup>4</sup> I Italien er det blevet hævdet, at de forbedrede transportvilkår i 1950'erne og lavere transportomkostninger mellem nord og syd bevirkede, at de syditalienske virksomheder ikke længere var beskyttet mod konkurrencen fra Norditalien og således medvirkede til at skabe industriel nedgang.

<sup>5</sup> Jf. f.eks. LSE (London School of Economics), "Study of the socio-economic impact of projects financed by the Cohesion Fund" (1997). Denne undersøgelse er finansieret af Europa-Kommissionen.

med andre alternative investeringer på områder som f.eks. små og mellemstore virksomheder, F&U og menneskelige ressourcer.

9. For at sikre et velfungerende arbejdsmarked, hvor arbejdstagerne har den bedst mulige adgang til beskæftigelse, er det endvidere af meget stor betydning at have effektive transportsystemer. Noget af arbejdsløsheden i EU er skifteledighed, som kan være et resultat af dårligt indrettede transportsystemer, der selv inden for relativt korte afstande, f.eks. i et enkelt byområde, udgør en hindring for arbejdsløses bevægelighed. Det anerkendes i stigende grad, at det er meget vigtigt, at der i den forbindelse tages hensyn til personer, der ikke bruger privatbil; herved kan der opnås større effektivitet og miljøfordele. Det vigtigste er her ofte ikke, at der etableres en ny transportinfrastruktur, men at der etableres transportservice (især offentlig transport).

### **3. Politikker, der skal gøre EU's regioner mere tilgængelige og styrke samhørigheden**

#### **3.1 EU's strukturfonde, Samhørighedsfonden og EIB**

10. Det er et af Unionens centrale mål at styrke den økonomiske og sociale samhørighed. Siden reformen af strukturfondene i 1988 er der blevet anvendt betydeligt flere EU-midler til investering i kapitalressourcer og menneskelige ressourcer for at udjævne udviklingsniveauforskelle. Statistikkerne viser, at der i EU's svageste regioner, som er støtteberettigede under strukturfondenes mål 1, investeres betydeligt mindre end i den øvrige del af Unionen; de største forskelle finder man i forbindelse med økonomisk infrastruktur, herunder transport (jf. bilag). Der findes også infrastrukturmangler i andre støttemodtagende regioner i de rigere medlemsstater, navnlig i de mere isolerede og fjerntliggende regioner.
11. EU har forsøgt at udjævne forskellene ved at koncentrere sin indsats om brede, strategiske udviklingsprogrammer, der tager sigte på at fremme investeringerne i nøgleinfrastrukturer, og ved at forbedre de menneskelige ressourcer og virksomhedsmiljøet i almindelighed. Siden 1989 er indsatsen under Den Europæiske Fond for Regionaludvikling (EFRU), der er den største af de fire strukturfonde og den vigtigste EU-finansieringskilde for infrastrukturinvesteringer, blevet koordineret med indsatsen under de andre fonde i forbindelse med gennemførelse af udviklingsprogrammer.
12. Strukturfondene har siden 1993 været suppleret af Samhørighedsfonden, som støtter investeringsprojekter under det transeuropæiske transportnet og investering i miljøinfrastruktur.
13. EFRU deltager i finansiering af transportinfrastruktur i de mindst udviklede regioner (mål 1-regioner, hvor BNP'et pr. indbygger generelt er på under 75% af EU-gennemsnittet). Dette har omfattet et direkte bidrag til TEN-udvikling.
14. De strategiske planer for de støttede regioner, som benævnes EF-støtterammer (EFRS), indeholder prioriteter og retningslinjer for investering i transportinfrastrukturer. Bortset fra støtterammerne findes der visse programmer, som er fastlagt på Kommissionens initiativ, f.eks. REGIS (for regioner i EU's yderste periferi) eller INTERREG (grænseoverskridende samarbejde), hvorunder der også ydes støtte til investering i transportinfrastruktur.

15. I løbet af den første programmeringsperiode (1989-1993) blev der under mål 1-støtterammer via strukturfondene (EFRU) ydet omkring 8 mia. ECU (1994-priser) til investering i transportinfrastruktur (næsten 50% af i alt 16,2 mia. ECU til investering i basisinfrastrukturer). For den igangværende periode (1994-1999) er der blevet bevilliget ca. 13,7 mia. ECU til investering i transport i mål 1-regioner. Heraf er 70% beregnet for veje og motorveje, 16% for jernbaner, 3% for lufthavne, 5% for havne og 4,5% for andre transportrelaterede foranstaltninger (udvikling af kombineret transport og offentlig transport og gennemførelse af transportundersøgelser).
16. Med hensyn til Samhørighedsfonden anvendes ca. 50% af de tilgængelige midler til forbedring af transportinfrastruktur, og i overensstemmelse med traktaten fokuseres der i den forbindelse udelukkende på transeuropæiske net. Samhørighedsfonden opererer i øjeblikket i fire lande (Grækenland, Spanien, Irland og Portugal) og har mellem 1993 og 1999 investeret mere end 5 mia. ECU i udvikling af vigtige TEN-forbindelser<sup>6</sup> - 69% heraf til veje og motorveje, 23% til jernbaner, 4,4% til lufthavne, 3% til havne og 0,5% til skibstrafiksystemer (VTS, vessel traffic management system).
17. Strukturfondene og Samhørighedsfonden har siden 1989 været en meget vigtig finansieringskilde i forbindelse med udviklingen af EU's transportinfrastruktur, og de har bidraget til at forbedre tilgængeligheden for de fjerntliggende og isolerede regioner, selv om der lang tid fremover vil være meget at indhente (jf. statistikker). Det erkendes samtidigt, at transportbehovet i de svagere regioner ikke er de samme som i de mere udviklede regioner. Det er f.eks. hverken nødvendigt eller ønskværdigt at forsøge at genskabe sidstnævntes transportsystem i de førstnævnte regioner, hvad angår balancen mellem de forskellige transportmåder. I fjerntliggende og isolerede regioner bør der endvidere tilskyndes til at begrænse negative miljøkonsekvenser i forbindelse med transport og til at gå over til mere miljøvenlige transportmåder.
18. EIB bidrager også med lån til virkeliggørelse af EU's økonomiske og sociale samhørighedsmål. Regionaludvikling har lige fra starten været en af EIB's vigtigste prioriteter. To tredjedele af bankens udlån går til regionale foranstaltninger og heraf anvendes en stor del - ca. en tredjedel - til finansiering af transportinfrastrukturprojekter (jf. bilag IV). EIB's indsats koordineres nøje med foranstaltningerne under strukturfondene og Samhørighedsfonden og TEN-budgettet. En fjerdedel af EIB's lån til regionale udviklingsprojekter indgår i samfinansiering med strukturfondene.

