

**Regionsudvalgets udtalelse om »Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer«**

(2002/C 278/05)

REGIONSUDVALGET har —

under henvisning til Kommissionens hvidbog »Den europæiske transportpolitik frem til 2010 — De svære valg« (KOM(2001) 370 endelig),

under henvisning til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer (KOM(2002) 54 endelig),

under henvisning til præsidiets beslutning af 6. februar 2002 om at henvise det forberedende arbejde til Underudvalget for Territorial Samhørighed,

under henvisning til Rådets beslutning af 21. februar 2002 om i henhold til EF-traktatens artikel 265, stk. 1, at anmode om Regionsudvalgets udtalelse,

under henvisning til sin tidligere udtalelse om »Intermodalitet og intermodal godstransport i Den Europæiske Union — En systemorienteret løsningsmodel for godstransporten« (KOM(97) 243 endelig) (CdR 398/98 fin) <sup>(1)</sup>,

under henvisning til sin tidligere udtalelse om »Det transeuropæiske transportnet: 1998 — beretning om gennemførelsen af retningslinjerne og fremtidige prioriteter« (KOM(98) 614 endelig) (CdR 60/1999 fin) <sup>(2)</sup>,

under henvisning til sin tidligere udtalelse om »Samhørighed og transport« (KOM(98) 806 endelig) (CdR 390/1999 fin) <sup>(3)</sup>,

under henvisning til sin tidligere udtalelse om »Interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog« (KOM(1999) 617 endelig) (CdR 94/2000 fin) <sup>(4)</sup>,

under henvisning til sin tidligere udtalelse om »Den europæiske transportpolitik frem til 2010 — De svære valg« (KOM(2001) 370 endelig) (CdR 54/2001 fin) <sup>(5)</sup>,

under henvisning til plenarforsamlingens beslutning af 13. marts 2002 om at udpege Claude du Granrut til hovedordfører på denne udtalelse i overensstemmelse med forretningsordenens artikel 40, stk. 2,

under henvisning til forslaget til Regionsudvalgets udtalelse (CdR 103/2002), udarbejdet af hovedordføreren, Claude du Granrut, medlem af Regionalrådet i Picardie, viceborgmester (PPE-F),

og ud fra følgende betragtninger,

Transport spiller en afgørende rolle for den fysiske planlægning og udvikling af hele det europæiske område med hensyn til både infrastrukturer og tjenesteforsyning.

Alle politiske beslutningsniveauer — EU, medlemsstaterne, regionerne og kommunerne — skal samarbejde om transportpolitikens udvikling, men i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet er de lokale og regionale myndigheder det beslutningsniveau, der er tættest på borgerne.

<sup>(1)</sup> EFT C 198 af 14.7.1999, s. 21.

<sup>(2)</sup> EFT C 293 af 13.10.1999, s. 9.

<sup>(3)</sup> EFT C 226 af 8.8.2000, s. 22.

<sup>(4)</sup> EFT C 317 af 6.11.2000, s. 22.

<sup>(5)</sup> EFT C 107 af 3.5.2002, s. 51.

Godstransport er en faktor af afgørende betydning for europæisk integration og for fremme af den økonomiske og sociale udvikling i regionerne.

EU har ingen kompetence inden for fysisk planlægning, men Kommissionen kan foreslå »bløde« politikker, der kunne have en betydelig positiv effekt på miljøet og fremme en bæredygtig udvikling.

Amsterdam-traktaten forpligter EU til at integrere miljøbeskyttelseskrav i udformningen og gennemførelsen af Fællesskabets politikker med henblik på at fremme en bæredygtig udvikling.

Erfaringerne fra PACT-programmet 1997-2001, der tog sigte på at øge anvendelsen af kombitransport ved at støtte markedsbetingede innovative initiativer inden for kombitransport, bør udnyttes.

PACT-foranstaltningernes positive indvirkning på miljøet, herunder reduktionen af kuldioxid, bør bæres in mente.

