

GENERALDIREKTORATET FOR INTERNE POLITIKKER
TEMAAFDELING **B**
STRUKTUR- OG SAMHØRIGHEDSPOLITIK

PRAKTISK VEJLEDNING



DA



***Europe Direct er en service, der har til formål at hjælpe
med at besvare Deres spørgsmål om Den Europæiske Union***

**Frikaldsnummer (*):
00 800 6 7 8 9 10 11**

(*) Nogle mobiloperatører tillader ikke opkald til 00 800-numre
eller tager betaling for sådanne opkald.

Yderligere oplysninger om EU fås på internet via Europa-serveren (<http://europa.eu>)

Bibliografiske data findes bagest i denne publikation

Luxembourg: Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer, 2009

ISBN 978-92-823-2828-6

doi: 10.2861/67020

Printed in Belgium

TRYKT PÅ IKKE-KLORBLEGET PAPIR



GENERALDIREKTORATET FOR INTERNE POLITIKKER
TEMAAFDELING B
STRUKTUR- OG SAMHØRIGHEDSPOLITIK

PRAKTISK VEJLEDNING

Transport og turisme



FORFATTERE

Nils Danklefsen og Piero Soave, Temaafdeling B: Struktur- og Samhørighedspolitik, Europa-Parlamentet

SPROGVERSIONER

Originalsprog: EN

Oversættelser: BG CS DA DE EL ES ET FI FR HU IT LT LV MT NL PL PT RO SK SL SV

COPYRIGHT TIL FOTOS

Shutterstock, iStockphoto, Europa-Parlamentet

OM UDGIVEREN

For at kontakte temaafdelingen eller abonnere på det månedlige nyhedsbrev bedes De henvende Dem til:
poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Manuskript afsluttet i april 2009

Bruxelles, © Europa-Parlamentet 2009.

ERKLÆRING OM ANSVARFRASKRIVELSE

Holdningerne i dette dokument er udelukkende forfatterens ansvar og repræsenterer ikke nødvendigvis Europa-Parlamentets officielle holdning.

Reproduktion og oversættelse uden kommercielt sigte er tilladt under forudsætning af, at kilden anføres, og udgiveren på forhånd underrettes herom og tilsendes et eksemplar.

INDHOLDSFORTEGNELSE

■ FORORD.....	7
■ BAGGRUND.....	9
■ VEJEN FREM.....	19
■ LIDT OM TEMAAFDELINGEN.....	31
■ SUPPLERENDE LITTERATUR.....	35
■ ANDRE INFORMATIONSKILDER.....	38





»Princippet om bæredygtighed bør
danne grundlag og målestok for den
europæiske transportpolitik«

Fra Europa-Parlamentets beslutning af 12. februar 2003
om Kommissionens hvidbog om den europæiske transportpolitik
frem til 2010: De svære valg.





Kære medlem

Jeg vil gerne benytte lejligheden til at byde Dem velkommen til Europa-Parlamentet og informere Dem om vores interne ekspertrådgivning. Effektivt parlamentsarbejde bygger på specialiseret, objektiv og ajourført information af høj kvalitet. Der er derfor blevet oprettet fem afdelinger med ansvar for forskning også kendt som «temaafdelinger». Deres aktiviteter omfatter alle Europa-Parlamentets kompetenceområder. De producerer uafhængig forskning af høj kvalitet, som enten udføres internt eller af eksterne eksperter.

Temaafdeling B: Struktur- og Samhørighedspolitik beskæftiger sig især med fem politikområder: Landbrug og udvikling af landdistrikterne, kultur og uddannelse, fiskeri, regional udvikling samt transport og turisme. Temaafdeling B udarbejder en lang række redskaber, der varierer fra dybdegående analyser af komplekse lovgivningsområder til korte baggrundsnotater og endda workshopper, hvor eksperter inviteres til at holde foredrag. Sigtet med disse redskaber er at støtte arbejdet i de parlamentariske organer, eksempelvis ved at bidrage direkte til lovgivningsarbejdet i et bestemt udvalg eller med baggrundsinformation, når medlemmerne tager på delegationsbesøg. Med undtagelse af nogle få fortrolige dokumenter offentliggøres alle tekster, der udarbejdes af Temaafdeling B: Struktur- og Samhørighedspolitik, på Parlamentets websted, hvor de er tilgængelige for medlemmerne og offentligheden.

I denne vejledning får De en kort beskrivelse af den vigtigste udvikling inden for transport og turisme i den seneste valgperiode. Vejledningen indeholder også de udfordringer, som transport- og turismepolitikken vil stå over for i den nærmeste fremtid. Endelig gives der et resumé af de forskellige muligheder for brug af interne og eksterne eksperter i Temaafdeling B.

God læselyst!

Ismael Olivares Martinez
Direktør

*Direktorat B: Struktur- og Samhørighedspolitik
Generaldirektoratet for Interne Politikker*



EF-traktatens artikel 3, stk. 1, litra f), og afsnit V omhandler transportpolitik. I Lissabon-traktaten, som endnu ikke er trådt i kraft, behandles transportpolitikken i artikel 4, stk. 2, litra g, og i afsnit VI om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

I Rom-traktaten understregede medlemsstaterne allerede betydningen af en fælles transportpolitik som selvstændigt område. Transport var derfor et af de første områder med en fælles politik. Til trods for Kommissionens bestræbelser var der kun begrænset fremgang at spore i transportpolitikken indtil anden halvdel af 1980'erne.

- **1985:** Vejen for fælles lovgivning blev først banet, da Europa-Parlamentet indledte et passivitetssøgsmål mod Rådet. I sin dom af 22. maj 1985 i **sag nr. 13/83** opfordrede EF-Domstolen på det kraftigste Rådet til at træffe foranstaltninger på transportområdet.
- **1985:** En **hvidbog om gennemførelsen af det indre marked** indeholdt en række henstillinger til, hvordan man kan sikre fri udveksling af tjenesteydelser, og en række retningslinjer for den fælles transportpolitik med det mål at liberalisere og harmonisere transportpolitikkerne i hele Fællesskabet.
- **1992:** Kommissionen vedtog en **hvidbog om den fælles transportpolitikks fremtidige udvikling**. Her blev der især lagt vægt på en åbning af transportmarkederne. Samtidig markerede hvidbogen et vendepunkt i arbejdet hen imod en integreret tilgang, som omfatter alle transportformer, baseret på modellen for "bæredygtig mobilitet".
- **1996:** Vedtagelse af en betænkning om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet.
- **2001: I hvidbogen: "Den europæiske transportpolitik frem til 2010: De svære valg"** (KOM(2001)370) analyserede Kommissionen først problemerne og udfordringerne for den fælles transportpolitik, især med henblik på den dengang forestående østudvidelse af EU. Kommissionen forudså en massiv forøgelse af trafikken ledsaget af trafikpropper og overbelastning især i vej- og lufttransporten samt stigende sundheds- og miljøudgifter, som ville udgøre en alvorlig trussel for EU's konkurrenceevne og mål for klimabelskyttelse. For at imødegå denne udvikling og bidrage til at skabe et økonomisk effektivt,

men miljø- og samfundsmæssigt ansvarligt trafikkoncept fremsatte Kommissionen en pakke bestående af 60 forslag. Disse forslag var udformet med henblik på at bryde sammenhængen mellem økonomisk og trafikmæssig vækst og bekæmpe den uensartede vækst i de forskellige transportformer.

- **2004:** Revision af TEN-T-retningslinjerne med henblik på udvidelsen af EU.
- **2006:** Kommissionen offentliggjorde en midtvejsevaluering om transporthvidbogen: "Hold Europa i bevægelse - Bæredygtig mobilitet på vores kontinent" (KOM(2006)314).

TRANSPORT: MÅLSÆTNINGER OG RESULTATER

Mobilitet er et af EU's centrale principper. Den europæiske transportpolitik knytter en lang række væsentlige politikker sammen. Den består af en række vigtige søjler såsom erhvervs politik, økonomisk politik, miljøpolitik og socialpolitik. Transportpolitik er et centralt element i Lissabonstrategien og bidrager i høj grad til at skabe territorial og social samhörighed i EU.

Den vellykkede gennemførelse af det indre marked, nedbrydelsen af de indre grænser og faldende transportpriser som følge af åbne og liberale transportmarkeder samt ændringer i produktionssystemer og oplagring har ført til vedvarende vækst i transportsektoren. Selvom transportsektoren har stor succes og er yderst dynamisk set ud fra et økonomisk syns-



punkt, har den dog stadig flere sociale og økologiske udløbere, som understreger den stigende betydning af **modellen for "bæredygtig mobilitet"**. Denne model befinder sig midt i **spændingsfeltet mellem to forskellige målsætninger**. På den ene side har EU's transportpolitik klart taget sigte på at gøre effektiv mobilitet for personer og varer til rimelige priser til rygraden i et konkurrencedygtigt indre marked i EU og til grundlaget for den frie bevægelighed for personer. På den anden side må vi forlige os med den stigende trafik og mindske konsekvenserne såsom trafikulykker, luftvejssygdomme, støj, miljøskader og trafikal overbelastning. Den sociale dimension i form af beskæftigelse og arbejdsvilkår, men samtidig også med hensyn til passagerrettigheder og transportsikkerhed, er den tredje vigtige søjle i EU's transportpolitik.

For at tage udfordringen om bæredygtig mobilitet op er der på transportområdet gjort store fremskridt siden hvidbogen om transportpolitik fra 2001 og midtvejsevalueringen fra 2006¹. Linjerne i retsgrundlaget for EU's transportpolitik er blevet trukket skarpt op. Der er vedtaget en lang række vigtige og ofte kontroversielle regler, f.eks. de nedenstående:

¹ KOM(2001) 370; KOM(2006) 314.