### **3.2 Fysisk planlægning på EU-niveau: udviklingsplanen for EU's område, ESDP**

19. EU's regionalpolitikker bidrager til at løse problemerne i forbindelse med den skæve udvikling i Europa. På tværnationalt plan kræves der imidlertid en yderligere og supplerende indsats for at fremme en generelt velafbalanceret udvikling på EU's område. Dette gælder især transport, hvor udviklingen i de enkelte lande har medført, at det europæiske net mange steder er usammenhængende; det har bl.a. givet anledning til anvendelse af ikke-kompatible systemer og tekniske standarder, spild og dobbeltarbejde. Med hensyn til transeuropæiske net påpeges det i traktaten, at der er behov for et mere

---

<sup>6</sup> Samhørighedsfonden og EFRU støtter udviklingen af prioriterede TEN-projekter i forbindelse med bygning af græske motorveje, forbindelser for kombineret transport mellem Portugal og Spanien, Irland/UK/Benelux-vejkorridoren, højhastighedstoget syd og Cork/Dublin/Belfast-jernbaneforbindelsen.

sammenhængende transportsystem på EU-plan, som kan sikre en mere afbalanceret anvendelse af EU's område (se også nedenfor i punkt 3.3.)

20. Transport er også et vigtigt område i udviklingsplanen for EU's område (ESDP). På det uformelle ministermøde i Noordwijk i juni 1997 godkendtes det første officielle udkast hertil; der er tale om et referencedokument, som indeholder retningslinjer for en integreret og fælles fremgangsmåde i forbindelse med fysisk planlægning på EU-plan. Udviklingsplanen understøtter EU's transport og -sammenhængsmål gennem identificering af behovet for forbedret tilgængelighed og en mere effektiv og bæredygtig anvendelse af infrastruktur og opfordrer til, at der ydes støtte til udvikling af EU's svageste regioner.
21. Samarbejde på alle niveauer i den offentlige og private sektor anses for at være af afgørende betydning for, at udviklingsplanen kan anvendes på den bedst mulige måde som et redskab til fremme af udviklingen. Den strategi, der foreslås i udviklingsplanen, er langsigtet. For at kunne opnå den tilsigtede effekt skal alle berørte aktører medvirke til at opstille kohærente mål for udviklingen af EU's område.

### **3.3 Samhørighed og den fælles transportpolitik**

22. Udviklingen inden for den fælles transportpolitik viser, at man i stigende grad anerkender dens betydning for den regionale og sociale udvikling og for sammenhøigheden i EU. Bag den fælles transportpolitik lå der oprindeligt en anerkendelse af transportens afgørende betydning for gennemførelsen af EU's indre marked og for den frie strøm af varer, tjenesteydelser, arbejdskraft og kapital over medlemsstaternes grænser. Med undertegnelsen af Maastricht-traktaten blev der lagt yderligere vægt på udviklingen af det transeuropæiske transportnet (TEN) og på at bidrage til at styrke den økonomiske og sociale sammenhæng og på at gøre transportsystemerne bæredygtige i miljømæssig forstand. Den fælles transportpolitik kan bidrage til at begrænse de regionale forskelle og forbedre den økonomiske og sociale sammenhæng på en række måder, ved at der skabes muligheder for et positivt samspil med politikker, der finansieres under strukturfondene og Samhørighedsfonden, således som det vil blive diskuteret i det følgende.

#### ***Politikken for det transeuropæiske transportnet (TEN)***

23. En integreret Europæisk Union med et indre marked kræver, at den på sit område har et omfattende net af moderne transportforbindelser mellem alle dens store befolkningscentre, hvilket fremgår af traktatens afsnit om transeuropæiske net. I traktaten understreges ligeledes den særlige betydning, sådanne transeuropæiske net har med hensyn til at skabe "forbindelse mellem på den ene side områder, indlandsområder og randområder og på den anden side Fællesskabets centrale områder". Unionen støtter projekter af fælles interesse ved at medfinansiere feasibility-undersøgelser og ved at yde långarantistøtte, rentegodtgørelse og, i visse tilfælde, direkte tilskud. Der er øremærket bevillinger på ca. 1,8 mia. ECU til transeuropæiske net i perioden 1995-1999.
24. Strukturfondene og Samhørighedsfonden har ligeledes ydet betydelig finansieringsstøtte til udviklingen af transeuropæiske net. I indeværende programmeringsperiode vil EFRU have bidraget med ca. 3,5 mia. og Samhørighedsfonden med ca. 5 mia. ECU til gennemførelse af TEN-projekter. I perioden 1994-1997 indgik EIB finansieringsaftaler om lån til TEN-transportprojekter, der beløb sig til i alt 14,2 mia. ECU. Den Europæiske Investeringsfond havde siden sin start i 1994 og frem til udgangen af 1997 ydet garantier på 510 mio. ECU til TEN-transportprojekter. I sine Agenda 2000-forslag til etablering af

rammer for den fremtidige finansiering af Unionens politikker understregede Kommissionen, at den fortsatte udvikling af de transeuropæiske net vil medvirke til både at styrke bæredygtig udvikling og den indre samhørighed i Unionen ved at knytte regionerne tættere sammen<sup>7</sup>.

25. I 1996 vedtog Europa-Parlamentet og Rådet EU-retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet. I henhold til disse retningslinjer skal nettet dække hele EU's område. Det skal forbedre tilgængeligheden, og det skal navnlig tilstræbes at skabe forbindelse mellem øer, indlandsområder og randområder og vigtige centre, sådan som traktaten kræver, og at forbinde større byområder og regioner i EU. En af prioriteterne er i den forbindelse, at der tages hensyn til miljøet ved planlægning og etablering af nettet. I overensstemmelse med et mandat i retningslinjerne for de transeuropæiske net er Kommissionen i øjeblikket i gang med at gennemgå metoder til strategisk miljøevaluering af de transeuropæiske net.
26. Der er ved planlægning af det transeuropæiske transportnet taget hensyn til behovene i randområderne. På grund af den vigtige rolle, lufttransporten spiller for de fjerntliggende regioner, har der været særlig opmærksomhed omkring lufthavne på øer, især dem, der er afhængige af turisme, og i fjerntliggende områder i de nordiske og sydeuropæiske medlemsstater. Mange af randområderne har lange kystlinjer og øer, og det er derfor særligt vigtigt at inkorporere søtransport i et overordnet integreret transportnet. Manglen på effektivitet i de havne, hvor forskellige transportmåder kombineres, har imidlertid ofte været en svaghed. Rådet og Europa-Parlamentet er blevet forelagt et forslag til styrkelse af havnenes rolle i net.
27. Færdiggørelsen af transeuropæiske transportnet er en nødvendig forudsætning for fysisk integrering og øget tilgængelighed. Undersøgelser bekræfter imidlertid, at de transeuropæiske net skal integreres i en bredere strategi, for at man kan opnå maksimal fordel af dem<sup>8</sup>. Undersøgelserne har bl.a. ført frem til følgende konklusioner:
- Det er tilsyneladende mellemstore byer i regioner, som er placeret centralt og ved knudepunkter, der opnår de største tilgængelighedsgevinster. Mange byer, der er beliggende ved højhastighedsjernbaner og motorveje kan forvente en betydeligt bedre fysisk tilgængelighed.
  - De vigtigste storbyområder nyder også godt af de transeuropæiske net, men i mindre grad end de mellemstore byer. Dette afspejler den allerede veludviklede transportinfrastruktur i disse regioner.
  - For at randområderne og de fjerntliggende regioner kan få størst mulig fordel af de transeuropæiske net, er det nødvendigt at foretage supplerende investeringer i sekundære net.