Projekterne vedrørende interoperabilitet i transporten bør omfatte tekniske løsninger, en nyskabende plan over transportruter, bestemmelser om levering af transportydelser og en kombination af alle disse aspekter for at opnå indvirkning på markedet for godstransport.

Det er nødvendigt at sørge for, at foranstaltninger af samme type som de foranstaltninger, der gennemførtes inden for rammerne af PACT-programmet, udbredes på en mere effektiv og målrettet måde.

Alternativerne til vejtransport, der skal reducere overbelastningen af vejene, er jernbanetransport, nærsøfart og transport ad indre vandveje.

De positive erfaringer fra PACT-programmet taget i betragtning bør Fællesskabet råde over et instrument, der skal reducere overbelastningen i vejgodsektoren og flytte gods fra vejtransport til nærsøfart, baner og indre vandvej —

på den 44. plenarforsamling den 15.-16. maj 2002 (mødet den 15. maj) enstemmigt vedtaget følgende udtalelse.

## 1. Indledning

- Regionsudvalget går ind for en ny fælles godstransportpolitik, der støtter intermodal transport og jernbanetransport, nærsøfart, og transport ad indre vandveje, og som skal reducere overbelastningen af vejene og prioritere transportydelsernes sikkerhed og kvalitet højt.
- Regionsudvalget tilslutter sig det nye program til fremme af intermodal transport, Marco Polo, der har til hovedformål at flytte gods fra vejtransport til mere miljøvenlige transportformer som f.eks. jernbanetransport, nærsøfart og transport ad indre vandveje.
- Regionsudvalget noterer med interesse de tre hovedtyper af foranstaltninger i Marco Polo-programmet:
  - Den første er relateret til initiativer fra aktører på logistikmarkedet. Der skal lægges vægt på støtte til indkøring af nye tjenester, som på sigt vil være kommercielt levedygtige og indebære overførsel af større mængder gods fra vejtransporten til de øvrige transportformer, uden at der nødvendigvis er tale om teknologiske nyskabelser. Den finansielle støtte skal kun ydes i indkøringssperioden og skal kompensere for den kommercielle risiko, der løbes.
  - Den anden vedrører foranstaltninger på markedet, der fungerer som katalysatorer for strukturændringer. Foranstaltningerne skal tage sigte på at overvinde EF-relevante strukturbarrierer på markedet for godstransport, som hindrer markederne i at fungere effektivt, nærsøfart, jernbaner eller indre vandveje i at konkurrere, og/eller transportkæder, der gør brug af disse transportformer, i at fungere effektivt. Foranstaltningerne kan omfatte etablering af motorveje til søs eller indførelse af højhastighedsgodstog, etablering af trafikforbindelser for indlandsskibsfart og udstyrspuljer for trimodalt kompatible intermodale lastebærere.

- Den tredje består i fælles læringsprocesser på godslogistikmarkedet for at forbedre samarbejdsånden i den fragmenterede og komplekse intermodale sektor og optimere arbejdsmetoder og procedurer med henblik på at forbedre de berørte virksomheders kommercielle og miljømæssige præstationer. Der kan også være tale om ledsagende foranstaltninger til overvågning og evaluering af projekterne, indsamling og analyse af statistiske oplysninger.

En foranstaltning skal omfatte mindst to medlemsstats område eller en medlemsstat og et ansøgerlands eller et tredjelands område.

De tre typer af foranstaltninger er tæt forbundne og bør føre til en forbedring af driften i det intermodale transportsystem samt give mulighed for at overvinde eventuelle kommercielle barrierer.

Det forventede budget for 2003-2007 lyder på 115 mio. EUR, dvs. i gennemsnit 23 mio. pr. år.

MARCO POLO-programmet præsenteres som et nyt koncept til forbedring af godstransportsystemets miljopræstationer.

