

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Tel. +45 33 92 00 00
Fax +45 32 54 05 33
E-mail: um@um.dk
Telex 31292 ETR DK
Telegr. adr. Errangeres
Girokonto 300-1806

Bilag
1

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EU-sekr.

8. april 2002



Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets
supplerende grundnotat om Europa-Parlamentet og Rådets forordning om
EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer,
KOM(2002) 54 endelig ("Marco Polo programmet").

renceforvridning mellem transportformerne, og finder det derfor meget vigtigt, at der løbende føres tilsyn med at de enkelte projekter ikke indebærer en konkurrenceforvridning samt at der ved evalueringen af Marco Polo programmet lægges vægt på at belyse eventuelle forvridninger i konkurrencen. *DTL* mener, at faren for konkurrenceforvridning er overhængende, såfremt der også kan gives tilskud til eksisterende transportservices.

DTL stiller en række spørgsmål angående beregningerne af de eksterne omkostninger, og finder dem behæftet med usikkerhed. *DTL* finder det urimeligt at Kommissionen ikke indregner, at lastbilerne betaler mange millioner kroner i vægt-, vejbenyttelses-, motorvejs-, diesel- og CO₂-afgifter.

Efter *DTL*'s opfattelse indeholder forslaget i øvrigt mange vigtige begreber og initiativer, der bør lægges stor vægt på. Det gælder f.eks. forbedret interoperabilitet, harmonisering af lastbærere, gode baglandsforbindelser og nedbringelse af kvalitetsproblemer i banetransporten.

Danmarks Rederiforening mener, at risikoen for konkurrenceforvridning mellem operatører inden for en enkelt transportform naturligvis stiger, når det samlede støttebeløb øges betydeligt. Særlig anvendelse af opstartsstøtte vil, hvis dette er en udbredt foreteelse, kunne indebære, at allerede etablerede sejladsruter møder offentlig støttet konkurrence og dermed en forvridning, som indebærer betydelig risiko for, at sådanne eksisterende ruter mister deres økonomiske platform. Det er derfor ifølge *Danmarks Rederiforening* helt afgørende, at forslaget indeholder effektive bestemmelser, der sikrer, at støtten ikke leder til konkurrenceforvridning mellem forskellige rederier, og ønsker bl.a., at der skal være mulighed for erhvervet til at gøre indsigelser mod konkrete projekter, hvis disse skønnes at være konkurrenceforvridende. Endvidere tilføjer *Danmarks Rederiforening*, at de anførte minimumsgrænser i sig selv indebærer, at kun større rederier vil kunne drage fordel af programmet og ikke rederier, som måske har mest brug for det i gruppen af Små og Mellemstore virksomheder.

Forslaget om at liberalisere havnesektoren, som der også lægges vægt på i programmet, ville efter *Danmark Rederiforenings* opfattelse være et langt mere fremadrettet initiativ, hvor nærskibsfarten kunne fremmes på en mere kommercielt hensigtsmæssig måde.

Folketingets Europaudvalg

Dato : 4. april 2002
J.nr. : 104-98
Sagsbeh. : CLJ, lokaltelefon 23470
Org. enhed : 3. Kontor

Supplerende grundnotat om Europa-Parlamentet og Rådets forordning om EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer KOM (2002)54 endelig ("Marco Polo programmet")

Idet der henvises til det fremsendte grundnotat af 25 februar 2002 vedrørende ovennævnte forslag, følger hermed en gengivelse af de indkomne høringssvar fra relevante virksomheder og organisationer:

Erhvervenes Transportudvalg (ETU) kan støtte forslaget intentioner om at reducere trængselsproblemerne og forbedre miljøpræstationerne, men synes ikke, at der er den rette forståelse for den virkelige transportverden, herunder transportkædesammenhæng og miljøpræstationer.

ETU savner stillingtagen til brugen af operationelle værktøjer, hvor transportkøbende virksomheder såvel som transportudbydere sættes i stand til at måle f.eks. den emissionsmæssige konsekvens af en given sammensætning af transportkæden. Programmet vil muligvis kunne reducere nogle trængselsproblemer, men det vil ikke i tilstrækkelig omfang løse emissionsproblemerne.