- Der er sat fornyet skub i jernbanerne med den første, anden og tredje jernbanepakke, som først og fremmest tager sigte på en åbning af markederne, og derudover på sikkerhedsspørgsmål, interoperabilitet og passagerrettigheder
- Nye retningslinjer for de transeuropæiske transportnet (TEN) med hovedvægt på jernbanetransport, indre vandveje og søtransport
- Programmer til trafikoverflytning såsom oprindeligt "Marco Polo" og det nuværende "Marco Polo II"
- Det nye "Eurovignet"-direktiv² om harmonisering af satserne i samtlige medlemsstater og ensartede metoder til beregning af infrastrukturomkostninger. Det nye direktiv indeholder også en større differentiering af afgifterne, hvor der tages højde for miljømæssige aspekter og færdselstæthed, hvorved medlemsstaterne får et redskab til trafikstyring
- Tre søfartssikkerhedspakker
- Initiativet vedrørende det fælles europæiske luftrum
- Et nyt retsgrundlag for offentlig transport
- Indarbejdningen af luftfart i EU's emissionshandelsordning
- Oprettelsen af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA), Det Europæiske Jernbaneagentur (ERA), Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA), og Forvaltningsorganet for det Transeuropæiske Transportnet (TEN-T EA)
- Iværksættelsen af tre ambitiøse teknologiske projekter: Satellitnavigationssystemet Galileo, det europæiske system til styring af jernbanetrafikken (ERTMS) og SESAR-programmet om bedre infrastruktur til styring af lufttrafikken. Disse vigtige europæiske projekter skal bidrage til at skabe mere effektiv og sikker trafikstyring i fremtiden
- Bedre passagerrettigheder i civil luftfart og jernbanetransport.

TRAN-udvalget har været et af de travleste udvalg, hvad angår arbejdet med den fælles beslutningsprocedure, hvor Parlamentet ofte har gjort brug af sine beføjelser som medlovgiver. Et godt eksempel var de to afvisninger af den såkaldte "havnepakke", men der har været mange andre eksempler, hvor Parlamentet med held har opnået ændringer af en lang række af Kommissionens forslag. Derudover har Parlamentet ved flere lejligheder opfordret til politiske initiativer og fremsat detaljerede forslag til udformning af EU's transportpolitik. Kommissionen tog hensyn til mange af disse anmodninger i forbindelse med efterfølgende lovgivningsforslag.

En kortfattet generel oversigt over EU's transportpolitik kan findes i Europa-Parlamentets **Emneblade**, som opdateres løbende. En detaljeret oversigt over TRAN-udvalgets aktiviteter i sidste valgperiode kan findes i statusbetænkningen³ fra TRAN-udvalgets sekretariat. Derudover kan en række af resultaterne inden for transportpolitik fra den seneste valgperiode findes i brochuren "**Områder, hvor parlamentet gjorde en forskel**".

² Direktiv 2006/38/EF af 17. maj 2006.

³ Europa-Parlamentet: «Achieving sustainable, efficient and safe transport in Europe - The Committee on Transport and Tourism in action», Bruxelles 2009.

TRANSPORTPOLITIK – NØGLETAL:

Meningen med følgende fakta og tal er at give et oversigtsbillede over transportpolitikens økonomiske, sociale og miljømæssige dimensioner. Denne ikke-udtømmende, korte liste skal ses som et udgangspunkt. De anvendte kilder er, medmindre andet angives, den statistiske håndbog 2009 - EU Energy and Transport in Figures, officielle dokumenter fra Kommissionen, rapporter fra Det Europæiske Miljøagentur og den rapport, som er udarbejdet i de tre fokusgrupper for den løbende debat om fremtidens transport.

Transportens økonomiske dimension

- Levering af transportydelser tegner sig for ca. 4,3 % af den samlede værditilvækst i EU, ekskl. kørsel for egen regning, anlæggelse og vedligeholdelse af transportinfrastruktur og transportmidler.
- Den europæiske logistikbranches andel anslås til ca. 14 % af BNP.

Modalsplit

- Inden for godstransporten tegnede de fire landtransportformer (vejtransport, jernbanetransport, indre vandveje og rørledninger) i de 27 EU-medlemsstater sig for 2 650 mia. tonkm i 2007. Vejtransporten tegnede sig for 72,7 % af det samlede tal, jernbanetransport for 17,1 %, indre vandveje for 5,3 % og olierørledninger for 4,9 %. Når man medregner søtransport inden for EU (ca. 1 575 mia. tonkm.)



og lufttransport inden for EU (ca. 3,1 mia. tonkm.) tegner vejtransporten sig kun for 45,6 %, jernbanetransporten for 10,7 %, indre vandveje for 3,3 %, olierørledninger for 3,0 %, søtransport for 37,3 % og lufttransport for 0,1 % af det samlede tal (alle tal vedrører EU-27 i 2007)

- Landpassagertransport udgjorde 5 861 mia. pkm (eller 11 826 km pr. person) i 2007. Biler tegnede sig for 80,0 % heraf, tohjulede motorkøretøjer 2,6 %, rute- og turistbusser 9,2 %, jernbanetransport 6,7 % og sporvogne og metro 1,5 %. Når man medregner lufttransport inden for EU (ca. 571 mia. pkm i 2006) og søtransport inden for EU (ca. 41 mia. pkm), reduceres andelen af personbiler til 72,4 % og tohjulede motorkøretøjer til 2,4 %. Rute- og turistbusser udgør derefter 8,3 %, jernbanetransport 6,1 % og sporvogne og metro 1,3 %. De to supplerende transportfor-

mer, land- og søtransport, bidrager med 8,8 % og 0,6 % til modalsplittet (alle tal refererer til EU-27 i 2007)

- Godstransporten steg med ca. 2,7 % pr. år, og passagertransporten med ca. 1,7 % pr. år mellem 1995 og 2007
- I 2007 var vejgodstransporten for EU-27 (i tonkm) 27 % højere end i 2000.
- Mere end 90 % af EU's eksterne handel foregår med søtransport, og over 3,7 mia. ton gods om året lastes eller losses i EU's havne. Søtransporten via EU's havne forventes at stige med 1,6 mia. ton til 5,3 mia. ton i 2018
- I 2007 var der 4 300 civile passagerfly i EU-27, hvoraf hen ved 500 havde over 250 sæder. Dette tal omfatter ikke privatfly, hvoraf der er over 30 000.

Transport og miljø

- Transport udgør ca. en tredjedel af det endelige energiforbrug i de 27 EU-medlemsstater og er nu den største forbruger af endelig energi. Vejtransporten udgør ca. 74 % af det samlede endelige energiforbrug, lufttransporten 15 %, søtransporten 7,8 %, jernbanetransporten 2,2 % og transport ad indre vandveje 1,0 %. Transportsektoren har været den hurtigst voksende sektor siden 1990. Den tegner sig for næsten en fjerdedel af alle drivhusgasemissioner i EU-27
- Mens de samlede drivhusgasemissioner i EU-27 faldt med 7,9 % mellem 1990 og 2005, er situationen i transportsektoren fuldstændig anderledes. I den samme periode steg drivhus-

gasemissionerne fra transport, der er medtaget i Kyoto-protokollen, med 27 %. Sammen med de omfattende stigninger i emissionerne fra søtransport (+58 %) og international luftfart (+98 %) anslås den samlede stigning i emissionerne fra EU-transport til 36 % i perioden fra 1990 til 2006. Udviklingen i transportsektoren opvejer bestræbelserne i de øvrige sektorer. Uden denne modsatrettede tendens i transportsektoren ville de samlede drivhusgasemissioner i EU-27 være faldet med 14 % mellem 1990 og 2005, i stedet for 7,9 %

- I 2006 regnede vejtransporten sig for 71 % af alle drivhusgasemissioner i transportsektoren. Sø- og lufttransport følger efter med andele på hhv. 15 % og 12 %. Hvis man medregner emissioner fra kraftværker, der producerer elektricitet til jernbanetransport, udgør andelen for jernbanetransport ca. 1,6 %
- Ifølge en række rejseundersøgelser er langt størstedelen af rejserne (97,5 %) på under 100 km. De resterende 2,5 % udgør dog mere end halvdelen af det samlede antal km pr. person
- Halvdelen af EU-borgernes rejser er på under 5 km
- I 2007 var der 229 mio. personbiler i EU-27
- Andelen af bilejere i EU-27 steg med 22 %, svarende til 52 mio. biler
- Næsten 30 % af befolkningen i EU-15 eller hen ved 120 mio. mennesker udsættes for vejstøj på over 55 dB(A)
- Selvom søtransport stadig er den mest energieffektive transportform pr. trafikkenhed, er den samlede regning for "eks-



terne omkostninger" til verdens befolkning og miljømæssige ressourcer som følge af søtransport på ca. 300 mia. EUR årligt (2006), hvoraf 21 % kan henføres til EU (64 mia.)⁴

- Bytrafikken står for 40 % af alle CO₂-udledninger fra vejtransporten og op til 70 % af udledningen af andre forurenende stoffer fra vejtransport
- I Danmark og Nederlandene er cykelanvendelsen over 10 gange større end i Frankrig og Det Forenede Kongerige⁵
- Diffus byspredning har karakteriseret væksten af byområder i hele Europa i de seneste fem årtier. Siden midten af halvtredserne er de europæiske byer i gennemsnit vokset med 78 %, mens befolkningen kun er vokset med 33 %
- Fem lufthavne i EU⁶ har over 400 000 flybevægelser (afgange og ankomster for passagerer og fragt) årligt. Dette svarer til mere end en bevægelse i minuttet i 18 timer om dagen. Hen ved 37 lufthavne har over 100 000 flybevægelser om året.

Transportens sociale dimension

- Levering af transportydelser står for ca. 4,3 % af den samlede beskæftigelse i EU, ekskl. kørsel for egen regning,

4 Europa-Parlamentet, "The external costs of maritime transport", Bruxelles 2007.

5 I Danmark 936 km/person/år og i Nederlandene 848 sammenholdt med 75 km i Frankrig og Det Forenede Kongerige, og kun 20 km i Spanien (EEA 2008, s. 31).