Hvis der ikke bliver skredet til handling, vil vejgodstransporten i EU stige med ca. 50 % frem til 2010. Denne udvikling er ensbetydende med yderligere overbelastning, forurening og ulykker. De samfundsøkonomiske omkostninger ved yderligere 12 mia. tkm på vejene anslås til over tre mia. pr. år.

For at trafikfordelingen mellem de forskellige transportformer kan føres tilbage til situationen i 1998, er det nødvendigt, at jernbaner, nærsøfart og indre vandveje absorberer 12 mia. tkm mere om året og begynder at reducere væksten i vejgodstransporten. Heri består godstrafikkens udfordring.

MARCO POLO-programmets mål er at medvirke til at flytte vejgods i en størrelsesorden svarende til den forventede vækst i den internationale vejtransport til andre transportformer. Programmet skal støtte de vigtigste politiske initiativer i godssektoren, som er planlagt frem til 2010 og bør derfor løbe frem til det tidspunkt. Der vil blive indført fleksibilitetsmekanismer, der gør det muligt at reagere på ændringer i markedsudviklingen, som ikke kan forudses på nuværende tidspunkt.

Gennemførelsen af MARCO POLO-programmet bør resultere i samfundsmæssige omkostningsbesparelser. Sammenlignet med vejtransporten giver den intermodale godstransport, som MARCO POLO-programmet går ind for, typisk samfundsmæssige omkostninger, der ligger 60-80 % lavere, hvad angår ulykker, og 40-65 % lavere, hvad angår CO<sub>2</sub>-udslip. Alt i alt udviser intermodal transport samfundsmæssige omkostningsbesparelser på mellem 33 % og 72 % i forhold til ren vejtransport.

## 2. Generelle bemærkninger om MARCO POLO-programmet

2.1. Regionsudvalget godkender MARCO POLO-programmets målsætninger, som er at forbedre »godstransportsystemets miljopræstationer« i Den Europæiske Union, og håber, at det vil resultere i positive resultater til gavn for både miljøet og den økonomiske dynamik i Europa og dermed i EU's regioner.

2.2. Efter en gennemgang af de nærmere bestemmelser om Marco Polo-programmets iværksættelse kan Regionsudvalget påpege en række svage punkter i forhold til behovene for de transportformer, som man ønsker at privilegere, dvs. jernbaner, indre vandveje og nærsøfart, og i forhold til den logistiske organisering af deres interoperabilitet, samt i forhold til de godstransportforbindelser, som skal etableres, og skabelsen af nye erhverv. Det minder om den rolle, som transport spiller for den regionale og tværregionale udvikling, herunder ikke mindst intermodal transport, og dermed den betydning, som bør tillægges projekter, der udgår fra regionale myndigheder og/eller organer, som er tilknyttet disse.

2.3. Det er Regionsudvalgets ønske, at den »gennemskuelige, objektive og klart afgrænsede« støtte skal stå i forhold til de besparelser, som samfundet opnår ved at anvende miljøvenlige transportformer, hvilket ligger på linje med, hvad Kommissionen foreslår i sit udkast til forordning om støtte til transportkoordinering.

2.4. Den foreslåede beregning, hvor der tages hensyn til ulykker, støj, forurening, klimaomkostninger (CO<sub>2</sub>), infrastruktur og trængsel, men hvor jord- og vandforurening samt arealanvendelse ikke medregnes, og som svarer til et tilskud på 1 EUR for hver 500 km transportarbejde, der overflyttes fra vej (justeret i overensstemmelse med de faktiske sparede eksterne omkostninger som følge af anvendelse af bane, nærsøfart eller indre vandveje), forekommer at være ret vilkårlig og at ligge langt under den teoretiske gevinst i henseende til eksterne omkostninger, som kan udregnes for hver enkelt transportform.

Regionsudvalget mener, at Kommissionens forsøg på at beregne de eksterne omkostninger er et første opmuntrende skridt på et område, hvor der hersker stor modstand, og at man bør støtte Kommissionens tilgang, og opfordrer den til at afsætte ekstra midler til trafikoverflytningsprojekter, enten direkte ved at hæve Marco Polo-budgettet eller indirekte ved at begunstige medlemsstaterne via en tilpasning af reglerne om statsstøtte.