---

<sup>7</sup> Europa-Kommissionen (1997) : 'Agenda 2000: Et udvidet og styrket EU'.

<sup>8</sup> "Accessibility Study on the Peripheral Regions of the Community Territory: ICON indicator 1995 & 2020", MCRIT Barcelona, november 1994.

28. Der har været lagt stor vægt på spørgsmål af denne type i forbindelse med forberedelsen af de integrerede EU-regionalprogrammer under strukturfondene; man har således forsøgt at kombinere støtte til TEN-projekter i de støttede regioner med støtte til investering i lokale net.

### ***Offentlig transport***

29. Lokal og regional passagertransport er af stor betydning for et velfungerende arbejdsmarked og for den økonomiske udvikling og udgør ligeledes en vigtig service for forbrugerne. I EU's byområder kan den offentlige transport bidrage til at nå de opstillede miljømål, f.eks. med hensyn til støj og luftkvalitet. Den kan endvidere medvirke til at forbedre livskvaliteten og øge den sociale samhørighed ved at begrænse isolationen for ugunstigt stillede boligområder og forbedre adgangsmulighederne til bycentre med behov for byfornyelse. Offentlig transport er også vigtig for indbyggere i landdistrikter, der ikke har egen bil. Indsatsen for at gøre den offentlige transport mere brugervenlig øger endvidere brugsmulighederne for de bevægelseshæmmede.
30. Den offentlige transport spiller derfor en supplerende rolle i Unionens generelle indsats til bekæmpelse af social udstødelse. Beregninger viser, at op til 40% af EU's husstande ikke råder over egen bil. Det er derfor en nødvendighed at have adgang til offentlige transportsystemer for at sikre bevægeligheden for en stor del af befolkningen, herunder de bevægelseshæmmede, og for at sikre adgangen til beskæftigelse. Investeringer i offentlig transport kan i den forbindelse bidrage til virkeliggørelse af forskellige politiske mål på samme tid (bl.a. bedre bevægelighed for ugunstigt stillede sociale grupper, begrænsning af forurening og af CO<sub>2</sub>-emissioner) og bør prioriteres højere og evt. understøttes af strukturfondene.
31. I meddelelsen og handlingsprogrammet vedrørende borgernes netværk understreges betydningen af, at der findes alternativer til privatbilen, og der beskrives måder og midler til at forøge potentialet inden for den offentlige passagertransport i Europa.

### ***Offentlig service***

32. Liberaliseringen af EU's transportsektor under den fælles transportpolitik hen imod et åbent og konkurrencepræget marked er baseret på lovgivning, der tager sigte på at tilvejebringe transportserviceydelser, som er tilgængelige og til at betale for alle EU's borgere. Liberalisering af serviceydelser uden passende lovgivningsrammer kunne for det første medføre mangel på transportmuligheder i landdistrikter eller i tyndt befolkede og fjertliggende regioner og for det andet medføre en prioritering af transportmåder, der hverken er hensigtsmæssig eller bæredygtig over en længere periode. Der er derfor fare for, at der kan ske en alvorlig underminering af Unionens indsats under dens regionalprogrammer for at skabe nye muligheder i sådanne områder. I Amsterdam-traktaten, der blev vedtaget i juni i 1997, blev det slået fast, at det ikke altid er nok at lade markeds kræfterne råde. Dette blev gjort med en henvisning til betydningen af serviceydelser af generel økonomisk interesse, der kan medvirke til at skabe social og territorial samhørighed.
33. Fra et samhørighedssynspunkt er det vigtigt at sikre, at den fælles transportpolitik medvirker til at skabe rammer for opretholdelse af en transportservice, der måske er mindre rentabel, men som har en høj samfundsøkonomisk værdi. Hvis en transportservice i det mindste på kort sigt ikke selv kan dække sine

driftsomkostninger, kan det af hensyn til den regionale udvikling eller af sociale hensyn være nødvendigt med offentlige servicekontrakter.

34. Det er samtidig nødvendigt at være forsigtig i forbindelse med definitionen af offentlig service og tildeling af servicekontrakter. Sådanne kontrakter skal tildeles ved hjælp af procedurer, der er gennemsigtige, objektive og neutrale, hvad angår de bevilligende myndigheder. I visse tilfælde har tildelingen af ubegrænsede og eksklusive rettigheder til individuelle operatører i transportsektoren ikke været nogen garanti for servicekvalitet.
35. De nuværende EU-rammer for offentlige servicekontrakter omfatter kontrakter i den maritime sektor for tjenesteydelser til øsamfund, der ofte ikke er særligt indbringende. Medlemsstaterne har ret til at knytte *cabotage*-rettigheder til regler for offentlig service, som forpligter de berørte rederier til at opretholde en regelmæssig transportservice til, fra eller mellem øerne<sup>9</sup>. Inden for lufttransporten kan medlemsstaterne kræve, at der indgås forpligtelser vedrørende offentlig service for at sikre, at der opretholdes ruter til randområder eller mindre udviklede regioner eller andre ikke-rentable ruter, som anses for at være af stor betydning for den økonomiske udvikling i de berørte områder<sup>10</sup>. Der er allerede indgået forpligtelser vedrørende offentlig service på mere end 120 ruter.

#### ***Rimelig og hensigtsmæssig fastsættelse af transportpriser***

36. Prisfastsættelsen for transportservice er et vigtigt område. For at opnå en effektiv fordeling af ressourcer skal priserne afspejle de faktiske omkostninger ved anvendelsen af de pågældende ressourcer. De bør ikke kun vedrøre de private omkostninger, men også de eksterne omkostninger i forbindelse med miljøforringelse forårsaget af transport, tab på grund af en stor trafikbelastning, ulykker m.m. (de såkaldte eksternaliteter). Dette påpeges i Kommissionens hvidbog om afgiftsberegning for importinfrastruktur, hvor man slår til lyd for, at infrastrukturafgifterne normalt skal afspejle de marginale omkostninger i forbindelse med deres anvendelse, og at de eksterne transportomkostninger skal internaliseres gennem passende kombinationer af afgifter og bompenge. Dette opfattes som den bedste måde til at sikre effektiv transport og bæredygtig bevægelighed på længere sigt til fordel for alle EU's regioner og økonomier.
37. Mere effektiv anvendelse af transport vil medføre lavere transportomkostninger for hele samfundet og lavere omkostninger for visse producenter. I visse tilfælde kan transportomkostningerne imidlertid stige. Dette kan navnlig være tilfældet for producenter i randområder, der er afhængige af en enkelt transportmåde, og ved salg over store afstande til store centralt beliggende markeder i konkurrence med lokale producenter. Visse randområder kan derfor ønske at tage skridt til at forbedre konkurrencesituationen for sådanne producenter ved at hjælpe dem med at tilpasse sig produktionsstrukturer for produkter med en større værdi i fordel til vægt og ved at

---

<sup>9</sup> Rådets forordning nr. 3577/92. Retningslinjerne for statsstøtte til søtransport tillader i visse tilfælde direkte støtte til skibsejere til dækning af driftstab, der er opstået i forbindelse med offentlige serviceforpligtelser, der omfatter havne, som betjener randområder i EU eller ruter med lav trafikthed, der anses for at have afgørende betydning for den økonomiske udvikling i disse regioner.