ETU mener endvidere, at det forekommer uklart, hvordan man har tænkt sig at måle, hvilket gods som reelt overføres til andre transportformer som følge af programmet i forhold til gods, som overføres af andre årsager.

ETU finder at man i høj grad kan stille spørgsmålstegn ved validiteten af beregningerne af de gennemsnitlige eksterne marginalomkostninger som opført i skemaet i bilag II, og henviser til miljøstyrelsens publikation, MiljøDanmark nr. 6, hvor der redegøres for en undersøgelse, som viser, at den luftforurening, der udledes fra skibe, der besejler farvandet omkring Danmark, er større end forventet.

ETU finder det heller ikke indlysende, hvordan et tilskud på 1 € pr. 500 tkm transportarbejde skal bidrage til, at transportflytningsmålet nås.

Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (AE) er enig i målsætningen for programmet om at flytte godstransport fra vejene over til mere miljøvenlige transportformer som nærskibsfart, jernbane og andre vandveje, og mener at forslaget

bør ses i sammenhæng med EU's øvrige forslag på transportområdet, herunder specielt forslagene i jernbanepakke II. *AE* mener, at en forudsætning for en succesrig følge op på Marco Polo programmet forudsætter, at man gennem investering i infrastruktur, herunder jernbane, sikrer, at der er en tilstrækkelig kapacitet til, at en overflytning af gods fra vejtransport kan finde sted, uden at der opstår flaskehalse eller anden overbelastning af transportsystemet.

Foreningen International Transport Danmark (ITD) mener at Kommissionens "manglende" system- og realitetstankegang kommer meget tydeligt til udtryk i det nye forslag, og at værre er, at Kommissionen går endnu længere end hidtidige fremlagte forslag og handlingsplaner mht. yderligere at favorisere alternativer til eksisterende vejtransportservices.

ITD beklager, at begreberne "intermodalitet" og "kombineret transport" er udeladt, hvilket *ITD* mener, strider imod Hvidbogen om fremtidens transportpolitik 2010, hvor Marco Polo programmet fremhæves som "et nyt fællesskabsprogram, som tager sigte på at gøre intermodaliteten til mere end blot et slagord, nemlig til en konkurrencedygtig og økonomisk levedygtig realitet".

Dansk Transport og Logistik (DTL) kan principielt støtte en etablering af et tilskudsprogram, der kan fremme brugen af kombinerede/multimodale/intermodale transportere og derved kan styrke samspillet mellem de forskellige transportformer. *DTL* beklager derfor at disse begreber ikke indgår i forslagets artikler.

I denne sammenhæng mener både *ITD* og *DTL*, at forslaget strider imod Rådets resolution fra 14. februar 2000 om "the promotion of intermodal freight transport in the EU" (2000/C 56/01), hvor Kommissionen anmodes om at fortsætte og intensivere dets indsats for fremme af intermodal transport, herunder kombineret transport.

På den baggrund tager både *ITD* og *DTL* stor afstand fra forslaget i dets nuværende form. *ITD* kan derimod støtte forslaget, såfremt det rettes tilbage iht. de oprindelige intentioner – nemlig støtte til intermodale transportløsninger. Der mangler efter *ITD*'s opfattelse balance mellem de forringelser af vejtransporten og de reelle forbedringer, der vil kunne opnås på jernbanerne ved en gennemførelse af Kommissionens nye initiativer – herunder Marco Polo forslaget. Det afgørende er bedre kvalitet (herunder miljø og sikkerhed) og større effektivitet i den samlede logistik- og transportservice.

For *DTL* er det væsentligt at en given transport optimeres gennem hele transportkæden, herunder for så vidt angår for- og eftertransporter med lastbiler, således at den samlede miljømæssige og sikkerhedsmæssige belastning minimeres – samtidigt med at kvaliteten og effektiviteten i transporten bibeholdes.

DTL finder det problematisk, at der gives direkte etablerings- og driftstøtte til "erhvervsmæssige projekter", og mener at der er en latent risiko for konkur-