



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010
0030 Oslo

Vår dato 16.05.2011
Deres dato 13.04.2011
Vår referanse 347587
Deres referanse 10/1988

Hvitbok om EUs transportpolitikk frem mot 2050

Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) viser til høringsbrev av 13. april 2011 fra Samferdselsdepartementet om EUs hvitbok på transport. NHO vil også spille inn sine merknader til EU-kommisjonens fremlegg av hvitboken gjennom BusinessEurope som er europeisk næringslivs talerør i Brussel.

Oppsummering

NHO stiller seg bak EU-kommisjonens arbeid for å styrke samferdsel i Europa. Hvitboka adresserer noen av de viktigste utfordringene knyttet til etableringen av et reelt indre transportmarked, som også er av stor viktighet for norsk næringsliv. Kommisjonen betoner på en god måte viktigheten av bedre samferdsel for at Europa skal komme ut av den økonomiske krisen og for vekst og sysselsetting generelt. Spesielt viktig er fokuset på klimavennlige løsninger og nødvendigheten av å stimulere teknologisk utvikling. NHO støtter fullt ut Kommisjonens understreking av at redusert mobilitet ikke er noe alternativ.

I sitt videre påvirkningsarbeid ber NHO regjeringen arbeide for at EU definerer jernbanekorridorene Oslo-Gøteborg-København-Rotterdam og Narvik-Stockholm-Skåne-Tyskland som en del av sitt kjernenettverk (TEN-T). Disse har stor viktighet for norsk og svensk næringsliv og er ikke minst viktig for europeiske forbrukere da de bidrar til blant annet rask fremkomst av norske varer. I meddelelsen COM (2008) 763 om EU og Arktis vektlegger Europakommisjonen den strategiske betydningen av regionen i forhold til effektiv og bærekraftig global transport. Det er derfor avgjørende at kjernenettverket i TEN-T også omfatter havnen i Narvik. Vi ber også regjeringen merke seg Kommisjonens vektlegging av nye finansieringsløsninger, som blant annet obligasjonsfinansiering og offentlig-private partnerskap. Dette bør også inspirere regjeringen til å ta i bruk denne type virkemidler for å løse de store nasjonale utfordringene.

VISJON – konkurransedyktig og bærekraftig transportsystem

NHO er positiv til intensjonene i hvitboken om en langsiktig og bærekraftig transportpolitikk frem mot 2050. Mange mål og tiltak i dokumentet kan forbedre konkurransekraften til næringslivet og håndtere miljøutfordringene i sektoren dersom de blir implementert.

Men NHO er av den klare oppfatningen at det kreves ytterligere grep, som vi vil komme inn på i dette brevet, for å oppnå et velfungerende indre marked for transport og for å håndtere miljøutfordringene i transportsektoren.

Transport bidrar til økonomisk vekst og skaper jobber. Den må også være bærekraftig i lys av de nye miljøutfordringene vi står overfor. NHO er positiv til EU-kommisjonens holdning i hvitboken om at det ikke er en opsjon å begrense mobiliteten og effektiviteten.

For å oppnå bærekraftig, effektiv og trygg transport kreves flere tiltak i kombinasjon og vi støtter kommisjonens fokus på å:

- Bedre energieffektiviteten på tvers av transportmidlene, bidra til økt bruk av bl.a. flexifuel (biler som kan velge for eksempel bensin og etanol), hybrid og elektriske kjøretøy.
- Optimalisere multimodale logistikkjeder, inkludert bruk av mer energieffektive transportformer hvor teknologisk innovasjon ikke strekker til (les: gods på langdistanse).
- Bruke infrastruktur mer effektivt gjennom trafikkstyring og informasjonssystemer (ITS, SESAR, ERTMS etc.), avansert logistikk og markedstiltak som et integrert europeisk jernbanemarked, fjerning av kabotasje, færre hindre for sjøfart på korte avstander etc.

NHO støtter fokuset på miljøvennlige tiltak og at transportindustrien i Europa må investere i ny miljøteknologi, men vi mener det er viktig at tiltakene blir drivstoff- og teknologinøytrale. Det kan virke som om Kommisjonen har valgt elektriske biler som sin foretrukne teknologi, og det er viktig at en slik satsing ikke hindrer fremvekst av de beste teknologier. EUs Strategic Energy Technology Plan (SET-plan) peker i riktig retning, men den mangler tilstrekkelig finansiering. Finansiering av energi med lavt karboninnhold krever en refokusering av EU-budsjettet mot innovasjon, særskilt rettet mot klimateknologi.

Hvitboken definerer svært ambisiøse miljømål (jf. bl.a. biler med konvensjonelt drivstoff i urbane strøk skal halveres innen 2030 og fases ut i 2050). Vi er av den oppfatning at disse miljømålene mangler en klar strategi for hvordan de skal nås.

NHO mener at det er en svakhet at hvitboken mangler konkrete kost-nyttevurderinger av tiltakene samt en klarere prioritering.

STRATEGI- konkurransedyktig og bærekraftig transportsystem

NHO støtter Kommisjonens mål om å skape et indre marked for transport ved å eliminere barrierer mellom ulike transportformer og nasjonale systemer, forenkling av integreringsprosessen og tilrettelegge for fremveksten av multinasjonale og multimodale operatører. Transporttjenestene må være av god kvalitet, tilgjengelige og pålitelige. Markedsåpning har generelt ført til mer effektivitet, forbedret mobilitet og lavere kostnader. NHO mener det er viktig at det iverksettes ytterligere tiltak for å oppnå det velfungerende indre markedet for transport.