2.5. Regionsudvalget er sig bevidst, at de reelle, forretningsmæssige og praktiske hindringer, som fortsat bremser andre transportformer end vejtransport, må overvindes, således at disse fragtmarkeder kan udnytte deres fulde muligheder, og mener, at det for at kunne tilbyde intermodal transport af høj kvalitet er nødvendigt at afhjælpe manglerne og fjerne de særlige begrænsninger for de enkelte transportformer.

2.6. For at optimere det intermodale samspil mellem jernbaner og søfart og/eller samspillet mellem indre vandveje og søfart peger Regionsudvalget på, at der må forefindes det nødvendige udstyr, så disse transportformer bliver kendetegnet ved en fornuftsaseret logik og ved forenelige omlæsningsystemer.

2.7. Regionsudvalget mener ikke, at den planlagte, ambitiøse indsats bør begrænses til den nødvendige overflytning af gods, men ligeledes give transport- og logistiksektoren et instrument og en ramme med henblik på tackling af de strukturbetingede problemer, som hæmmer transportmarkedets virkemåde, og med sigte på forbedring af transportsystemets miljøpræstationer.

2.8. Regionsudvalget henviser her til sin udtalelse om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog <sup>(1)</sup>, hvori det bemærker, at hvis godstransporten skal gå i retning af en mere afbalanceret fordeling mellem de forskellige transportformer og fremme anvendelsen af mere miljøvenlige transportformer med mindre energiforbrug og færre eksterne omkostninger, bør udgangspunktet være en harmonisering af de forskellige transportsystemers teknologiske løsninger og informationssystemer og samtlige nye metoder, som kan bidrage til grænseoverskridende interoperabilitet mellem de nationale transportnet.

Af hensyn til en konkurrencedygtig, intermodal transports levedygtighed finder Regionsudvalget det nødvendigt, at der fastlægges en fælles arkitektur for tidstro, elektroniske, intermodale informationssystemer, således at kunderne løbende kan holdes orienteret om, hvor deres last befinder sig.

En analyse af situationen inden for banetransport, nærsøfart, indre vandveje, markedet for intermodale terminaler i EU

og informationsteknologier viser, at lovrammen vedrørende adgangen til fragtmarkederne bør revideres gennemgribende og forbedres.

2.9. Regionsudvalget henstiller, at Kommissionen søger at gøre det lettere at etablere et nyt erhverv som fragtkoordinator, som skal tilrettelægge en integreret godstransport, uanset hvilke transportformer der benyttes; endvidere bør man standardisere containere og mobile beholdere, således at der uden vanskeligheder kan foretages omladning fra én transportform til en anden.

2.10. Regionsudvalget konstaterer, at der i dag hverken foreligger oplysninger eller evalueringer af den ideelle fordeling mellem de forskellige transportformer set ud fra et makroøkonomisk og samfundsmæssigt synspunkt.

2.11. Da vejtransport ikke er til at komme udenom, fordi den drager fordel af et fint forgrenet net (som gør det muligt at bringe varerne helt ud i virksomhederne eller i husholdningerne) og sikrer omladning af gods til alternative transportformer, rejser Regionsudvalget det spørgsmål, om vejtransporten helt bør udelukkes fra MARCO POLO-programmet, herunder ikke mindst katalysatorprojekterne. Vejtransporten kan integreres i MARCO POLO-programmet i følgende tilfælde:

- når den sikrer omladning af gods til alternative transportformer
- når den er kombineret med transport, der gør brug af ro/ro-skibe (færger) eller biltog.