6 Paris-Charles de Gaulle, Frankfurt (Main), London-Heathrow, Amsterdam-Schiphol og Madrid-Barajas.

anlæggelse og vedligeholdelse af transportinfrastruktur og transportmidler

- I 2005 var ca. 8,8 mio. mennesker beskæftiget i transportsektoren. Omkring 10 % af disse arbejdede i jernbanesektoren, 2 % i søtransport, 0,4 % i transport ad indre vandveje, 5 % i lufttransport og 30 % i hjælpevirksomhed i forbindelse med transport (såsom lasthåndtering, rejse- og transportformidling og rejsebureauer). Vejtransporten står for ca. 50 % af den samlede beskæftigelse i transportsektoren, heraf to tredjedele i fragtsektoren og en tredjedel i passagertransport
- Husholdningerne i EU brugte ca. 13,7 % af deres indkomster, eller 949 mia. EUR, på transportrelaterede varer og tjenester, hvilket betød, at transport var den næststørste post på deres budget næst efter boligrelaterede omkostninger. Ca. en tredjedel af dette beløb (310 mia. EUR) blev anvendt til at erhverve køretøjer
- Den gennemsnitlige rejsetid pr. person anslås til ca. 1,1 time om dagen og har været forholdsvis stabil i de seneste 40 år. Der er dog sket en stigning i personmobiliteten i de seneste tyve år som følge af et skift til hurtigere transportformer og -midler
- Aktiviteter i relation til søtransport beskæftiger 1,5 mio. mennesker i Europa. Ca. 70 % af de søfartsrelaterede job på land – i skibsværftsindustrien, skibsindretning, videnskabeligt arbejde, ingeniørarbejde, elektronik, lasthåndtering og logistik.

Transportsikkerhed

- 42 448 mennesker blev dræbt i trafikulykker (omkomne inden for 30 dage) i 2007. Sammenlignet med 2000 er antallet af trafikdrab reduceret med næsten en fjerdedel (24,8 %).

Transportinfrastrukturer

- Det transeuropæiske transportnet vil blive omfattende og spænde over mange områder. Det vil komme til at omfatte 95 700 km vej, 106 000 km jernbane (heraf 32 000 km for højhastighedstog) og 13 000 km indre vandveje. Netets knudepunkter er de 411 internationale lufthavne og 404 vigtige søhavne. På grundlag af informationer fra medlemsstaterne beløber udgifterne til færdiggørelse og





modernisering af hele nettet sig til 900 mia. EUR for perioden 1996-2020; heraf skal der investeres 500 mia. EUR mellem 2007 og 2020 (heraf 270 mia. EUR til prioriterede områder og projekter)

- I 2005 var 215 000 km jernbanestrækninger i brug i EU-27, hvoraf næsten halvdelen var elektrificerede strækninger
- EU har verdens næstlængste kystlinje (136 000 km) efter Canada.

TURISMEPOLITIK

Turisme har endnu ikke et egentligt retsgrundlag i EU-traktaten. Denne situation ændres, når Lissabontraktaten træder i kraft, da artikel 195 giver EU lovgivningsmæssige beføjelser i turistsektoren, selvom det er med supplerende beføjelser (art. 6).

Over 90 % af turistvirksomhederne er små virksomheder, der beskæftiger mellem 1 og 9 personer. Turistsektoren er domineret af små og mellemstore virksomheder og står for 4 % af EU's BNP, med 2 millioner virksomheder, der beskæftiger 4 % af den samlede arbejdsstyrke (næsten 8 mio. ansatte). Når

man medregner turismens indflydelse i andre erhvervssektorer, stiger sektorens bidrag til BNP til 11 % og procentdelen af arbejdspladser overstiger 12 % (24 mio. arbejdspladser)⁷.

Turistsektoren er med sin økonomiske vægt en integrerende del af den europæiske økonomi, og der er således behov for tiltag til at tilrettelægge og udvikle den. Ud fra et europæisk perspektiv er turismepolitikken også et redskab til at støtte de generelle politiske målsætninger inden for beskæftigelse og vækst. Turisme indgår også som en del af en overordnet miljøpolitik, og denne dimension har med tiden fået større betydning.

En europæisk turismepolitik vil i høj grad også kunne bidrage til at tackle den nuværende økonomiske krise. I februar 2009 deltog mere end 27 000 EU-borgere på 15 år og derover i en spørgeundersøgelse, som Kommissionen havde arrangeret. Resultaterne af undersøgelsen viste, at mindst 50 % af borgerne tager på ferie hvert år, og at 48 % havde planlagt at tilbringe ferien i deres hjemland (sammenlignet med 43 % i 2008). 4 ud af 10 borgere, der havde planlagt ferie i 2009, gav udtryk for, at de havde tilstrækkelige midler (41 %), mens 1 ud af 10 (11 %) tilkendegav, at de havde alvorlige økonomiske problemer i forbindelse med deres ferieplaner. Kun 19 % var dog næsten helt sikre på, at de ikke ville tage på ferie i 2009, hvilket er betydeligt færre end i 2008 (32 %). Blandt de adspurgte, der skulle på ferie, var 28 % stadig usikre på varigheden og rejsemålet. Der var en stor stigning i antallet af personer, der selv arrangerede deres rejser (56 %), i mange tilfælde ved hjælp af internettet. De fleste (54 %) foretrækker

⁷ Yderligere oplysninger: Verdensturistorganisationens rapport *Tourism Highlights 2008*.

traditionelle rejsemål, og kun 28 % foretrækker nye rejsemål. Valuta for pengene (33 %) er vigtigere end billige rejser (16 %). Halvdelen af europæerne tager på ferie i juli og august. Vinterferier er på retur af økonomiske årsager, og 42 % vælger ikke at tage på vinterferie. Andre (23 %) foretrækker at rejse i lavsæsonen. (Yderligere oplysninger, se WTO Barometer, januar 2009)

Ifølge Eurostat 13/2009 faldt antallet af overnatninger på hoteller i EU med 0,5 % i 2008 i forhold til 2007. Ikke-hjemmehørende personer (-1,1 %) var hovedårsagen til dette fald. Fem lande tegner sig for over 70 % af turistvirksomheden i form af overnatninger: Spanien (270 mio.), Italien (247 mio.), Tyskland (219 mio.), Frankrig (204 mio.) og Det Forende Kongerige (173 mio.). Det største fald blev registreret i Cypern (-4,8 %), Grækenland (-4,6 %) og Nederlandene (-4,1 %), mens andre havde stor fremgang: Slovakiet (+7,7 %), Polen (+4,7 %) og Litauen (+4,6 %).

Mens der var et lille fald i antallet af overnatninger, steg antallet af EU-borgernes fritidsrejser med 7,1 % i 2008 (især i første halvdel af året), dog generelt for kortere perioder. Samme tendens (+1,6 %) gør sig gældende for flyrejsende, med et lille fald i årets sidste fire måneder.

Ved udgangen af 2007 opfordrede Parlamentet Kommissionen til at udforme en turismepolitik baseret på partnerskaber, som skal gøre Europa til et foretrukket rejsemål med bedre mærkning og en mere miljøvenlig strategi. I sin initiativbetænkning om en ny europæisk turismepolitik opfordrede Parlamentet bl.a. til hurtigere og billigere udstedelse af turistvisa, pålidelige, standardiserede og ajourførte statistikker, harmonisering af kvalitetsstandarder for turistindkvartering



og bedre beskyttelse af forbrugerne og sikring af passagerrettigheder. Da forordning nr. (EF) 261/2004 i den sammenhæng kun vedrørte lufttransport, søgte Parlamentet at udvide disse rettigheder til også at gælde brugere af jernbane- og søtransport. På dette punkt kan de seneste initiativer fra Parlamentet, Rådet og Kommissionen udfylde de sidste huller (forordning 1371/2007, KOM (2008) 816 og KOM (2008) 817.

Udover at skabe et "EU-mærke" for alle turistmål i EU, som betjenes af rejsearrangører, opfordrede Parlamentet også Kommissionen til at gennemføre en række nye tiltag såsom udvikling af sundhedsturisme, faciliteter for bevægelseshæmmede turister og et "transportkort for unge" europæere på Erasmus-udveksling, et Odysseus-program for lavsæson-turisme for pensionister og en minderute gennem det tidligere jerntæppe.



MELLEM ØKONOMISK KRISE OG KLIMAÆNDRINGER

Selvom der blev vedtaget en lang række vigtige dokumenter før valget til Europa-Parlamentet 2009, er der stadig mange udfordringer for TRAN-udvalget i den nye valgperiode fra 2009 til 2014.

To fænomener kommer til at spille en afgørende rolle og vil sandsynligvis dominere de kommende drøftelser i TRAN-udvalget. Først og fremmest **den økonomiske nedgang**: Den aktuelle globale finans- og økonomikrise gør det i høj grad vanskeligt at spå om verdensøkonomiens fremtid. Den europæiske transportsektor er allerede alvorligt mærket af denne krise og vil lide yderligere tab, hvis krisen varer ved. Mindre handel giver mindre transport. Denne simple formel bekræftes af de seneste tal og oplysninger fra en række transportsektorer og -virksomheder. EU's sektor for godstransport, fra shippingvirksomheder og luftfartsselskaber til speditører og jernbaneselskaber, lider allerede store tab. Inden for passagertransport er lufttransportsektoren særligt hårdt ramt. Kommende indkomsttab kan bidrage til en yderligere indskrænkning i efterspørgslen efter mobilitet, især turisme og fritidsbehov.

TRAN-udvalgets vanskelige drøftelser i marts 2009 om tildeling af slottider i lyset af den økonomiske krise gav en forsmag på vanskelighederne med at behandle eventuelle tilpasningsforanstaltninger i alle transportsektorer. Det er vanskeligt at vurdere krisens betydning, da der endnu ikke fremstår et overordnet billede. Det er derfor afgørende nøje at undersøge virkningerne i de forskellige transportsektorer og undersøge, i hvilket omfang EU's politikker skal tilpasses de kommende udfordringer.

