

UDENRIGSMINISTERIET

EUROPAUDVALGET
Alm. del Bilag 146 (offentligt)

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. Etrangeres
Girokonto 300-1806



Bilag
1

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EU-sekr.

7. november 2001

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets
supplerende grundnotat vedrørende Kommissionens hvidbog om den fælles
transportpolitik frem til 2010. KOM(2001) 370.

Dato : 7. november 2001

J.nr. : 120-59

:

:

Supplement til grundnotat vedrørende Kommissionens hvidbog om den fælles transportpolitik frem til 2010. (KOM 2001) 370

I forlængelse af det tidligere fremsendte grundnotat af 5. oktober 2001 vedrørende ovennævnte hvidbog følger nedenfor en gengivelse af de indkomne høringssvar fra de hørte organisationer m.v.

Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (AE) er generelt enig i Kommissionens analyser og målsætninger. AE foreslår, at man bør omlægge afgifterne vedr. vejtransporten så de i højere grad bliver knyttet til antal kørte kilometer i stedet for faste årlige afgifter.

AE påpeger, at investeringerne i transportsektoren i højere grad bør rettes mod jernbanen frem for vejene for derved at skabe den fornødne infrastrukturkapacitet. AE foreslår endvidere, at faste forbindelser fritages for billetmoms på lige fod med færgeforbindelserne.

Danmarks Rederiforening og Rederiforeningen for mindre skibe (DRF) bifalder Kommissionens hensigt om at fremme nærskibsfarten. Ikke desto mindre finder DRF anledning til bekymring, dels fordi hvidbogen fejlagtigt beskriver nærskibsfart som en sektor i ringe tilstand, men primært fordi skibsfart ikke behandles som en industri i sig selv, men derimod som et middel til at løse transportproblemerne på land. Derved vurderes forslagene for nærskibsfarten alene efter deres effekt på den modale fordeling i EU.

DRF finder det afgørende, at EU's statsstøttere regler bevares, hvilket særligt gælder tonnageskatteordningerne. DRF påpeger endvidere, at man bør være yderst varsom med at udpege enkelte ruter eller havnepar, som særligt privilegerede på bekostning af andre, idet subsidierede sømotorveje ikke kan anbefales. DRF fremhæver her næst, at container- og andre standarder skal ses i et bredt internationalt perspektiv og ikke kun i et EU perspektiv.

DRF tilslutter sig Kommissionens forslag om, at mindre statsstøtte ikke nødvendigvis skal notificeres, under forudsætning af, at det begrænses til tilfælde, hvor der ikke er nævneværdig kommerciel interesse.

DRF understreger, at det igangværende arbejde i ILO vedrørende sociale forhold må være basis, og man må derfor afstå fra at lade overenskomstforhold indgå i havnestatskontrollens arbejde. F.s.v.a. repræsentationen i IMO finder DRF, at det er bedre at have 15 stemmer frem for en enkelt fælles EU stemme. Kommissionens intention om at iværksætte en bred konsultation for at komme illegal immigration støttes.

Dansk Cyklist Forbund (DCF) finder det vigtigt, at EU vil sætte sig som mål at reducere antallet af trafikdræbte frem til 2010 med 50 procent. Dog er DCF skuffet over, at cykling har fået så ringe placering i hvidbogen, som det er tilfældet. DCF finder på den baggrund, at den danske strategi for sikker cykeltrafik bør blive en del af hvidbogen.

Dansk Transport og Logistik (DTL) er enig i hvidbogens overordnede målsætning om, at der skal gøres en indsats for at undgå mere trængsel og flere miljøgener for EU's befolkning. DTL anfører dog, at det er uhyre vanskeligt og ej heller ønskeligt bryde den direkte sammenhæng mellem økonomisk vækst og vækst i transportarbejdet.

DTL finder, at Kommissionen begår en stor fejl ved ensidigt at forsøge at løse transportproblemerne inden for transportsektoren selv, idet skabelsen af et bæredygtigt transportsystem indbefatter, at transportpolitikken ses i sammenhæng med øvrige politikker i samfundet.

DTL tror ikke på jernbanerne som den store problemknuser. Desuden er den kraftige fokusering på afgifter med det formål at tvinge mere gods over på jernbaner og skibe en helt urealistisk fremgangsmåde. DTL er dog, enig i, at afgifterne på transportvirksomhederne i EU bør ensartes.