Jernbanesektoren har langt igjen før en tilstrekkelig god tjeneste er utbygd over hele Europa. Det trengs blant annet økt innsats for å åpne jernbanen for konkurranse. Som NHO påpekte i vårt høringsbrev av 7. januar 2011 angående Kommisjonens forslag til direktiv om opprettelsen av et felles europeisk jernbaneområde, mangler det en omtale av åpningen for konkurranse på persontransport med jernbane. Det er også behov for å forbedre interoperabiliteten, samt videreutvikling av infrastrukturen på jernbanen.

For den maritime sektoren er det viktig med en raskere implementering av EU-initiativ det allerede er enighet om, jf. blant annet åpning av havnetjenester for konkurranse og bruk av konkurranseregler for maritim transport. For å øke transport på sjø kreves det at havn gis høyeste prioritet – særlig må ny infrastruktur bygges og tilknytning til havn forbedres – i tillegg må de administrative byrdene for maritim sektor reduseres.

For luftfart, som er kommet svært langt i å skape betingelser for konkurransekraft og god kvalitet på flytilbudet, er det viktig at det regulatoriske rammeverket fremmer og opprettholder rettferdig konkurransekraft mellom flyselskapene fra ulike land. NHO mener Kommisjonen bør forsere implementeringen av Single European Sky siden dette er svært viktig for å styrke koordineringen av trafikkstyringen og sikre optimal utnyttelse av kapasitet i luftrommet, både med hensyn til bruk og sikkerhet. Det vises for øvrig til brev til departementet fra NHO Luftfart av 12. mai 2011 i saken.

Hvitboka slår fast en målsetning om at 30 % av veitransporten over 300 km skal overføres til jernbane og båt. Kommisjonen innfører dermed, noe overraskende, et prinsipp om modalt skifte med overføring av transport fra en transportform til en annen. NHO er, i likhet med BusinessEurope, sterkt i mot denne dreiningen. Kommisjon bør tvert i mot opprettholde fokuset på intermodalitet, som innebærer løsninger for god flyt mellom transportformene med fokus på å etablere gode logistikk-knutepunkter (intermodal knutepunktsutvikling). En mest mulig effektiv bruk av alle transportformer er også den mest effektive måten å redusere klimagassutslipp fra sektoren.

NHO mener utviklingen av teknologiske løsninger og bruk av ITS på transportområdet er essensielt for å takle transportutfordringene knyttet til bærekraft og mobilitet. Hvitboken støtter utviklingen nøkkelt teknologi for å utvikle EUs transportsystem til et moderne, effektivt og brukervennlig system. Men det er svært viktig at det også etableres klare rammebetingelser for å kommersialisere ny teknologi i et marked, slik som felles standarder, sikre interoperabilitet og definere et klart regulatorisk rammeverk. NHO støtter Kommisjonens planer om å etablere en innovasjonsstrategi for transportsektoren.

TEN-T og finansieringsutfordringen

Økte investeringer er nødvendig for å bygge ut og oppnå et transeuropeisk nettverk for transport (TEN-T). En sammenhengende infrastruktur (transportkorridorer) er nøkkelen til utviklingen av det felles europeiske markedet. TEN-T er finansiert delvis med EU-midler men i all hovedsak av nasjonale myndigheter. Det trengs en større forpliktelse også fra Norge til å fokusere på TEN-T, særskilt siden vi ikke mottar EU-midler til våre prosjekter. NHO støtter Kommisjonens fokus på grenseoverskridende trafikk, intermodale korridorer og havnetilknytning som noen av de viktigste kriteriene for å bli definert som en del av Core-network (som gis hovedprioritet) i TEN-T. Prioritering og finansiering av prosjektene er den største utfordringen.

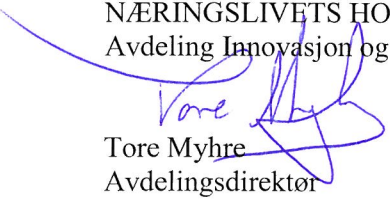
NHO jobber for å få jernbanekorridorene Oslo – Göteborg – København – Rotterdam og Narvik – Stockholm – Skåne – Tyskland definert inn som en del av core-network. I dette arbeidet har vi sammenfallende interesser med Svensk Næringsliv. Det er tendenser til at TEN-T har fokusert på persontransportbehovet mellom befolkningstette regioner. En utfordring ved befolkningstetthet som sentralt kriterium for å identifisere kjernenettverket er at dette får konsekvens for strekninger i Norden med mindre folk men med store behov for

frakt av blant annet råmaterialer og ferskvarer. NHO mener godstransport må være et viktig kriterium som legges til grunn for valg av strekninger.

PPP (Public Private Partnerships) og privat sektors engasjement i finansiering av fremtidige infrastrukturinvesteringer er et viktig element i hvitboken. Dette blir sett på som et viktig supplement til offentlige investeringer, og er ikke en erstatning. Dette er på linje med NHOs budskap til regjeringen for mer effektiv utbygging i Norge. Dette bør norske myndigheter vurdere nærmere og vi oppfordrer å dra lærdom fra positive erfaringer ved denne finansieringsformen i EU.

Vi ber departementet om å syne til vårt innspill i den videre utarbeidelsen av den norske posisjonen til hvitboken. Vi stiller oss gjerne til rådighet for en oppfølgende dialog rundt temaene vi her tar opp.

Med vennlig hilsen
NÆRINGSLIVETS HOVEDORGANISASJON
Avdeling Innovasjon og næringsutvikling



Tore Myhre
Avdelingsdirektør



Jan-Bertil Lieng
Seniorrådgiver