Den anden store udfordring er **den europæiske transportsektors mangelfulde miljøpræstationer**. Selvom den aktuelle økonomiske krise medfører en midlertidig nedgang i behovet for transport, påpeger Det Europæiske Miljøagentur (EEA) i sin seneste rapport⁸, at tendenserne i transportsektoren peger i den forkerte retning. Tallene og oplysningerne i denne rapport, hvoraf visse er gengivet ovenfor, er alarmerende og understreger behovet

8 EEA Rapport Nr. 3/2009, Transport at a crossroads. TERM 2008. Indikatorer for transport- og miljø i EU, København 2009.

for øjeblikkelige og vidtrækkende tiltag, især hvad angår tackling af drivhusgasemissioner, men også med hensyn til luftforurening, støj og tab af biodiversitet.

EU's politiske indgreb, herunder i transportsektoren, som reaktion på den økonomiske krise vil også bidrage til positive resultater eller mangel herpå i kampen mod klimaændringer. Selvom den økonomiske krise får alvorlige følger for EU's økonomi og samfund, vurderes det dog, at krisen er midlertidig. Forskerne er dog ikke længere i tvivl om, at klimaændringerne – hvis der ikke gribes resolut og samtidigt ind i alle sektorer – vil få uoprettelige og katastrofale følger. I sin betænkning af 4. februar 2009 "**2050: Fremtiden begynder i dag - henstillinger til EU's fremtidige integrerede politik om klimaændringer**"⁹ understregede **Europa-Parlamentet** "nødvendigheden af at imødegå klimaændringerne og deres virkninger gennem politiske og uddannelsesmæssige foranstaltninger på grundlag af et langsigtet perspektiv og gennemføre de strategiske afgørelser på en sammenhængende måde og ikke lade dem være bestemt af kortsigtede politiske mål".

Den økonomiske krise kan også ses som en ny begyndelse og en mulighed for at gennemføre vidtrækkende politiske ændringer med henblik på en mere bæredygtig økonomi med nye forretningsmuligheder for europæiske virksomheder i de kommende år. Den giver også anledning til at gennemføre længe ventede ændringer for at skabe et integreret og bæredygtigt europæisk trafikkoncept, som EEA opfordrede til.

⁹ I den endelige betænkning fra Det Midlertidige Udvalg om Klimaændringer, hvori der blev foreslået en række foranstaltninger på alle niveauer, fremsatte Europa-Parlamentet også en række henstillinger til kommende foranstaltninger i transportsektoren (punkt 77 til 106).

Udover disse to store udfordringer vil dagsordenen i det nye TRAN-udvalg i vidt omfang afhænge af:

- den nye Kommissions arbejdsprogram
- de nøgleområder, der allerede arbejdes på.

Enkelte af de områder, der eventuelt vil få betydning, er beskrevet nedenfor.

NØGLEOMRÅDER

Eurovignet

I marts 2009 vedtog Europa-Parlamentet ved førstebehandling et forslag om en ændring af Eurovignet-direktivet, som navnlig vedrørte internaliseringen af de eksterne omkostninger til transport af svært gods. I princippet støttede Europa-Parlamentet Kommissionens tilgang. I fremtiden skal afgifter på tunge lastvogne over 3,5 t ikke udelukkende baseres på infrastrukturomkostninger, men delvist også på den luft- og støjforurening, de forårsager. Parlamentets indstilling er, at det desuden bør være muligt at belægge lastbilerne med afgifter for trafikal overbelastning i spidsbelastningsperioder på overbelastede veje, selvom de særlige beregningsmetoder og lofter blev udelukket fra denne tekst.

Hvis TRAN-udvalget beslutter at fortsætte med andenbehandlingen af dette lovforslag, vil Parlamentets andenbehandling foregå i den nye valgperiode.



Forslag om en grønnere transportpakke

Internaliseringen af de eksterne omkostninger i transportsektoren betragtes i vidt omfang som en af de største udfordringer for EU's transportpolitik i de kommende år.

I marts 2009 vedtog Parlamentet en betænkning, hvori den kritiserede Kommissionen for ikke at have en overordnet strategi for "en grønnere transportsektor" og for ikke at have en brugbar model til vurdering af de "eksterne omkostninger" såsom transportens indvirkning på miljøet. Kommissionens "lovpakke om grønnere transport" skal hjælpe EU til at opfylde klima- og energimålene. Lovpakken består af en række meddelelser og tager desuden sigte på at fremme bæredygtig transport og sikre, at transportens reelle omkostninger afspejles i deres effektive priser.

I sin betænkning påpeger Parlamentet, at Kommissionen ikke har udarbejdet og forelagt en generelt anvendelig, gennemsigtig og let forståelig model til evaluering af de eksterne omkostninger generelt. Kommissionen har ikke foretaget en analyse af konsekvenserne for alle transportformer og har konkret kun fremsat forslag for tunge fragtkøretøjer. Parlamentet har derfor opfordret Kommissionen til snarlig handling; for det første bør Kommissionen forelægge konkrete for-

slag om alle transportformer og for det andet forelægge en omfattende plan for beregning og opkrævning af de eksterne omkostninger og evaluering af konsekvenser heraf på grundlag af en hensigtsmæssig model. Af ovennævnte EEA-rapport fremgår det, at der mere end nogensinde er behov for sammenhængende politikker for hver transportsektor.

Galileo, SESAR og ERTMS skal gøres fuldt funktionsdygtige

EU har i de senere år iværksat en række ambitiøse teknologiske projekter såsom Satellitnavigationssystemet Galileo, Det europæiske system til styring af jernbanetrafikken (ERTMS) og SESAR-programmet om bedre infrastruktur til styring af lufttrafikken. Disse vigtige europæiske projekter skal skabe en mere effektiv og sikker trafikstyring i fremtiden. Ingen af disse tre projekter er funktionsdygtige endnu. De kræver stadig en betydelig indsats og sandsynligvis flere drøftelser i de relevante udvalg (transport og industri).

Galileo, som består af 30 satellitter og tilknyttede infrastrukturer på jorden, skal efter planen være fuldt etableret i 2013. De to andre projekter bliver først fuldt etablerede senere.

Bytransport

Bytransport på EU-niveau får stadig højere prioritet på EU's transportdagsorden. 80 % af EU's befolkning bor i byområder, over 60 % i områder med over 10 000 indbyggere, og tendensen er stigende. 40 % af transportsektorens CO₂-emissioner og 70 % af transportsektorens øvrige forurenende emissioner kan henføres til transport i byer. Der er således et stort potentiale for mere energieffektivitet og for transportsektorens reduktion af emissioner i byområder. Fremme af en overgang til bæredygtig transport vil ikke kun føre til mindre trafikbelastning og forurening i byerne, men også i høj grad bidrage til en væsentlig reduktion i drivhusgasemissionerne. En lang række EU-regler har allerede haft indvirkning på bytransporten, men der er endnu ikke vedtaget en specifik strategi for bytransport på EU-niveau.

I 2007 fremlagde Europa-Kommissionen en grøn bog om mobilitet i byer¹⁰, som tog sigte på at skabe en ny kultur for mobilitet i byer med henblik på at forene den økonomiske udvikling af byer og adgangsforhold med en forbedret livskvalitet og miljøbeskyttelse. Europa-Parlamentet vedtog en betænkning om denne grøn bog 9. juli 2008 i forventningen om en opfølgning i form af en handlingsplan. Da Kommissionen ikke har fremsat en handlingsplan og i lyset af den tidsfrist, som valget til Europa-Parlamentet i juni 2009 indebærer, har Parlamentet besluttet at udarbejde endnu en initiativbetænkning om specifikke foranstaltninger for bytransport på EU-niveau. I henhold til Parlamentets henstillinger skal der i byområder med mere end 100 000 indbyggere generelt gennemføres bæredygtige planer for bytransport, der bør i Euro-

stat-regi øjeblikkelig iværksættes et program til forbedring af statistikker og databaser om bymæssig mobilitet, ligesom der skal oprettes et observationscenter for mobilitet i byer. Parlamentet fremhævede desuden behovet for øget EU-finansiering.

Drøftelserne om mobilitet i byer vil fortsætte i den nye valgperiode.

Fra fri bevægelighed uden grænser til et fælles luftrum

Det har vist sig at være sværere at nedbryde EU's luftgrænser end landegrænserne. Kommissionen gav startskuddet i efteråret 1999 med en meddelelse om oprettelse af et fælles europæisk luftrum¹¹. Den fælles beslutningsprocedure mellem Parlamentet og Rådet blev afsluttet i april 2004, da en pakke af fire forordninger trådte i kraft – herunder ramme-forordning nr. 549/04 - om udøvelse af luftfartstjeneste, om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum, og om interoperabilitet i det europæiske styringsnet for lufttrafikken.

I erkendelse af, at traktatens konkurrenceregler ikke finder anvendelse for lufttransport, har Parlamentet med held kæmpet for at oprette et rådgivende udvalg om de tekniske aspekter i forbindelse med gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum og indarbejdelsen af sanktioner for manglende overholdelse af reglerne. Parlamentet opnåede også indrømmelser om samarbejde mellem civile og militære brugere.

¹⁰ Grøn bog: På vej mod en ny kultur for mobilitet i byer KOM(2007)0551.

¹¹ KOM(1999) 614.



I den sjette valgperiode havde Parlamentet navnlig held til at opfylde de største udfordringer og fremskynde etableringen af det fælles europæiske luftrum. Transportudvalgets forespørgsler til Kommissionen med efterfølgende debat i plenarforsamlingen den 4. september 2007 vedrørte et af de grundlæggende spørgsmål, nemlig behovet for at afskaffe den mislykkede bottom-up-metode, som gav medlemsstaterne ansvaret for at skabe funktionelle luftrumsblokke (luftruter, der optimeres i form af organiseret trafik med henblik på at reducere både drivhusgasforbrug og -emissioner) og vælge en mere proaktiv EU-tilgang. Kommissionen bebudede derefter en anden fase baseret på resultater og mekanismer til udvikling af det fælles europæiske luftrum.