<sup>10</sup> Rådets forordning nr. 2408/92.

forbedre større transportsystemers kvalitet og fleksibilitet. Dette kan alt efter de forskellige situationer ske med støtte fra enten strukturfondene eller Samhørighedsfonden. I hvidbogen anføres det i forbindelse med overvejelser omkring samhørighedsaspekterne<sup>11</sup>, at i landdistrikter eller randområder, hvor der kun er lidt infrastruktur og trafikbelastning, er afgifter, der er baseret på disse omkostninger, så lave, at der ikke er grund til at tro, at det generelt vil få negative konsekvenser, hvis afgifterne beregnes på grundlag af marginalomkostningerne. Som det er påpeget ovenfor, vil en sådan ordning kunne give betydelige indtægter og dermed styrke de mindre udviklede regioner økonomisk.

### ***Transportsystemintegrering og kombineret transport.***

38. Det er et grundlæggende træk ved et velfungerende transportnet, at det er i stand til at kombinere forskellige transportmåder i et sammenhængende transportsystem til transport af passagerer og gods. De geografiske forhold for de fleste af de fattigere medlemsstater gør, at det ofte er nødvendigt at anvende mere end en transportmåde for at kunne sikre forbindelserne til de pågældende landes centre, og dette gælder især transport af gods. I meddelelsen om intermodal godstransport (1997)<sup>12</sup> redegjorde Kommissionen for potentialet for udvikling af intermodal transport, der kan give erhvervsdrivende og speditører nye muligheder og bedre omkostningseffektivitet over lange afstande. Mange af de flaskehalse, der identificeres i transportsystemet, er umiddelbart relevante for Unionens randområder. Som en yderligere foranstaltning til at fremme kombineret transport har Kommissionen vedtaget et forslag til integrering af søhavne og flod- og kanalhavne og kombinationsterminaler i de transeuropæiske net<sup>13</sup>.

### ***Offentlig og privat finansiering***

39. Der er en lang tradition for offentlig finansiering af transportinfrastrukturer og tilhørende serviceydelser, og erfaringerne er forskellige fra medlemsstat til medlemsstat. I tidens løb har der været en tendens til øget privat deltagelse, hvilket afspejler et ønske om at skabe mere markedsdisciplin - i nogle tilfælde via privatisering - og om at begrænse presset på de offentlige budgetter. Ved at kombinere offentlige finansielle ressourcer med private ressourcer og privat ledelse kan man ofte forbedre projekternes levedygtighed. Den offentlige sektors deltagelse er betinget af udsigter til passende

---

<sup>11</sup> I hvidbogen påpeges det, at konsekvensen af ændringer i transportpriserne for randområder eller mindre udviklede områder skal undersøges nærmere. Priserne skal differentieres således at de regioner, der har mindst trafik og forurening, berøres mindst. I de tilfælde, hvor der er bekymring for, at højere brugertakster vil være til hinder for den økonomiske udvikling i randområder eller mindre udviklede områder, kan der foretages en smidig og gradvis gennemførelse af prisreformer.

<sup>12</sup> Kom (97) 243 endelig udg. af 29.5.97.

<sup>13</sup> Kom (97) 681.

indtægter med et acceptabelt usikkerhedsmoment, og fordelingen af risiko på den offentlige og private sektor skal overvejes nøje<sup>14</sup>.

40. Det er i forbindelse med transportinfrastrukturer, der er medfinansieret under strukturfondene og Samhørighedsfonden, blevet forsøgt i højest mulig grad at anvende alternativer til tilskud, herunder lån fra Den Europæiske Investeringsbank, for at øge den løftestangseffekt, der kan opnås med de begrænsede EU-ressourcer. Hvis der med projekterne ikke opnås nogen indtjening eller først kan opnås indtjening på lang sigt - sådan forholder det sig ofte i de mindst udviklede regioner - er der kun begrænsede alternativer til de klassiske finansieringstilskud. Kommissionen undersøger sammen med EIB, EIF og andre, hvordan man kan udvide brugen af privat finansiering, herunder til områder, hvor man kun har begrænset erfaring med denne form for finansiering.

### ***Transport, miljø og samhørighed***

41. Miljøbeskyttelse er på EU-plan et fælles mål for transport- og samhørighedspolitikkerne og for mange andre politikker. I EU-samhørighedspolitikkerne påpeges det, at miljøet både kan tiltrække nye investeringer og være med til at skabe nye muligheder, f.eks. gennem udvikling af ren teknologi. Ved gennemførelsen af EU's strukturpolitikker skal projekternes miljøkonsekvenser, bl.a. i transportsektoren, vurderes på grundlag af principperne om bæredygtig udvikling og EU-lovgivningen.
42. Der er i EU's transportpolitik i stadig stigende grad blevet lagt vægt på bæredygtig bevægelighed, hvilket er i overensstemmelse med de overordnede samhørighedsmål, som er blevet beskrevet i forskellige grøn- og hvidbøger<sup>15</sup>. Det er i de centrale EU-regioner, man har flest forurenings- og trafikproblemer, selv om mange byområder og turistområder i de fattigere regioner også har betragtelige problemer af denne type. Randområderne og de mindre udviklede regioner har ofte enestående miljøfordele, som kan opretholdes, hvis der tages passende skridt nu til forbedring af offentlig transport og trafikstyring og omhyggelig prioritering i forbindelse med udvikling af infrastrukturer.

---

<sup>14</sup> Dvs., at de private virksomheder bygger infrastrukturene og staten (eller brugeren eller begge) betaler for brug af disse i forhold til den trafikale belastning af den pågældende infrastruktur.