DTL finder det stærkt problematisk, at "pricing" i første omgang kun skal gælde vejtransport og kun lastbiler og først gradvis andre transportformer. DTL har den samme holdning, når det gælder muligheden for krydssubsidiering.

DTL foreslår, at der gives tilladelse til benyttelse af større containere og vogntog, samt at der investeres i forbedret vejinfrastruktur ved de nuværende flaskehalse på vejnettet.

De samvirkende Invalideorganisationer (DSI) finder det positivt, at Kommissionen vil promovere benyttelsen af offentlige befordringsmidler. Dog finder DSI det ønskeligt, såfremt hvidbogen i langt højere grad og på en meget mere konkret måde også beskæftigede sig med tilgængelighedsproblematikken relateret til benyttelsen af offentlige transportmidler.

Det centrale Handicapråd havde gerne set, at de problemstillinger, som personer med funktionsnedsættelser kan have i forbindelse med befordring, havde været medtaget i hvidbogen. I den forbindelse henvises der til FN's standardregler om lige muligheder for handicappede.

Erhvervenes Transportudvalg (ETU) er skuffede over, at Kommissionen afkobler sammenhængen mellem økonomisk vækst og vækst i transport og er også uenig i beregningerne for andelen af godstransport med jernbane i EU i forhold til USA.

ETU efterspørger "bottom up" initiativer på miljøområdet. Sådanne initiativer kunne gøre det muligt for den enkelte virksomhed at beregne miljøpåvirkningen af virksomhedens godstransporter i den samlede godstransportkæde. ETU finder endvidere, at initiativer der giver transportører lov til at overvælde prisstigninger på eks. brændstof, er i strid med fornuftige aftaleretlige principper. ETU har også vanskeligt ved at se det hensigtsmæssige i at stille forslag om en profession som fragtkoordinatorer.

ETU er desuden betænkelig ved krydssubsidiering fra vejafgifterne med henblik på udbygning af jernbaneinfrastrukturen. Dog noteres med tilfredshed, set ud fra et fast forbindelse over Femerbælt synspunkt, at Kommissionen vil stille forslag om at hæve støtten til 20 procent for visse kritiske projekter.

FDM mener, at transportvækst og økonomisk vækst er uløseligt forbundet og tager også afstand fra, at vejtransporten gennem flere afgifter skal betale for investeringer i andre transportformer.

FDM finder ikke, hvidbogens påstand om, at transportbrugerne ikke allerede betaler de fulde eksterne omkostninger, godtgjort på en troværdig og videnskabelig måde. Det samme er gældende for hvidbogens påstand om, at transportsektorens CO₂ udslip vil stige med 50 procent frem til 2010, hvis intet gøres.

International Transport Danmark (ITD) henviser til DTL's høringsvar.

NOAH-Trafik finder ikke, at intermodalitet har fået den opmærksomhed, som den fortjener. F.s.v.a. TEN bør alle vejprojekter og Femerbæltforbindelsen skrottes, højhastighedstog opgives, og der skal i stedet anlægges godskorridorer.

NOAH foreslår i overensstemmelse med hvidbogen, at der skal anlægges banelinjer, der er reserveret til godstraffiken. NOAH finder endvidere, at der skal etableres "rullende motorveje", hvor lastbiler transporteres over afstande på jernbanevogne. Noah er samtidig modstand af privatisering og udlicitering af jernbanerne, ikke mindst da det forstærkede konkurrencetryk vil ramme jernbanerne, da de selv skal betale for deres infrastruktur.

Indenfor vejtransport mener NOAH, at bør der indføres et medvirkeansvar, hvor der påhviler transportkøberen et ansvar for, at kørslen sker fuldt forsvarligt (fart, overlæs, køre/hviletid mm.).

NOAH anfører, at et problem ved udbygning af de indre vandveje til maritime motorveje er, at de ofte passerer sensitive naturområder, hvorfor en eventuel gennemførelse af disse projekter bør ske under hensyntagen til flora og fauna.

NOAH opfordrer kraftigt Kommissionen til ikke at indgå kompromis om de over 30 år gamle amerikanske fly. Flybrændstof skal ikke være undtaget beskatning. Ligeledes mener NOAH, at det er på tide, at flybilletter og -fragt belægges med moms.