Samtidig tog Kommissionen et skridt i retning af en mere bæredygtig og mere effektiv lufttrafik (KOM2008/389). SESAR (oprindeligt SESAME), et teknologisk program for fællesforetagender, startede i Eurocontrol-regi og med støtte fra Kommissionens transeuropæiske transportnet. Inden 2013 skal programmet udvikle et moderne europæisk system for regulering af denne, som skal løse det nuværende problem med opdeltede nationale systemer til regulering af flytrafik. Flytrafikken er vokset med over 50 % i de seneste ti år. Eurocontrol anslår, at der finder ca. 8,5 mio. flyvninger sted årligt i Europa (prognosen forventes at stige til 17 mio. i 2020). På dage med spidsbelastning kan der være helt op til 30 000 flyvninger, som forbinder ca. 130 lufthavne. 80 % af flyvningerne finder sted i Europa. Den gennemsnitlige distance er 826 km. I 2007 blev der registreret over 790 mio. passagerer, hvoraf 520 mio. fløj inden for EU, og transport af 12,5 mio. ton fragt. Siden indførelsen af det indre marked i 1993 er der kommet over 30 nye luftfartsselskaber på markedet (især lavprislejerselskaber, som øger deres kapacitet med 25 % årligt).

Som led i den ændring af bestemmelserne om det fælles europæiske luftrum (SES-II), der blev fremsat i juni 2008, skal Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA), som har haft hjemsted i Köln siden 2003 (der omfatter også fire lande uden for EU), garantere den bedst mulige miljøbeskyttelse og tage fat på vigtige sikkerhedsspørgsmål (inspektioner, uddannelses- og standardiseringsprogrammer, standardcertifikater for luftdygtighed, autorisation af tredjelandsoperatører og kontrol af sikkerheden i deres fly i henhold til SAFA-programmet).

I en betænkning, som blev vedtaget den 25. marts 2009, støttede Parlamentet to forslag til retsakter, som blev fremsat af Kommissionen inden for rammerne af den anden pakke om det fælles europæiske luftrum (2008), nemlig ændringen af forordningen om det fælles europæiske luftrum og ændringen af forordningen om Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur. Ovennævnte betænkning fra Parlamentet om det europæiske luftfartssystemes præstationer og bæredygtighed er navnlig på linje med forslaget om at give Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur beføjelser til at føre tilsyn med luftfartssystemet i hele EU. Betænkningen bekræftede det kompromis, som Parlamentet havde søgt at opnå, hvad angår EU's præstationsmål (på nøgleområder som sikkerhed, miljø, kapacitet og rentabilitet), som efterfølgende blev vedtaget

af Kommissionen efter høring af de relevante ikke-statslige aktører. Betænkningen indeholder desuden bindende mål for luftfartstjenesteudbydere og oprettelsen af funktionelle luftrumsblokke (FAB). Generelt vil dette føre til et fleksibelt net af homogene blokke, som tilpasses flytrafikkens behov og går videre end de nationale grænser.

Ved udgangen af den sjette valgperiode forudser Europa-Parlamentet, at den anden lovgivningspakke om det fælles europæiske luftrum vil blive for det europæiske luftrum, hvad Schengen-aftalen har været for personers frie bevægelighed inden for EU. I den næste valgperiode vil Parlamentet således skulle sikre, at det fælles europæiske luftrum bliver en realitet med alle dets forskellige elementer såsom det teknologiske aspekt med SESAR-programmet. Der skal etableres et mere direkte rutenet med henblik på at forbedre luftfartsselskabernes præstationer, nedbringe deres emissioner og forbedre luftrumskapaciteten. I den forbindelse skal der udpeges en koordinator for funktionelle luftrumsblokke, som i tråd med de otte, der allerede findes for det transeuropæiske transportnet, skal rapportere til Parlamentet hver tredje måned. Grundforordningen indeholder allerede en tidsplan for gennemførelsen af de planlagte foranstaltninger. Europa-Parlamentet mener, at der bør fastsættes en passende tidsramme for udarbejdelsen af gennemførelsesbestemmelserne, og mener, at der bør fastlægges en sammenhængende køreplan for den konkrete udarbejdelse af gennemførelsesbestemmelserne under hensyn til af deres prioritet og indbyrdes sammenhæng. Europa-Parlamentet foreslår navnlig, at alle aktører forpligter sig til at sikre politisk opbakning bag den teknologiske ramme og til at fremskynde etableringen af det fælles europæiske luftrum i fuld overensstemmelse med SESAR's udviklingsfase, således at de kan høste de fulde fordele af implementeringsfasen fra 2014 og frem.

Atten måneder efter ikrafttrædelsen af den nye forordning skal Kommissionen forelægge en rapport for Parlamentet og Rådet om evaluering af de retlige, sikkerhedsmæssige, erhvervsmæssige og arbejdsmarkedsmæssige virkninger af det fælles europæiske luftrum, samtidig med at der tages hensyn til udviklingen i de funktionelle luftrumsblokke og tilgængelig teknologi. Der er fastsat en lignende referenceperiode for opfyldelsen af præstationsmålene. I den næste valgperiode vil Europa-Parlamentet også skulle overvåge etableringen af uafhængige nationale tilsynsmyndigheder, hvad angår sikkerhed i det fælles europæiske luftrum og præstationskrav, og et rådgivende organ bestående af aktører inden for luftsikkerhed, som skal rådgive Kommissionen.

Passagerernes rettigheder

Kort før udløbet af forrige valgperiode vedtog Parlamentet under førstebehandlingen Kommissionens forslag om passa-



gerernes rettigheder i bussektoren og i søtransportsektoren, herunder også for bevægelsehæmmede passagerer og handicappede passagerer.

Disse forslag indgår i Kommissionens målsætning om at udvide passagerernes rettigheder i fly- og jernbanesektoren til også at gælde for andre transportformer. Målet er at fastsætte passagerers rettigheder for at gøre det mere attraktivt at benytte disse transportformer og for at højne tilliden hertil. Det er desuden hensigten at skabe lige konkurrencevilkår for transportvirksomhederne fra de forskellige medlemsstater og mellem de forskellige transportmåder. Hvis TRAN-udvalget beslutter at fortsætte med andenbehandlingen af disse lovforslag, vil Parlamentets andenbehandling finde sted i den nye valgperiode.

Kommissionen har desuden allerede meddelt, at den har til hensigt at offentliggøre en rapport i andet halvår af 2009 for at gøre status over passagerens rettigheder i flysektoren; dette ønske har TRAN-udvalget næret i lang tid.

Gennemførelse og anvendelse af gældende lovgivning

Parlamentet har i en række betænkninger om bedre lovgivning givet udtryk for sit ønske om et bedre tilsyn med gennemførelsen og anvendelsen af den vedtagne lovgivning, navnlig gennem arbejdet i Parlamentets udvalg.

Sammenlignet med andre udvalg behandler TRAN-udvalget en lang række lovgivningsforslag. Der er som nævnt ovenfor allerede indført en række centrale dele af EU's transportlov-

givning, selvom enkelte endnu ikke er fuldt ud gennemført eller taget i anvendelse i en række medlemsstater (f.eks. søsikkerheds- og jernbanepakker). Udover betænkninger om ny lovgivning vil tilsyn med anvendelse af gældende fællesskabslovgivning fremover få stadig større betydning i TRAN-udvalget. Dette tilsyn kan foregå ved udpegning af "ordførere for gennemførelse" eller ved at afsætte tid til spørgetid om gennemførelse og anvendelse af lovgivningen, som vedtaget af formandskonferencen i september 2008.

KOMMENDE SAGER

Transportsektorens fremtid

Europa-Kommissionen har for nylig iværksat en debat om de vigtigste udfordringer og muligheder i transportsektoren på længere sigt (20 til 40 år). Kommissionen meddelte, at den har til hensigt at offentliggøre en meddelelse om det mellemlange perspektiv, som efter planen skal vedtages i sommeren 2009.

I marts 2009 fremlagde tre fokusgrupper om "økonomi og samfund", "miljø og teknologi" og "infrastruktur og logistik" deres første rapport med et scenarie for perioden indtil 2050, som gjorde rede for nogle af de mulige tendenser og udfordringer for transportsektoren såsom øget globalisering og behov for mobilitet samt urbanisering, aldring, klimaændringer, forurening og trafikal overbelastning.

Gennembrud på områder som energi, transport og kommunikationsteknologier vil sandsynligvis ændre befolkningens hverdag på en positiv måde, men vil formodentlig også få

negative konsekvenser for trafikkonceptet. EU's transportpolitik skal tage disse udfordringer op med nye tiltag. Da perioden for den nuværende hvidbog udløber i 2010, kan den nye meddelelse ses som startskuddet til opfølgingsperioden. Der er dog stadig mange usikkerhedsmomenter vedrørende transportsektorens fremtid. Samspejlet mellem de afgørende faktorer for efterspørgslen efter transport er komplekse, og det er vanskeligt at forudse den teknologiske udvikling og de eksterne faktorer såsom økonomiske eller geopolitiske udviklinger eller konsekvenserne af klimaændringer. Der er dog tilsyneladende bred enighed om, at EU's transportpolitik er kommet til et punkt, hvor der skal udarbejdes et nyt trafikkoncept og hvor man skal tage fat på de udfordringer, der ligger forude. Der synes i den forbindelse at være udbredt enighed om, at EU på mellemlang og lang sigt har brug for en klar strategi for det bæredygtige trafikkoncept, som man ønsker i Europa. Strategien skal omfatte idéer og forslag til:

- fremtidige behov for mobilitet og drivkræfter
- byer med god livskvalitet og en ny kultur for mobilitet i byerne
- individuel mobilitet, der er uafhængig af konventionelle energikilder
- tekniske muligheder, der kan anvendes til en ny generation af fremdriftssystemer og tilrettelæggelse af de respektive overgangsperioder
- vejen frem mod et integreret trafikkoncept
- en kommende politik for transportinfrastruktur
- eksterne omkostninger, prisfastsættelsesordninger og effektivitetsfremmende foranstaltninger
- åbning, organisation og regulering af de fremtidige transportmarkeder
- forståelse for og forvaltning af drivkræfterne bag transportefterspørgslen
- adfærdsændringer
- bedre informationsteknologi med henblik på mere effektiv brug og integration af transportnet
- sikkerhed
- prioriteringer på mellemlang og lang sigt for forskning og teknologisk udvikling (FTU) inden for transport.