2.12. Regionsudvalget minder om, at et af transportpolitikens mål består i at mindske udviklingsniveauforskellene mellem regionerne og mindske de dårligt stillede regioners efterslæb. Regionsudvalget beklager, at dette mål ikke omtales i Marco Polo-programmet. Kommissionens forslag omtaler intetsteds anvendelsen af sekundære jernbanenet og deres bidrag til lokaløkonomien. Forslaget behandler nok indre vandveje, men der står intet om mulighederne for at transportere varer til de regioner og byer, der sejles igennem.

2.13. Regionsudvalget minder om, at transport spiller en vigtig rolle blandt alle de faktorer, som kan være med til at sætte skub i det økonomiske opsving i et regionalt eller tværregionalt område, og at det anser det for afgørende, at man søger af koble en regions udviklingsprojekter sammen med det intermodale transportsystem, som er mest velegnet.

<sup>(1)</sup> CdR 94/2000 fin.

Det er derfor foruroligende, at man er tilbøjelig til at ville fremme nye intermodale transportformer på de hovedfærdselsårer, som løber igennem regioner, som allerede i dag står stærkt i økonomisk henseende, på bekostning af isolerede regioner og udkantområder; Regionsudvalget mener, at man i MARCO POLO-programmet bør holde et vågent øje med dette fænomen.

2.14. Med hensyn til eksempelvis indre vandveje fremhæver Regionsudvalget det vigtige i intermodale centre, sammenkoblinger og modale knudepunkter, som kan sætte skub i integrationen med andre transportformer og dermed begunstige rentabiliteten. Man bør ligeledes tilstræbe at gøre disse »forbindelsespunkter« til egentlige økonomiske aktivitetscentre, som formår at trække virksomheder til regionen og at skabe arbejdspladser.

2.15. På baggrund af disse supplerende, men nødvendige ambitioner, de tekniske undersøgelser, som er nødvendige, og de forsøg, som bør gennemføres, tvivler Regionsudvalget afslutningsvis på, at programmets budgetoverslag er tilstrækkeligt stort.

### 3. Konklusioner og hovedforslag

#### 3.1. Artikel 1

Selv om det i denne forbindelse kan forekomme ikonoklastisk, skal Regionsudvalget pege på vejnettets karakteristiske forgrening og på, at det måske vil være uforsigtigt ikke at tage hensyn hertil ved iværksættelsen af Marco Polo-programmet.

#### 3.2. Artikel 4

Regionsudvalget mener, at lokale eller regionale myndigheder, som har grupperet private eller offentlige organer, direkte bør kunne forelægge Kommissionen ansøgninger om finansiel støtte til projekter, der indgår som led i kollektive trafikbetjeningsordninger.

#### 3.3. Artikel 5

3.3.1. Med hensyn til jernbanetransport udtrykker Regionsudvalget ønske om, at der træffes beslutning ikke blot om en ny takstpolitik, men at man tillige letter den grænseoverskridende trafik og garanterer jernbanesikkerheden.

Regionsudvalget konstaterer, at jernbanegodstransporten ikke vil kunne udvikle sig fuldt ud, hvis dens største konkurrent, vejtransporten, ikke betaler samtlige de omkostninger, som den forårsager, til samfundet.

Desuden er Regionsudvalget bange for, at banegodstransportens udvikling og innovative trafikoverflytningsløsninger, således som der lægges op til i Marco Polo, vil blive til fordel for nye operatører på bekostning af de »traditionelle jernbanevirksomheder«. Disse kan spille en stor rolle for fremme af et intermodalt transportsystem, og Marco Polo bør tilskynde dem til at gøre dette på den mest velegnede måde.

Det henstilles, at man overvejer at oprette et europæisk jernbaneagentur, som skal arbejde sammen med de traditionelle jernbanevirksomheder.

3.3.2. Med hensyn til indre vandveje konstaterer Regionsudvalget, at disse vil kunne udvikle sig fuldt ud, når for- og eftertransporten til og fra de indre vandveje lettes ved hjælp af effektive omlæsningsystemer i søhavnenes logistikcentre. Regionsudvalget henstiller tillige, at vilkårene for behandling af flod- og kanal fartøjer i søhavnene ikke virker diskriminerende set i forhold til specielt vejgodstransporten.