<sup>15</sup> Europa-Kommissionen (1996): Hvidbog - En strategi for et effektivt og moderne jernbanesystem i EU, hvidbog KOM(96)421;

Europa-Kommissionen (1997): Meddelelse om Transeuropæiske hurtigruter for godstog KOM(97)242;

Europa-Kommissionen (1997): Intermodalitet og intermodal godstransport i Den Europæiske Union - En systemorienteret løsningsmodel for godstransporten - Strategier og tiltag, der kan øge effektiviteten og give bedre og mere bæredygtige transporttjenester KOM(97)243;

Europa-Kommissionen (1995): Meddelelse om udviklingen inden for short sea shipping i Europa: Perspektiver og udfordringer KOM(95)317;

Europa-Kommissionen (1995): Mod fair og effektiv prissætning på transportområdet - politiske muligheder for at internalisere de eksterne omkostninger ved transport inden for Den Europæiske Union - en grøn bog KOM(95)691;

Europa-Kommissionen (1997): Grønbog om søhavne og skibsfartsinfrastruktur KOM(97)678.

43. Der har i de seneste 25 år været en meget markant vækst i både passagertrafik og godstransport, og denne vækst fortsætter<sup>16</sup>. Dette har været en væsentlig forureningskilde<sup>17</sup>. Emissionsniveauet er normalt lavere i forbindelse med jernbanetransport, flod- og kanaltransport og søtransport. Emissionerne fra luftransporten er hastigt stigende i takt med efterspørgslen. Med en overgang til mere miljøvenlige transportmåder vil det være muligt at begrænse miljøkonsekvenserne. Dette vil kræve, at man kombinerer forskellige politiske foranstaltninger, således som det diskuteres i afsnit 4 nedenfor.
44. Det er en særlig prioritet, at der gøres bedst mulig brug af de foreliggende muligheder i transportsystemet. Dette er ikke kun nødvendigt af effektivitetshensyn, men også for at sikre miljømæssig bæredygtighed.

#### *Den eksterne dimension: forbindelser til de central- og østeuropæiske lande og middelhavslandene*

45. Udvidelsen af EU mod øst er en af de vigtigste politiske prioriteter og bestemmende for Unionens aktiviteter på alle områder. EU er imidlertid også i færd med at udvikle nye forbindelser med nabolande i det sydlige middelhavsområde. Med etableringen af tættere eksterne forbindelser følger nye behov for at forbedre den territoriale integrering og den økonomiske og sociale samhørighed.
46. Op til udvidelsen og efter denne forventes der en betydelig forøgelse af trafikken mellem de nye medlemsstater og EU. For de central- og østeuropæiske lande er opgaven at opnå en vellykket integrering i Unionen i begyndelsen af det næste århundrede og at sikre en passende balance mellem forskellige transportmåder. Både for disse lande og nabolandene i den sydlige del af middelhavsområdet bliver transport en afgørende faktor for udviklingen af handelsforbindelser.
47. Hvad angår fremtidige forbindelse til de central- og østeuropæiske lande, blev der på den tredje paneuropæiske transportkonference i 1997 i Helsingfors opnået enighed om retningslinjerne for etableringen af et paneuropæisk transportnet; der blev her fastlagt 10 prioriterede transportkorridorer til at forbinde øst og vest og til at forbedre forbindelserne i de central- og østeuropæiske lande. Med udvidelsen vil disse korridorer udgøre grundlaget for udvidede transeuropæiske net, som forberedes i forbindelse med den igangværende vurdering af transportinfrastrukturbehovene (TINA). Der er blevet udarbejdet en midtvejsrapport, der indeholder et forslag til et net. Kommissionen har under strukturpolitikkerne fremlagt et forslag for Rådet og Europa-Parlamentet vedrørende et nyt instrument til ydelse af strukturel bistand i de nye medlemsstater i en periode forud for tiltrædelsen (ISPA). Det foreslås i den forbindelse at koncentrere

---

<sup>16</sup> Godstransporten er steget med 70% og passagertransporten med 110% siden 1970. Dette er resultatet af den intensive udvikling af vejtransporten (+156%) og nedgangen i jernbanetransporten på 22% mellem 1970 og 1995. Mens vejtransportens andel steg fra 48.5% i 1970 til 72.3% i 1995 og stadig er stigende, faldt jernbanetransportens andel i samme periode fra 31.8 til 14.4% [kilde: EUROSTAT, EU-Transport i tal, nr.2/1997].

<sup>17</sup> Det anslås, at transporten tegner sig for 25% af EU's samlede emissioner af CO<sub>2</sub>, som er den største kilde til "drivhus"-gasser (biltrafikken tegner sig for 12-13%). Disse emissioner steg med 76% i firserne og forventes at stige med 25% i indværende årti. Emission af andre gasser som f.eks. nitrogenoxid bidrager imidlertid også til forureningen (transporten tegner sig for 58% af de samlede emissioner).

ressourcer om infrastrukturprojekter - parallelt med Samhørighedsfonden - inden for transport og miljø i denne fase. Der vil under ISPA blive ydet støtte til transportinfrastruktur med henblik på at fremme bæredygtig bevægelighed. Der vil blive tale om sammenslutning og interoperabilitet for nationale net og de transeuropæiske net samt forbedring af adgangen til disse net. De nye transportprojekter skal gøre det muligt at fremme en fuldstændig integrering af nye medlemmer i EU i starten af det kommende århundrede og at understøtte udviklingen af konkurrencedygtige markedsøkonomier. Dette vil også medvirke til at forbedre ansøgerlandenes kendskab til EU's procedurer under strukturpolitikkerne.

## 4. Vejen frem

### 4.1 Konkurrenceevne og beskæftigelse: forøgelse af effekten af EU's bidrag

48. EU's strukturpolitikker vil fortsætte med at fokusere på fremme af økonomisk og social samhørighed med bæredygtige transportsystemer og serviceydelser som nogle af de vigtigste elementer. Erhvervslivet skal have adgang til markeder, leverandører og en veluddannet arbejdsstyrke, og borgerne har brug for gode transportmuligheder for at kunne få adgang til beskæftigelse, uddannelse og sociale aktiviteter. Som det er fastslået i Kommissionens nye EFRU-forordning, vil der imidlertid være en differentieret prioritering af transport: investering i større transportprojekter i regioner, hvor der er betydelige infrastruktur mangler (navnlig landene under Samhørighedsfonden og mål 1 og randområder), vil fortsætte. I forbindelse med finansiering under strukturfondene i andre regioner vil der sandsynligvis blive fokuseret mere på etablering af små infrastrukturer, der er knyttet til udvikling af erhvervs muligheder og på forbedring og anvendelse af allerede eksisterende faciliteter. Under alle omstændigheder skal prioriteringer i forbindelse med udvikling af transportsystemer evalueres ud fra indvirkningen på vækst, konkurrenceevne, miljø og skabelse af varig beskæftigelse inden for rammerne af integrerede udviklingsprogrammer for de berørte regioner. Der vil i den forbindelse blive iværksat initiativer under EFRU og Samhørighedsfonden i de 15 nuværende medlemsstater til fremme af en større relativ investering i jernbaner, kombineret transport, havne, søtransport og offentlig transport og af større hensyntagen til miljømål og mål under den fælles transportpolitik; herved kan man forbedre den fordeling på transportmidler, der afspejles af det nuværende finansieringsmønster<sup>18</sup>. Ved evaluering af forslag til regionale udviklingsprogrammer i medlemsstaterne vil Kommissionen prioritere kombineret transport og offentlig transport i byer.
49. Den samlede økonomiske gevinst og samfundsgevinsten på lang sigt - herunder med passende vægt lagt på beskæftigelseseffekten - vil fortsætte med at være udgangspunktet for Kommissionens støtte til storstilede projekter under strukturfondene og i forbindelse med vurdering af projekter under Samhørighedsfonden. Med henblik på at opnå de bedst mulige resultater bør de regionale transportprioriteter opstilles i samarbejde med de berørte aktører på regionalt og lokalt niveau.
50. Der kan gøres mere for at forbedre EU-instrumenternes effektivitet, og Kommissionen vil tilstræbe at:

---

<sup>18</sup> Jf. statistiske bilag.