Disse vigtige drøftelser er netop blevet indledt og vil fortsætte i den nye valgperiode.

TEN-T's fremtid

Grønbogen om revision af TEN-T-politikken¹² fra februar 2009 tog sigte på at tilpasse Fællesskabets indsats til EU's nye udfordringer, navnlig hvad angår bekæmpelsen af klimaændringer, Lissabonstrategiens sociale og økonomiske mål og

¹² KOM(2009) 44.

EU's rolle som international aktør med henblik på at skabe bedre sammenhæng mellem infrastrukturen i EU, nabolandene og i resten af verden. Kommissionen foreslog at styrke netværksintegrationen gennem bedre anvendelse af kombineret transport både for passagerer og fragt, optimeret brug af intelligente trafikkoncepter og fremme af teknologisk innovation.

Desuden har Parlamentet siden 2007 opfordret Kommissionen til straks at indlede arbejdet med at fastlægge langsigtede mål og løsningsmodeller (for perioden efter 2010) for en integreret tilgang til EU's kommende transportpolitik. I april 2009 vedtog Parlamentet som svar på Kommissionens grønne bog en beslutning på dette område, som fremhævede betydningen af cost-benefit-analyser, bæredygtighed og den europæiske merværdi af grænseoverskridende infrastrukturprojekter. I den forbindelse understregede Parlamentet, at det set ud fra en miljømæssig og økonomisk synsvinkel i mange tilfælde kun er multimodale trafikkoncepter, som muliggør anvendelsen af forskellige transportmidler på en transportstrækning, der er bæredygtige og fremtidssikrede. I beslutningen opfordres medlemsstaterne til at integrere grønne korridorer, netværk for jernbanegodstransport, det transeuropæiske jernbanegodstransportnet (TERNF), korridorer for ERTMS (European Rail Traffic Management System), maritime "motorveje" såsom nærskibsfart, eksisterende indre vandveje med omfattende kapacitet i et intermodalt TEN-T-projekt baseret på planlagte aktioner til fordel for mere miljøvenlige, mindre olieforbrugende og mere sikre transportformer med henblik på at sikre en optimal brug af alle transportformer. Parlamentet går ind for en omfattende tilgang og betragter eurovelo-netværket og jerntæppe-ruten som en anledning til at fremme europæiske cykelinfrastrukturer på tværs af grænserne. Desuden bør

der lægges større vægt på regionale jernbaneforbindelser på tværs af grænser.

I betragtning af midtvejsevalueringen af EU's finansielle rammer og den aktuelle debat om EU's genopretningsplan bemærkede Parlamentet, at investeringer i transportinfrastruktur er et centralt element i håndteringen af den økonomiske og finansielle krise. Parlamentet opfordrede derfor Kommissionen til at fremskynde infrastrukturprojekter i forbindelse med TEN-T, som samfinansieres af strukturfondene og/eller Samhørighedsfonden.

Parlamentet forventer desuden større konsekvens fra Rådets side i samspillet mellem anmodninger om TEN-T-projekter og afgørelser om TEN-T-budgetter og opfordrer medlemsstaterne til at revurdere deres investeringsprioriteter under hensyntagen til denne tilgang med henblik på at fremskynde



TEN-T-projekter, som de har ansvaret for, navnlig i grænseområder.

Parlamentet går derfor ind for, at medlemsstaterne genovervejer TEN-T-budgettet i forbindelse med midtvejsevalueringen af den finansielle ramme 2009-2010.

Debatten om TEN-T's fremtid og finansieringen heraf fra 2014 og derefter vil sandsynligvis blive en af de vigtige debatter i den nye valgperiode.

Søtransportstrategi 2018

I januar 2009 fremlagde Kommissionen en meddelelse om de vigtigste strategiske mål for EU's søtransportpolitik frem til 2018¹³, som indeholdt de vigtigste strategiske løsninger for EU's søtransportsektor frem til 2018. Meddelelsen indeholder en række nøgleområder og en lang række udfordringer, der skal tages op, såsom:

- *Fremtiden for europæisk søfart på et globaliseret marked:* Hvordan klarer man det stigende konkurrencepres i international søtransport, og hvordan opnår man ensartede vilkår inden for søtransport? Hvordan kan EU blive drivkræften bag et omfattende internationalt regelværk for søfarten?
- *Menneskelige ressourcer, sømandskab og maritim know-how:* tackling af aspekter som f.eks. den stigende mangel på kvalificerede søfolk. Mulige foranstaltninger med fokus

på at gøre de maritime erhverv mere attraktive, ved at forbedre søfolkernes beskæftigelsesforhold, fremme muligheder for livslang karriere i maritime klynger og ved at forbedre søfartssektorens image. Andre planlagte foranstaltninger er gennemførelsen af ILO's konvention af 2006 om søfarendes arbejdsstandarder (MLC) og skabe bedre uddannelsesmuligheder for besætningerne

- *Kvalitetsskibs fart:* Der gøres rede for en række EU-tiltag for en grønnere skibsfart med henblik på at nå det langsigtede mål "nul spild, nul emissioner". Der opstilles en række foranstaltninger til at forbedre transportsikkerheden og sikring af søfarten for at forhindre terrorisme og piratvirksomhed.



¹³ KOM(2009) 8 endelig.

- *Nærskibsfartens potentiale:* Hvordan tackler vi den forventede stigning i søtransporten? Hvordan fastsættes den rette blanding af foranstaltninger for at sikre, at havnene kan varetage deres funktion som knudepunkter? De mulige løsninger omfatter etableringen af et europæisk søtransportområde uden barrierer, fuld gennemførelse af motorveje til søs-projektet og ved at lægge vægt på at modernisere og udvide havne- og baglandsinfrastrukturen ved hjælp af de rette betingelser for at tiltrække investeringer og med støtte fra EU
- *Forskning og innovation på søfartsområdet:* Kommissionen foreslår at fremme innovation og teknologisk forskning og udvikling på søfartsområdet for at gøre skibene mere energieffektive, nedbringe miljøvirkningerne og skabe bedre livskvalitet for søfolk. Det foreslås at etablere en referenceramme med henblik på at kunne anvende "e-maritime-tjenester" både i Europa og på verdensplan.

Inden for de næste fem år vil Kommissionen sandsynligvis fremsætte flere forslag inden for de nøgleområder, som optræder i meddelelsen.



HVEM ER VI?

Temaafdelingerne er forskningsenheder, der hjælper Parlamentets organer i arbejdet med de lovgivningsmæssige og institutionelle opgaver. De blev oprettet ved præsidiets afgørelse i 2004 for at integrere forskning i Parlamentets aktiviteter og yde bedre støtte til udvalgene. Temaafdelingernes vigtigste opgave er at formidle de nødvendige redskaber til at skabe bedre lovgivning. Der findes for øjeblikket fem temaafdelinger, der dækker alle de parlamentariske udvalgs og organers ansvarsområder: økonomiske og videnskabelige politikker (temaafdeling A), Struktur- og Samhørighedspolitik (temaafdeling B), Borgernes Rettigheder og Konstitutionelle Anliggender (temaafdeling C), Budgetanliggender (temaafdeling budg.) og Eksterne Forbindelser (temaafdeling Expo).

Temaafdeling B: Struktur- og Samhørighedspolitik omfatter følgende temaområder: Landbrug og udvikling af landdistrikterne, kultur og uddannelse, fiskeri, regional udvikling og **transport og turisme**.

INTERN ELLER EKSTERN EKSPERTBISTAND

Der kan anvendes både intern og ekstern ekspertbistand. Efter anmodning fra et parlamentsmedlem undersøger temaafdeling B, om det er muligt at stille intern ekspertbistand til rådighed. Hovedparten af de dokumenter, der leveres, udarbejdes af sagsbehandlere i temaafdeling B. Hvis dette ikke er muligt, iværksætter temaafdelingen en udbudsprocedure, som kan variere i tidsramme og kompleksitet. Udbuddene tilrettelægges og forvaltes af sagsbehandlere i temaafdeling B i henhold til reglerne i finansforordningen - gennemsigtighed, ikke-diskrimination og sund økonomisk forvaltning.

DET TILBYDER VI

Temaafdeling B tilbyder en lang række skræddersyede forskningstjenester, som passer til Transport- og Turismeudvalgets behov. Nedenfor gives en kort præsentation af mulighederne.

Notater

Notater er koncise bidrag om emner, der er relateret til arbejdet i Transport- og Turismeudvalget og/eller løbende sager. Dette redskab anvendes oftest som grundlag for medlemmernes overvejelser, når der udarbejdes en betænkning, når en delegation har arrangeret et officielt besøg, eller når der arrangeres større begivenheder om europæiske spørgsmål.

Interne notater udarbejdes af temaafdeling B med meget kort varsel og stor fleksibilitet. Eksterne eksperter kan også anmodes om at udarbejde notater (om yderst tekniske spørgsmål eller emner, der ikke foreligger megen forskning om). Ekspertene udvælges via en udbudsrunde.