NOAH ønsker at der indføres strammere kontrol med bilernes sikkerhedsudstyr, ligesom der skal sættes ind for at fjerne de mange sorte pletter.

Hvidbogen lægger op til en harmonisering af brændstofbeskatningen, hvilket NOAH ikke kan anbefale, da skatter og afgifter hører under medlemslandene. Endvidere mener NOAH, at der bør sættes langt mere på at udvikle brint som alternativt drivmiddel.

SAS mener, at reguleringen mellem de forskellige transportformer skal ske på baggrund af kundernes valg og ageren og ikke myndighedernes beslutninger. SAS er positive over for hvidbogens ønske om at udnytte lufthavnenes kapacitet bedre, hvorfor de også støtter den del af forslaget, som fokuserer på åbenhed i processen om fordeling af slots.

SAS finder ikke, at en differentiering af lufthavnsafgifter vil være medvirkende til at effektivisere disse, da kapaciteten i lufthavne med kapacitetsproblemer allerede er fuldt ud udnyttet.

SAS påpeger, at luftfarten allerede ved de nuværende afgiftsstrukturer dækker de eksterne omkostninger, hvorfor man ikke kan støtte, at flybrændstof pålægges skatter.

SAS bifalder ikke hvidbogens forslag om en betydelig forøgelse af kompensationen, når der ikke er nok pladser til alle fremmødte passagerer, da det vil modvirke ambitionen om at effektivisere kapacitetsudnyttelsen.

SID finder, at hvidbogen i et vist omfang favoriserer jernbanetransport på bekostning af landevejstransport på et usikkert grundlag, set i forhold til de forsøg der er gjort på at opgøre de eksterne omkostninger ved de to transportformer.

SID udtrykker forundring og kritik af, at de sikkerhedsmæssige aspekter inden for søfart ikke indgår i hvidbogen.

Hvad angår flytransport er SID uenig i, at ICAO bør kunne lægge hindringer i vejen for miljømæssige reguleringer foretaget af medlemslandene.

SID efterlyser en gennemgribende debat om beregninger af de eksterne omkostninger, idet Forbundet i modsætning til Kommissionen er af den opfattelse, at landevejstransporten meget langt hen ad vejen allerede betaler for de eksterne omkostninger, hvilket imidlertid ikke er tilfældet for jernbanerne og den civile luftfart. SID afviser ikke, at afgiftsinstrumentet kan benyttes til at regulere balancen mellem de forskellige transportformer. Samtidig fremhæver SID, at hvis man ønsker at øge eksempelvis transportarbejdet inden for jernbanesektoren af miljømæssige årsager, bør dette anføres direkte som en politisk målsætning frem for at sløre det.

SID foreslår, at der indføres en overgangsperiode, der medfører en kvantitativ begrænsning af antallet af udstedte EU-tilladelser i ansøgerlandene.

Hvidbogen indeholder forslag om, at Kommissionen skal repræsentere medlemslandene i ICAO og IMO, hvilket SID på det kraftigste tager afstand fra.

Transportrådet påpeger, at en overflytning af gods og personer fra vejtransport til sø- og banetransport naturligvis vil give mindre miljøbelastning, men i det store billede er reduktionspotentialet begrænset, fordi miljøproblemer og trængsel i høj grad vedrører lokal og regional personbiltransport. Transportrådet understreger samtidig, at det ikke er ensbetydende med, at man ikke skal arbejde seriøst med at udnytte jernbanernes kapacitet effektivt.

Policy-rettet transportforskning er et aspekt, som Transportrådet finder, at der fortsat er behov for. Endvidere finder Transportrådet, at initiativer, der sigter på at harmonisere tekniske, sikkerhedsmæssige og sociale standarder og sikrer interoperabilitet mellem trafiksystemer og mellem transportformer, er væsentlige. Det samme gælder udviklingen af fælles metoder til opkrævning af infrastruktur- og kørselsafgifter.

Endelig fremhæver Transportrådet, at der er et væsentligt behov for, at EU gør sin indflydelse gældende i de internationale organisationer. Særligt arbejdet i ICAO med henblik på at omlægge afgiftsstrukturen og på at indføre fælles afgifter på flybrændstof er væsentlig.