- Øge løftestangeffekten af EU-tilskuddene under strukturfondene og Samhørighedsfonden og TEN-budgettet ved at anvende andre finansieringsformer end tilskud og tilskynde til større privat deltagelse og lånfinansiering. Der skal ses nærmere på nyskabende måder til anvendelse af offentlig støtte til transport; man bør i den forbindelse basere sig på det arbejde, der allerede er gjort af Gruppen på Højt Plan vedrørende Partnerskab mellem den Offentlige og den Private Sektor inden for finansiering af TEN-projekter, da denne gruppe har undersøgt, hvordan partnerskaber mellem den offentlige og den private sektor kan fremskynde etableringen af de transeuropæiske net. Kommissionen har i en meddelelse<sup>19</sup>, der godkendtes af Rådet i oktober 1997, redegjort for, hvordan disse anbefalinger kan anvendes.
- Fremme anvendelse af en velafbalanceret fremgangsmåde i forbindelse med infrastrukturprioriteter og tage behørigt hensyn til tværregionale effekter. Der vil fra 1999 blive arrangeret rundbordsdrøftelser med deltagelse af europæiske, nationale og regionale deltagere. Man vil herigennem kunne opnå nyttig information til fastlæggelse af næste generation af regionaludviklingsstrategier under strukturfondene og samtidigt drage fordel af det arbejde, der gøres i forbindelse med udviklingsplanen for EU's område. Man har under ESDP i denne sammenhæng prioriteret intermodalitet og kombinerede transportsystemer og erkendt de muligheder, de europæiske havne frembyder for søtransport langs kysterne og anden søtransport over kortere afstande for de 15 medlemsstater (Samhørighedsfonden, Strukturfondene og TEN
- Som beskrevet i Agenda 2000, at forbedre koordineringen mellem EU-budgetinstrumenterne, både -transportbudgettet) og i en bredere europæisk og ekstra-europæisk kontekst (PHARE, TACIS, MEDA, ISPA) samt andre EU-instrumenter til finansiering af transportinfrastrukturer i og uden for de femten medlemsstater (EIB og EIF).

#### 4.2 Etablering af forbindelser i EU via transeuropæiske net

51. Udvikling af et transportnet, der styrker EU's samhørighed med særlig henblik på fjerntliggende områder og randområderne, vil forblive en prioritet i hele EU, ikke blot for strukturfondene og Samhørighedsfonden, men også under TEN-transportbudgettet, som ikke har geografiske begrænsninger.

De resultater, der opnås ved at skabe forbindelser mellem randområderne og de transeuropæiske net, afhænger ikke kun af investeringerne i de berørte regioner, men også af investeringerne i naboregionerne og -landene, som forbindelserne skal gå igennem. Med TEN-budgettet kan man tage hensyn til sådanne situationer og bistå med finansiering af infrastruktur i et land, samtidigt med at EU som helhed opnår store gevinster herved. Denne form for investering vil være en prioritet i den kommende finansieringsperiode (2000-2006), hvor Kommissionen forventer, at der vil være behov for et TEN-budget af en størrelsesorden på 5 mia. ECU.

52. For at sikre den mest effektive anvendelse af infrastrukturene vil der blive gjort en særlig indsats for at sikre, at transportinfrastruktursystemerne er indbyrdes kompatible (interoperable), og at forskellige transportmåder integreres. Der vil være særlig opmærksomhed omkring "intelligent" infrastruktur anvendelse og anvendelse af forbindelser mellem transeuropæiske net over lange distancer og lokale, sekundære net.

---

<sup>19</sup> KOM (97) 453 af 10. september 1997.

Disse områder er prioriterede områder i rapporten vedrørende revision af TEN-retningslinjerne; denne rapport skulle forelægge næste år.

For øer og mange randområder er havne en afgørende faktor i de kombinerede transportnet; i Kommissionens forslag til en revision af TEN-retningslinjerne, som i øjeblikket behandles af Rådet og Europa-Parlamentet, er der derfor tale om en større integrering af havne i det transeuropæiske transportnet.

### *Udvidelse af transeuropæiske net i en udvidet Union*

53. I Agenda 2000 påpeger Kommissionen, at en succesfuld integrering af de nye medlemsstater i EU's indre marked i vid udstrækning vil afhænge af udviklingen og moderniseringen af disse landes transportnet. Et langsigtet investeringsprogram, der allerede begynder inden tiltrædelsen, vil være en prioritet. Det blev i Agenda 2000 endvidere anført, at selv om den største del af investeringen skal ske via de nationale budgetter, og de internationale finansielle institutioner har en vigtig rolle at spille, vil der også være behov for betydelige tilskud fra EU, navnlig til transportkorridorer i de transeuropæiske net.

Frem til 1997 er der under PHARE-programmet allerede blevet bevilliget 1 mia. ECU til transportinfrastruktur. Fra 1998 vil man i forbindelse med den storstilede infrastrukturforanstaltning under det reviderede PHARE-program begynde at støtte prioriterede investeringsprojekter i de central- og østeuropæiske lande. Som nævnt, har Kommissionen foreslået, at der skabes et strukturinstrument for perioden inden tiltrædelsen, der skal tages i brug fra år 2000 (ISPA) og anvendes til finansiering af transportinfrastruktur (bl.a. men ikke udelukkende af de udvidede transeuropæiske net) og miljøforanstaltninger. Denne indsats kan bidrage til udvikling af det paneuropæiske transportnetværk i de central- og østeuropæiske lande og til styrkelse af sammenhængen i en bredere europæisk sammenhæng.