Undersøgelser

Undersøgelser er mere dybdegående bidrag, som generelt vedrører et forventet forslag til lovgivning eller en initiativbetænkning. Undersøgelserne er det mest anvendte værktøj. Undersøgelserne gennemføres af eksperter, der udvælges af temaafdeling B gennem en udbudsrunde. Kontrakter om denne form for redskab har en længere tidsramme. Undersøgelserne forelægges normalt Transport- og Turismeudvalget. Undertiden giver de anledning til offentlige høringer, hvortil temaafdeling B også kan yde assistance.

Konsekvensanalyser

Udvalgene kan, når det er relevant og nødvendigt i lovgivningsprocessen, anmode om en konsekvensanalyse om

væsentlige ændringer til lovgivningsforslag. De kan også anmode om konsekvensanalyser af gennemførelsen af EU-lovgivningen i de forskellige medlemsstater. Analyserne gennemføres af eksterne eksperter.

Workshopper

Formålet med workshopper er at formidle uafhængig ekspertise i form af skriftlige bidrag, der præsenteres mundtligt og drøftes med medlemmer eller andre eksperter. I forbindelse med workshopper kan der også anmodes om notater og undersøgelser, der anvendes som baggrundsdokumenter til en udvalgsdiskussion.

Ekspertpaneler

Et ekspertpanel er en gruppe af eksterne eksperter, der på regelmæssig basis leverer skriftlige bidrag til medlemmerne, hovedsagelig i form af korte orienterende noter. Ekspertpanelet kommer, når det er nødvendigt, også til møderne og formidler information og rådgivning. Dokumenter og referater fra disse møder offentliggøres sædvanligvis i form af rapporter på temaafdeling B's intranetsted.

Emneblade

Målet med emnebladene er at give et overblik over EU's og Parlamentets aktiviteter til den brede offentlighed. Emnebladene om Den Europæiske Union er blandt Parlamentets mest populære publikationer, og online-versi-

onen er et af de mest besøgte områder på Europarl-webstedet.

Hvert emneblad dækker et specifikt område. De udarbejdes af temaafdelingens sagsbehandlere, og et redaktionsudvalg står for den overordnede koordinering. Emnebladene er tilgængelige på internettet på engelsk, fransk og tysk. De findes desuden i bogform på engelsk, fransk, tysk, italiensk, polsk og spansk samt en flersproget cd-rom med 21 sprog (kopier fås ved henvendelse til medlemmernes distributions-tjeneste).

INDGIVELSE AF ANMODNINGER

Parlamentsudvalgene kan rekvirere den nødvendige ekspertise på grundlag af deres politiske prioriteter (betænkninger, høringer, delegationer mv.). Når koordinatorene beslutter, at der skal ydes ekspertbistand, indsender Transport- og Turismeudvalget en skriftlig anmodning til temaafdeling B.

Individuelle anmodninger fra TRAN-udvalgets medlemmer skal adresseres til koordinatoren for den respektive politiske gruppe, som kan fremsætte forslag om en beslutning herom på koordinatormødet, eller i en skriftlig procedure, som organiseres af TRAN-udvalgets sekretariat.

GENNEMSNITLIGE TIDSRISTER

Tidsfristerne afhænger af, om opgaven er kompleks. Den normale tidsfrist for et notat er tre til seks uger. Ekstern ekspertbistand leveres på kontraktbasis, hvilket betyder, at der er brug for længere tidsfrister. En rimelig tidsfrist vil derfor være

mellem 4 og 12 måneder. Kontakt os for et overslag over den nødvendige tidsramme til en specifik anmodning.

BUDGET

Parlamentsudvalgene tildeles hvert år et budget til finansiering af de forskellige eksterne forskningsarbejder. Budgettets størrelse afhænger af udvalgets størrelse, og udvalget kan gøre brug af midlerne uden at indhente forudgående tilladelse fra andre parlamentsorganer. Transport- og Turismeudvalgets budget til ekstern ekspertbistand var i 2008 på 407 000 EUR.

KVALITETSCHARTRET

Temaafdeling B tilbyder en lang række forskningstjenester, der spiller en vigtig rolle i de parlamentariske aktiviteter.

De grundlæggende principper er integritet, uafhængighed og kvalitet. Med integritet menes konstant anvendelse af de højeste etiske principper og faglige standarder. Uafhængighed vil sige, at vi leverer kvalificeret ekspertrådgivning uden nogen form for påvirkning. Og kvalitet vil sige, at vi tager sigte på de højeste standarder for faglig kvalitet.

Disse principper ligger til grund for vores topklassekultur og ansvarliggørelse, og de former det tilsyn og de procedurer, der vejleder os dagligt.

Vi har forpligtet os til at anvende de højeste standarder for fagetik – hvad angår uafhængighed, etik og alle andre faglige

krav – og til at optræde på en måde, der fastholder medlemmernes tillid og styrker deres omdømme. Denne forpligtelse har desuden betydet, at vi deler vores viden og erfaring med andre institutioner, nationale parlamenter, videnskabelige samfund og lokale aktører.

En af de højeste prioriteter er at bevare medlemmernes og de parlamentariske organers tillid, hvilket påvirker alle aspekter af vores daglige arbejde.

KONTAKT OS

Alle vore dokumenter, med undtagelse af fortrolige dokumenter, er tilgængelige online eller lokalt på biblioteket.

Internet

www.europarl.europa.eu/studies

Intranet

www.europarl.ep.ec

IPOLnet → Directorate B Policy → Department B

Emneblade

www.europarl.europa.eu/factsheets

Vores publikationskatalog findes på vores hjemmeside (via intranet).

Kopier kan fås ved henvendelse. De er velkommen til at besøge vore præsentationshylder på 3. sal i ASP-Bygningen, hvor De kan få et eksemplar af de nyeste publikationer.



Vi udgiver et månedligt elektronisk nyhedsbrev med korte oplysninger om de seneste publikationer og begivenheder.

Vi er altid glade for feedback.

Hvis De har feedback eller ønsker oplysninger eller vil tilmelde dig nyhedsbrevet, kan De skrive til os på poldep-cohesion@europarl.europa.eu



Temaafdeling B har udgivet en række undersøgelser og notater som støtte til drøftelserne i Transport- og Turismeudvalget og som grundlag for forskellige politiske debatter. Undersøgelserne findes sædvanligvis på engelsk og ofte også på andre sprog som f.eks. fransk og tysk.

Herunder findes en række eksempler på disse dokumenter. Den fulde liste kan findes på vores intranetside.

NOTATER:

- **Udfordringen med klimaændringer i forbindelse med struktur- og samhørigheds-politik:** Et internt notat, som blev distribueret forud for det seneste Agora-møde (et årligt møde mellem Parlamentet og civilsamfundet).
- **Eurovignet III: Den seneste udvikling og politiske modeller på mellemlang sigt:** Denne orienterende note omhandler det foreslåede EU-direktiv om ændringer af direktiv 1999/62 og om indførelse af afgifter for eksterne omkostninger på tunge godskøretøjer. Indledningsvis sammenlignes Kommissionens forslag med konklusionerne i håndbogen om vurdering af de eksterne omkostninger i transportsektoren. Derefter undersøges de mest kontroversielle aspekter såsom valget af eksterne omkostningselementer, tackling af omkostningerne ved trafikbelastning, behandling af lofter, anvendelse af netværk og anvendelse af indtægter. Endelig opstilles en række perspektiver og politiske løsningsmodeller på mellemlang sigt. (DE - EN - ES - FR - IT - NL - PL - PT).
- **Aftalen om "open skies" mellem EU og USA:** Denne orienterende note fremhæver de vigtigste punkter og fordele i den aftale mellem EU og USA, som blev indgået i Washington den 30. april 2007. Aftalen, som for nylig er trådt i kraft, skal gøre det muligt at etablere et luftrum uden grænser mellem parterne på begge sider af Atlanterhavet. (EN - FR).
- **Eksterne omkostninger i søtransport:** I denne note vurderes de samlede og specifikke eksterne omkostninger i søtransport. Tre vigtige eksterne faktorer analyseres: a) havforurening (udledning i havet), b) luftkvalitet (emission af luftforurenende stoffer), og c)

klimaændringer (drivhusgasser). Derudover opregnes de fysiske virkninger af endnu en gruppe faktorer, som ikke kan beregnes i penge: d) ressourceforbrug; og e) fast affald (skrald) og flydende affald (slam). Ulovlig udledning behandles ligeledes i denne orienterende note. Det afsluttende kapitel indeholder anbefalinger til omkostningseffektive og lovende foranstaltninger til at nedbringe/internalisere de eksterne omkostninger i søtransport. (DE - EN - FR)

- **Standardisering og kvalitetsmærkning for turisttjenester i EU:** Her gives et overblik over gældende kvalitetsstandarder og -mærker i EU med en vurdering af mulighederne for EU-dækkende ordninger. Der fokuseres på indkvartering og kvalitetsmærker for hoteller, men andre områder af turisme behandles også. (DE - EN - FR - IT).

Undersøgelser:

- **Beregning af eksterne omkostninger i transportsektoren:** Internaliseringen af de eksterne omkostninger i transportsektoren anses for at være en af de største udfordringer for EU's transportpolitik i de kommende år. Denne undersøgelse indeholder et præcist billede af de vigtigste og nyeste undersøgelser vedrørende eksterne omkostninger, hvor der lægges vægt på styrker og svagheder i de forskellige tiltag samtidig med at det igangværende arbejde i Kommissionens Generaldirektorat for Transport analyseres: IMPACT-håndbogen om vurdering af de eksterne omkostninger i transportsektoren og lovpakken om grønnere transport. (EN).
- **Nettet af europæiske cykelruter EuroVelo: Udfordringer og muligheder for bæredygtig turisme:** Undersøgelsen vurderer udfordringerne og mulighederne for at udvikle et europæisk netværk for cykelturisme. Der fokuseres på EuroVelo, som er et netværk af 12 langdistance ruter, der forvaltes af Det Europæiske Cyklistforbund, og som udvikles i forskellige lande af en række forskellige partnere. Undersøgelsen ser på markedet for cykelturisme i Europa og præsenterer en efterspørgselsmodel for EuroVelo. Muligheden for transport af cykler i toget undersøges også. Endelig vurderes potentialet i jerntæpperuten.