Regionsudvalget henstiller, at man støtter innovative forsøg med multimodale ruter, som bl.a. bør omfatte transport ad indre vandveje. Regionsudvalget frygter imidlertid, at den ringe kapacitet, som er en følge af ophugningsplaner, ikke vil gøre det muligt at dække befragternes efterspørgsel efter flod- og kanaltransport. Det henstiller derfor, at man støtter initiativer til at modernisere kapaciteten og bringe den i overensstemmelse med de nye trafikformer; der bør tillige gøres en indsats for at tiltrække flere unge til erhvervet.

Indre vandveje egner sig i dag for alle former for trafik, og der er mulighed for transport af store godsmængder. For på passende vis at kunne dække efterspørgslen efter bulk- og containertrafik, transport af kemiske varer eller farlige stoffer samt tunge forsendelser, er det vigtigt, at der i Europa findes et udstrakt net, som muliggør stor bevægelighed mellem EU's forskellige regioner. Regionsudvalget anbefaler derfor, at man fortsætter bestræbelserne på at tilvejebringe en infrastruktur, som kan bidrage til dette net.

Regionsudvalget henstiller, at der gennemføres en række institutionelle tilpasninger (regelværk, adgang til udstyr) i forbindelse med infrastruktur (sejlhøjde og dybgående, lasteprofil, trafikknudepunkter) med det sigte at hæve denne transportforms generelle produktivitet.

3.3.3. Med hensyn til nærsøfart godkender Regionsudvalget henvisningen til sejlende motorveje og cabotagesejlads, dvs. de europæiske havnes økonomiske dynamik, uanset om havnene har international betydning eller ej, idet sigtet er at fremme en rationel logistik og en gnidningsløs EU-samhandel uden brud i godstransportkæden.

#### 3.4. Artikel 6

Regionsudvalget minder om, at MARCO POLO-programmet skal medføre, at de nye intermodale transportformer ikke blot udbygges i de stærkt udviklede regioner, men at man tværtimod lægger vægt på at finde nye ruter, som kan bringe isolerede eller perifert beliggende regioner ud af deres enklave-tilstand.

Regionsudvalget fremhæver det vigtige i intermodale centre, sammenkoblingspunkter og modale knudepunkter, således at der kan etableres deciderede økonomiske kraftcentre, som formår at trække virksomheder til regionen og at skabe arbejdspladser.

#### 3.5. Artikel 7

Regionsudvalget foreslår, at MARCO POLO-programmet understøtter en harmonisering af de forskellige transportsystemers teknologiske løsninger og informationssystemer og alle

former for tiltag, som kan bidrage til grænseoverskridende interoperabilitet mellem transportsystemerne.

Regionsudvalget foreslår, at der fastlægges en fælles arkitektur for tidstro, elektroniske, intermodale informationssystemer, således at kunderne løbende kan holdes orienteret om, hvor deres varer befinder sig, og at der etableres et nyt erhverv som fragtkoordinator, samt at containere og mobile beholdere standardiseres.

#### 3.6. Artikel 8

Regionsudvalget ser gerne, at MARCO POLO-programmets aktioner også kommer til at omfatte mindre foranstaltninger af betydning for et områdes økonomiske udvikling. Som eksempler kan nævnes grænseoverskridende projekters »mangelende led« og »overophedningsled«, som gør det muligt at sondre mellem transittrafik og lokaltrafik.

#### 3.7. Artikel 12

Regionsudvalget tvivler på, at programmets budget er tilstrækkeligt stort set i forhold til programmets ambitioner.

Regionsudvalget mener følgelig, at da MARCO POLO-programmet medfører direkte og indirekte besparelser for samfundet, bør der ydes en finansiel støtte, som står i forhold til de forventede besparelser.

Bruxelles, den 15. maj 2002.

Albert BORE  
Formand for  
Regionsudvalget