### **4.3 Fremme af tilgængelig og bæredygtig transportservice**

54. For at sikre den regionale samhørighed er det vigtigt at sikre adgangen til transportservice, som har stor samfundsøkonomisk værdi for regionerne, også selv om den i rent virksomhedsøkonomiske termer er mindre rentabel. Det er af den årsag, at EU lægger stor vægt på opretholdelse af transportservice af generel interesse - således som det er beskrevet i Amsterdam-traktaten. De samme overvejelser gælder for de mange, der ikke har egen bil, og for hvem tilgængelig og ikke for dyr passagertransport er af afgørende betydning for fuld deltagelse i samfundslivet - både med hensyn til arbejde og fritid. Fremme af offentlig transport og ikke-motoriseret transport (på cykel og til fods) har også miljømæssige fordele, som ikke vil komme de lave indkomstgrupper til gode på en retfærdig måde, fordi de under alle omstændigheder er afhængige af disse former for transport og mere tilbøjelige til at bo i byområder, tæt ved stærkt trafikerede veje, og derfor i højere grad er berørte af luft- og støjforurening og ulykker.
55. Af hensyn til de grundlæggende regionale og sociale spørgsmål, der er tale om, vil Kommissionen tilse, at princippet vedrørende offentlig service, herunder især offentlig

transport, anerkendes fuldt ud i dens egne politikker<sup>20</sup>. Kommissionen vil i den forbindelse bl.a.:

- Fortsætte sin indsats for at indføre nye typer aftaler for offentlig service ved at ajourføre de tidligere aftaler og tillade statstøtteundtagelser til støtte for offentlige serviceforpligtelser i overensstemmelse med traktatens artikel 77. Aftalerne bør gøre det muligt at yde støtte til tabsgivende serviceydelser, der er vigtige af regionale og sociale årsager, uden at overtræde statstøttereglerne og på klart definerede betingelser: det offentlige bidrag skal begrænses til de ekstraomkostninger, der er forbundet med forpligtelsen til at opretholde den offentlige service, og man skal med hensyn til de eksklusive driftsrettigheder sikre den nødvendige gennemsigtighed og objektivitet. Kommissionen er i færd med at undersøge, hvordan denne fremgangsmåde også kan anvendes på landtransport.
- Kontrollere effekten af regler for offentlig service inden for transport af hensyn til behovet for at opnå balance mellem på den ene side indsatsen for at fjerne tilbageværende hindringer for konkurrence inden for transport i forbindelse med det indre marked og på den anden side indsatsen for at opretholde en tilstrækkelig service, der kan give lige muligheder og styrke samhørigheden.
- Anvende resultaterne fra dens igangværende undersøgelse vedrørende eksisterende regler og praksis inden for offentlig service på landtransportområdet med henblik på at fremlægge forslag til mere gennemsigtige, effektive og målrettede systemer, som bedre kan tilgodese behovene hos ugunstigt stillede regioner og samfundsgrupper.
- Sikre, at forslag om regler for offentlig service afspejler betydningen af transportnet, som er sammenhængende på tværs af de forskellige transportmåder.
- Tilskynde medlemsstaterne til at undersøge de muligheder, der tilbydes af mere bæredygtige lokale og regionale transportsystemer, og være opmærksomme på balancen mellem forskellige transportmåder ved udarbejdelsen af regionalplaner under strukturfondene.

---

<sup>20</sup> Som beskrevet f.eks. i "BORGERNES TRANSPORTNET - Fuld udnyttelse af potentialet i den offentlige personbefordring i Europa" - Grønbog fra Europa-Kommissionen, KOM(95)601.

## Statistiske bilag

### I. Indikatorer for infrastruktur og transportmåde

INDIKATORER FOR INFRASTRUKTUR og TRANSPORTMÅDE	ANDET GENNEMSN. (1)	SAMHØ- RIGHED GENNEM- SNIT (2)	EU-15
<b>INFRASTRUKTUR</b>			
Motorveje [(km/km <sup>2</sup> )*10 <sup>3</sup> ]	16,3	11,7	15,2
Jernbaner [(km/ km <sup>2</sup> )*10 <sup>3</sup> ]	56,0	24,5	48,2
Jernbaner (km/mio. indbyggere)	441,3	309,4	418,8
Højhastighedsjernbaner [(km/km <sup>2</sup> )*10 <sup>6</sup> ]	794,9	590,5	744,5
Indre vandveje [(km/km <sup>2</sup> )*10 <sup>3</sup> ]	12,4	0,0	9,3
<b>TRANSPORTMÅDER</b>			
Motorisering (ant. biler/1000 indbyggere)	450,6	316,8	428,0
Busser & rutebiler (enhed. /1000 indbyg.)	64,6	134,4	71,7
Erhvervskøretøjer [(enhed./BNP-enh.) *10 <sup>3</sup> ]	2,2	6,9	2,7
Skinnetransportvogne (enhed./BNP-enh.)	94,6	67,0	91,7

(1) Alle medlemsstater minus landene under Samhørighedsfonden

(2) De fire lande under Samhørighedsfonden: Irland, Spanien, Portugal og Grækenland

[Kilde: GD XVI baseret på EUROSTAT's "EU Transports in figures" - anden udgave 1997]

FINANSIERING UNDER DEN EUROPÆISKE FOND FOR REGIONALUDVIKLING PÅ TRANSPORTOMRÅDET

A. Periode 1994-1999 (vejledende oplysninger)

Tabel 1

MAL 1 (1)

(mio ECU)

Medlemsstat	Deutschland (D)	France (F) (1)	UK (UK)	Ireland (IRL)	España (E)	Italia (I)	Helias (GR)	Portugal (P)	Belgique (B)	Nederland (NL)	I alt	%
Vejle og motorveje	129,00	175,00	40,80	906,90	5 006,70	707,68	1 950,00	846,00	60,91	60,85	9 722,03	70,76
heraf trans-europæiske net			40,80	316,65	22,51	249,00	907,00					
Lufthavne		5,00	61,80	72,45	528,80	971,50	329,00	337,71	5,31	6,08	2 309,57	16,61
heraf trans-europæiske net			61,80	72,45	5,15	791,00	215,00					
Lufthavne		57,00	4,20	47,78	212,90	5,00	16,00		12,95	14,84	355,83	2,59
heraf trans-europæiske net				47,78	3,40	5,00	1,20					
Havne		50,00	17,42	93,21	298,70	40,00	145,00	68,38	4,92		712,29	5,18
heraf trans-europæiske net				72,19	5,13		40,00					
Andet (2)			5,40	279,16	28,30	107,40	6,00	134,50	8,06	1,00	569,82	4,15
Udklænnelse												
Teknisk bistand			9,80	7,09			50,00	2,41	0,17		69,24	0,50
Uspørgsmåls foranstaltninger												
I alt transport	129,00	287,00	139,00	1 406,50	6 073,40	1 831,58	2 465,00	1 389,00	87,26	29,00	13 738,77	100,00

(1) Programfinansieringsoplysninger for perioden 1994-1999 (skøn).

(2) Offentlig transport, kombineret transport m.m.