- **En ny rolle for EU's søhavne i global maritim logistik:** Undersøgelsen ser på de voldsomme ændringer på markedet for handel ad søvejen i de seneste 15 år. Globalisering, udflytning af aktiviteter og hidtil uset vækst i brugen af containere har ført til ændringer i søtransporten og logistikkæderne. Undersøgelsen tager sigte på at forklare virkningen af disse ændringer for søhavne og fremsætter en række henstillinger til Europa-Parlamentet. (DE - EN - FR - IT).
- **Prisfastsættelsessystemer for vejgodstransport i EU's medlemsstater og i Schweiz:** Målet med denne undersøgelse er et give en dybdegående analyse af det eksisterende afgiftssystem for tunge godskøretøjer i EU og Schweiz. Undersøgelsen indeholder et overordnet billede af de gældende ordninger og deres virkninger på grundlag af den foreslåede ændring af "Eurovignet"-direktivet, debatten om klimaændringer og den forventede vækst i vejgodstransporten. (DE - EN - ES - FR - IT - NL - PL).
- **Konsekvenserne af den voksende europæiske sektor for lavprisyflyselskaber:** Undersøgelsen indeholder en analyse af virkningerne af ændringerne på markedet for lufttransport som følge af de stadig flere lavprisselskaber. Der er bevis for, at denne udvikling har haft en voldsom indvirkning på de etablerede luftfartsselskaber, de største lufthavne og på konkurrencen inden for og mellem de enkelte transportformer, turismen i Europa, passagertransporten og den regionale udvikling. (DE - EN - FR).
- **Energi- og miljømæssige aspekter af transportpolitik:** Målet med denne undersøgelse er at identificere økonomisk og politisk bæredygtige foranstaltninger med henblik på en markant forbedre energieffektivitet og en nedbringelse af transportaktiviteternes negative virkninger. Undersøgelsen er baseret på en grundig kildegennemgang, der omfatter nyere statistik, undersøgelser, notater mv., der analyserer de forskellige virkninger og konsekvenser af emissioner fra forskellige transportformer, og en række henstillinger til, hvordan disse problemer kan tackles. Kildegennemgangen identificerede de mest lovende og omkostningseffektive foranstaltninger på mellemlang og lang sigt med særlig vægt på energi og ny teknologisk udvikling. (DE - EN - ES - FR - IT).
- Følgerne af udsvingene i oliepriserne for transportsektoren og relaterede sektorer: Stigningen i oliepriserne i første halvår 2008 gav anledning til en dokumenteret analyse af reaktionerne i transportsektorerne. (EN).



Online informationskilder

EUROPA-PARLAMENTET

Transport- og Turismeudvalget

<http://www.europarl.europa.eu/activities/committees/homeCom.do?language=EN&body=TRAN>

E-undersøgelser

www.europarl.europa.eu/studies

Emneblade

<http://www.europarl.europa.eu/factsheets>

Bibliotek

<http://www.library.ep.ec/libraryapp/services/home.action?pid=01>

EU-INSTITUTIONER OG -ORGANER

Europa-Kommissionen (Transport)

http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm

Europa-Kommissionen (Turisme)

http://ec.europa.eu/enterprise/tourism/index_en.htm

Regionsudvalget

<http://www.cor.europa.eu>

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg (ØKO-sektionen)

http://www.eesc.europa.eu/sections/eco/index_en.asp

Den Europæiske Investeringsbank

<http://www.eib.org>

Eurostat (Transportstatistik)

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=0,1136228,0_45572942&_dad=portal&_schema=PORTAL

Eurostat (Turismestatistik)

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/>

Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA)

<http://www.emsa.europa.eu>

Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA)

<http://www.easa.europa.eu>

Det Europæiske Jernbaneagentur (ERA)

<http://www.era.europa.eu>

Det Europæiske Miljøagentur (EEA)

<http://www.eea.europa.eu/themes/transport>

Forvaltningsorganet for det Transeuropæiske Transportnet (TEN-T EA)

http://europa.eu/agencies/executive_agencies/ten-t

Tilsynsmyndigheden for Det Europæiske GNSS (GSA)

<http://www.gsa.europa.eu>

EU-LOVGIVNING

Europa-Parlamentets Lovgivningsmæssige Observationsorgan

<http://www.europarl.europa.eu/oeil/>

PreLex - overvågning af beslutningsprocessen mellem institutionerne

<http://ec.europa.eu/prelex/apcnet.cfm?CL=en>

Gældende EU-lovgivning

<http://eur-lex.europa.eu/en/legis/latest/chap07.htm>

Oversigt over EU's transportpolitik

http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm

AKTØRER, NGO'ER OG TÆNKETANKE

Det Europæiske Færdselssikkerhedsråd (ETSC)

<http://www.etsc.eu/home.php>

European Federation for Transport and Environment (T&E)

<http://www.transportenvironment.org/>

Det Europæiske Transportarbejderforbund (ETF)

<http://www.itfglobal.org/etf>

Den Internationale Vognmandsorganisation (IRU)

<http://www.iru.org/>

Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) - European Bureau

<http://www.fiabrussels.com/>

Foreningen af Europæiske Automobilfabrikanter (ACEA)

<http://www.acea.be>

European Association of operators of toll road infrastructures (ASECAP)

<http://www.asecap.com>

Den Europæiske Jernbanesammenslutning (CER)

<http://www.cer.be>

Europæiske Jernbaneinfrastrukturforvaltere (EIM)

<http://www.eimrail.org>

Union of European Railway Manufacturing Industries (UNIFE)

<http://www.unife.org>

Den Internationale Sammenslutning for Kollektiv Trafik (UITP)

<http://www.uitp.org/>

Eurocities

<http://www.eurocities.eu/main.php>

Sammenslutningen af Europæiske Luftfartsselskaber (AEA)

<http://www.aea.be>

ACI EUROPE - Airports Council International

<http://www.aci-europe.org>

European Regions Airline Association (ERA)

<http://www.eraa.org>

European Cockpit Association (ECA)

<http://www.eca-cockpit.com>

European Sea Ports Organisation (ESPO)

<http://www.espo.be>

Federation of European Private Port Operators (Feport)

<http://www.feport.be>

European Community Shipowner's Association (ESCA)

<http://www.ecsa.be>

Confederation of European Shipmasters' Associations

<http://www.cesma-eu.org>

European Maritime Pilots Association

<http://empa-pilots.org>

INE - Inland Navigation Europe

<http://www.inlandnavigation.org>

European Intermodal Association (EIA)

<http://www.eia-ngo.com>

European Shippers' Council

<http://www.europeanshippers.com>

CLECAT - European Association for forwarding, transport, logistic and customs services

<http://www.clecat.org>

European Express Association

<http://www.europeanexpressassociation.eu>

ERTICO - ITS Europe (Intelligent Transport Systems and Services)

<http://www.ertico.com>

TRANSPORTFORSKNING

EU's transportforskning:

http://ec.europa.eu/research/transport/index_en.cfm

Transport Research Knowledge Centre (TRKC)

<http://www.transport-research.info/web/>

Oversigt over INRETS's transportforskning

<http://www.inrets.fr/ur/cir/resources/index.e.html>

Transportnet - University network

<http://transportnet.org>

ELTIS (den europæiske informationstjeneste for nærtrafik)

<http://www.eltis.org>

INTERNATIONALE ORGANISATIONER

Det Internationale Transportforum (OECD)

<http://www.internationaltransportforum.org/>

OECD (Turisme)

http://www.oecd.org/topic/0,3373,en_2649_34389_1_1_1_1_37461,00.html

Den Internationale Søfartsorganisation (IMO)

<http://www.imo.org/>

Den Internationale Luftfartssammenslutning (IATA)

<http://www.iata.org>

Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO)

<http://www.icao.int>

Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement (CORTE)

<http://www.corte.be>

Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO)

www.ilo.org

FN's Konference for Handel og Udvikling (UNCTAD)

<http://www.unctad.org>

KORT:**Eurostat (statistiske kort)**

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=2254,62718791&_dad=portal&_schema=PORTAL

Det Europæiske Miljøagentur (grafikker og kort)

<http://dataservice.eea.europa.eu/atlas/default.asp?refid=2D511360-4CD0-4F20-A817-B3A882ACE323>

NOTER

Europa-Parlamentet

Praktisk vejledning — Transport og turisme

Luxembourg: Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer

2009 — 46 s. — 21 x 21 cm

ISBN 978-92-823-2828-6

Doi: 10.2861/67020

Hvordan får man fat i publikationer fra EU

Publikationer til salg:

- Via EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>)
- Hos boghandleren; oplys titel, forlag og/eller ISBN-nummer
- Ved at kontakte et af vores salgssteder direkte. Adresser, telefonnumre osv. findes på følgende webadresse: <http://bookshop.europa.eu>, eller send en fax til +352 2929-42758 med anmodning om kontaktoplysninger.

Gratis publikationer:

- Via EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>)
- Hos Europa-Kommissionens repræsentationer eller delegationer. Adresser, telefonnumre osv. findes på følgende webadresse: <http://ec.europa.eu>, eller send en fax til +352 2929-42758 med anmodning om kontaktoplysninger.

Rolle

Temaafdelingerne er forskningsenheder, som yder specialiseret rådgivning til udvalg, interparlamentariske delegationer og andre parlamentariske organer.

Politikområder

Landbrug og Udvikling af Landdistrikter
Kultur og Uddannelse
Fiskeri
Regionaludvikling
Transport og Turisme

Dokumenter

Besøg Europa-Parlamentets websted: <http://www.europarl.europa.eu/studies>

BILLEDER: iStock International Inc., Photodisk, Phovoir



ISBN 978-92-823-2828-6