(3) Herunder EU-initiativet REGIS

(kilder: GD XVI)

Tabul 2

MAL 2 (1)

(in MECU)

Medlemsstat	Deutschland (D)	España (E)	France (F)	Italia (I)	Österreich (A)	Sverige (S)	Suomi (F)	Danmark (DK)	Belgique (B)	Nederland (NL)	I alt	%
Vej og motorveje		325,66	60,00	45,80				0,12	3,82	9,80	366,58	51,28
heraf trans-europæiske net								0,12	3,82		0,12	0,02
Jernbaner		80,46	13,00	9,92						2,30	95,76	12,33
heraf trans-europæiske net												
Lufthavne	13,50	41,21						0,20	6,37	5,00	18,70	2,42
Havne			52,00	24,64	70,30			2,82	88,61	1,05	117,44	15,18
Andet (2)	19,26	58,79	6,00	10,40	3,00	100,00				33,72	130,99	16,92
Udtømmelse												
Teknisk bistand												
Uspecificerede foranstaltninger						4,90	7,00			2,32	14,22	1,84
I alt transport	32,76	483,71	131,00	35,04	3,00	4,90	7,00	3,14	8,92	48,19	773,66	100,00

(1) Hver der foreligger oplysninger, herunder endelige forpligtelser for 1994-1996 og forpligtelser i forbindelse med den indledende programmering for 1997-1999.

(2) Offentlig transport, kombineret transport m.m.

(kilde: GD XVI)

Tabel 3

**MAL 5b (1)**

(mio. ECU)

Medlemsstater	Deutschland (D)	%	France (F)	%	Sverige (S)	%	Suomi Finland (Ft)	%	I alt	%
Veje og motorveje	15,84	100,00	43,00	100,00					58,84	82,51
heraf transeuropæiske net										
Jernbaner										
heraf transeuropæiske net										
Lufthavne										
Havne										
Andet (2)										
Uddannelse										
Teknisk bistand										
Uspecificerede foranstaltninger					4,90	100,00	7,57	100,00	12,47	17,49
I alt transport	15,84	100,00	43,00	100,00	4,90	100,00	7,57	100,00	71,31	100,00

(1) Hvor der foreligger oplysninger

(2) Offentlig transport, kombineret transport m.m.

(kilde: GD XVI)

**Tabel 4**  
**ALLE MAL (1)**  
**(ikke fordelt på mål)**

(mio. ECU)

Medlemsstater	Deutschland (D)	%	Österreich (A)	%	Sverige (S)	%	Suomi Finland (FI)	%	I alt	%
Vejle og motorveje	44,20	81,82							44,20	68,67
heraf transeuropæiske net										
Jernbaner	1,74	3,22							1,74	2,70
heraf transeuropæiske net										
Lufthavne										
Havne										
Andet (2)	5,66	10,48							5,66	8,79
Uddannelse										
Teknisk bistand										
Uspecificerede foranstaltninger	2,42	4,48	1,48	100,00	4,90	100,00	3,96	100,00	12,76	19,83
I alt transport	54,02	100,00	1,48	100,00	4,90	100,00	3,96	100,00	64,36	100,00

(1) Anslåede forpligtelser for perioden, der kan omfatte EF-initiativer som f.eks. INTERREG II A eller programmer for hvilke oplysningerne ikke specificeres pr. mål.

(2) Offentlig transport, kombineret transport m.m.

(kilde: GD XVI)

**B. Finansiering på transportområdet under Den Europæiske Fond for  
Regionaludvikling:  
perioden 1989-1993**

**Mål 1 (EF-støtterammer)  
(udgifter i mio. ECU (1994-priser))**

Medlemsstat	Betalinger 1989-93		
	Transport Infrastruktur- investering	Samlede EFRU-udgifter	Transport i % af total
SPANIEN	3 290.0	10 115.0	32.5
GRÆKENLAND	1 500.0	8 245.0	18.2
PORTUGAL	1 415.0	8 910.0	15.9
IRLAND	832.0	4 588.5	18.1
ITALIEN	511.0	8 531.5	6.0
UK	314.0	1 516.5	20.7
FRANKRIG	220.0	1 218.5	18.1
<b>I ALT</b>	<b>8 082.0</b>	<b>43 125.0</b>	<b>18.7</b>

(KILDE: GD XVI, EF-STØTTERAMMER 1994-99)

### III. Finansiering af transeuropæiske transportinfrastrukturer under TEN-budgettet

Transportmåde	Støtte i perioden 1995-1998 (Mio. ECU)	%
Jernbaner (inkl. kombineret transport)	827	62
Veje	175	13
Indre vandveje	14	1
Havne	24	2
Lufthavne	56	4
Trafikstyring (alle transportmåder)	248	18
I ALT	1344	100

[Kilde: GD VII]

**IV. Transportinfrastrukturfinansiering under Samhørighedsfonden**  
(Forpligtelser i forbindelse TEN-projekter fordelt på medlemsstat og transportmåde)

Medlemsstat	Transport sektor	Forpligtelser 1993-97	
		Mio. ECU	%
SPANIEN	I ALT	3 059.8	100.0
	veje	2 214.8	72.4
	jernbaner	746.2	24.4
	havne	0.0	0.0
	lufthavne	73.2	2.4
	VTS (1)	25.3	0.8
PORTUGAL	I ALT	1013.8	100.0
	veje	742.2	73.2
	jernbaner	158.2	15.6
	havne	51.4	5.1
	lufthavne	62.0	6.1
	VTS (1)	0,0	0.0
GRÆKENLAND	I ALT	884.4	100.0
	veje	456.9	51.7
	jernbaner	253.4	28.7
	havne	71.0	8.0
	lufthavne	103.0	11.6
	VTS (1)	0.0	0.0
IRLAND	I ALT	510.5	100.0
	veje	377.8	74.0
	jernbaner	91.0	17.8
	havne	36.5	7.1
	lufthavne	3.3	0.6
	VTS (1)	2.0	0.4
I ALT	I ALT	5 468.2	100.0
	veje	3 791.7	69.3
	jernbaner	1 248.8	22.8
	havne	158.9	2.9
	lufthavne	241.5	4.4
	VTS (1)	27.3	0.5

(1) VTS: skibstrafiksystemer til overvågning

Kilde: Årsrapporten for Samhørighedsfonden, 1997

## V. EIB-finansiering af transportinfrastrukturer

(individuelle lån og bevillinger i forbindelse med globallån)

År	Område	Mio. ECU	%
1989-93	<b>SAMLET AKTIVITET</b>	<b>17 809.0</b>	<b>100.0</b>
	Mål 1	5 598.0	31.4
	Mål 2 + 5b	5 016.0	28.2
	I alt 1+2+5b	10 614.0	59.6
1994-1997	<b>SAMLET AKIVITET</b>	<b>25 035.0</b>	<b>100.0</b>
	Mål 1	7 820	31.2
	Mål 2+ 5b+6	8 222	32.8
	I alt 1+2+5b+6	16 042	64.0

Kilde: EIB

ISSN 0254-1459

KOM(98) 806 endelig udg.

# DOKUMENTER

DA

07 13 01 09

---

Katalognummer : CB-CO-98-810-DA-C

---

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer

L-2985 Luxembourg