

Europaudvalgets formand og Trafikudvalgets formand

EU-Kommissær for Transport
Loyola de Palacio
Rue de la Loi 200
B-1049, Bruxelles

xx. maj 2002
J.nr. 224

3. UDKAST

Udtalelse fra Folketingets Europaudvalg og Trafikudvalg vedrørende Kommissionens hvidbog "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg"

Kære Kommissær Loyola de Palacio

Det danske Folketings Europaudvalg samt Trafikudvalg har behandlet Kommissionens hvidbog "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 - De svære valg" ved en omfattende offentlig høring den 25. februar 2002. I høringen deltog trafikministeren samt repræsentanter fra transportvirksomheder og brancheorganisationer tillige med arbejdsmarkedets parter. Endvidere deltog en repræsentant fra de økonomiske vismænd i Danmark.

Som følge af afholdelsen af det danske folketingsvalg den 20. november 2001, med efterfølgende regeringsskifte, har det desværre ikke været muligt at fremsende Folketingets bemærkninger til hvidbogen før nu. Vi håber, at bemærkningerne alligevel vil indgå i Kommissionens videre arbejde med hvidbogens omfattende handlingsplan på transportområdet og i øvrigt give et indtryk af den trafikpolitiske debat i Danmark.

Kommissionens analyse af den transportpolitiske situation

Europa lider allerede i dag af trafikal overbelastning, der skaber flaskehalse og der er endvidere udsigt til en kraftigt stigende efterspørgsel på transport, specielt i et udvidet EU, hvilket risikerer at skabe yderligere flaskehalse. Disse forhold giver tillige en voldsom stigning i CO² - udledningen. Det skader Europas økonomi og konkurrenceevne, og ikke mindst skader det Europas miljø.

Ifølge hvidbogen afspejler priserne ikke de fulde omkostninger ved de forskellige transportmetoder. Hvidbogen taler for en såkaldt **afkobling** af økonomisk vækst og vækst i transporten, uden at dette behøver at få – nævneværdige – konsekvenser for den fri bevægelighed for personer og varer.

I hvidbogen fremfører Kommissionen en række modeller, der som **målsætning** netop har et større eller mindre brud (afkobling) på den tætte sammenhæng mellem væksten i transporten og væksten i

økonomien, men **uden** at det begrænser mobiliteten for personer og varer. Det drejer sig om at få en **bedre udnyttelse** af transportmidlerne i perioden frem til 2010.

I hovedtræk kræver dette gennemførelse af de ca. 60 konkrete forslag på fællesskabsplan i forbindelse med transportpolitikken. Disse forslag eller foranstaltninger er midler til opnåelse af hovedmålsætningen om afkobling

Det drejer sig bl.a. om modernisering af jernbanesystemet, så mere gods transporteres på jernbane i stedet for på vej, og fremme af sø- og flodtransport. Der skal sættes på, at transportsystemerne kan virke sammen (intermodalitet) i EU. Endvidere skal det transeuropæiske net videreudbygges. Desuden foreslås en mere effektiv prissætningspolitik, der også skal afspejle miljøomkostninger. Brændstofafgifterne skal harmoniseres og der skal opkræves betaling for benyttelse af infrastrukturen. Overskuddet overføres til regionale og lokale fonde, og der foretages en vis krydssubsidiering, især af jernbaner. En anden målsætning er nedbringelse af antallet af trafikuheld.

Folketingets Europaudvalg og trafikudvalgs bemærkninger til hvidbogen

På baggrund af høringen har vi følgende **overordnede** synspunkter til nogle af de emner, som Kommissionen har behandlet i hvidbogen:

Generelt:

Der var under høringen bred enighed om, at hvidbogen indeholder en interessant og grundig analyse både af transportsektorens aktuelle situation og fremtidige problemer, som de ser ud i hele Europa.

Man var generelt enig med hvidbogens synspunkter om, at det er nødvendigt i højere grad at **analysere og samtænke national og international transport** for at løse transportproblemerne i EU. Det er vigtigt, at alle medlemslandene er opmærksomme på, at de nationale prioriteringer indenfor transportområdet, også skal vurderes i en europæisk og en international sammenhæng. Man skal dog samtidig være opmærksom på, at nogle af de skitserede problemer, som for eksempel trængsel på vej- og jernbanenettet, gælder i højere grad i Centraleuropa end tilfældet er i Danmark.

Der var også bred tilslutning til Kommissionens analyse af, at alle de nuværende transportsystemer kunne gøres mere effektive. Nogle mener, at det er fordi transporter er blevet for billige.

Alle var enige om, at netop transportpolitikken indeholder nogle vigtige dilemmaer: Den økonomiske vækst medfører uværgeligt en øget efterspørgsel efter transport, fordi vi lever i et samfund, der er baseret på specialiseret arbejdsdeling. Øget vækst i transporten har betydet en bedre mobilitet både for gods og personer. Udbuddet af muligheder for at komme fra et sted til et andet er i dag langt bedre end for bare ti år siden. Men det bedre udbud har også sin pris; problemer for storbyerne, for miljøet, for fremkommeligheden og for trafikikkerheden. Der er alt for mange færdselsuheld med dødelig udgang i Europa.

På den ene side stiller udviklingen af det indre marked og den økonomiske vækst således krav om mere, hurtigere og billigere transport. På den anden side står krav om sikker og kvalitetsmæssig transport, som belaster miljøet mindst muligt. **Transportpolitiske tiltag skal vurderes ud fra en helheds tankegang, hvor alle relevante hensyn inddrages.** Alle var enige om at man er nødt til at

diskutere balance mellem transportformerne og hvordan man skal prioritere de forskellige former for transport.

Der var på konferencen generelt bred tilslutning til hvidbogens målsætninger. Der var til gengæld **ikke enighed om alle midlerne eller foranstaltningerne** til at opnå disse målsætninger, som det også fremgår nedenfor.

Intermodalitet

Det er vigtigt at se på, hvordan de forskellige transportformer spiller sammen. Intermodalitet er en vigtig og nødvendig prioritet. Der er behov for en lang række fundamentale ændringer i samspillet mellem transportformerne, således at de forskellige transportnetværk hænger sammen og kan arbejde sammen.

Afkobling

Der var som udgangspunkt også enighed om hvidbogens målsætning om, at der skal laves en eller anden form for afkobling mellem den økonomiske vækst og væksten i transporten. Men der var **uenighed** om, hvordan denne afkobling bedst kan opnås i praksis og om det overhovedet er muligt.

Vedrørende afkoblingen af økonomisk vækst og vækst i transporten, finder nogle, at man først kan tage stilling til de konkrete initiativer for at opnå dette, når initiativerne bliver fremlagt. Man skal være opmærksom på, at transportsektoren i høj grad opfylder behov, som er skabt i andre sektorer og det kræver koordinering af de forskellige politikker. På nogle specifikke områder kan det dog være nødvendigt med regulering, f.eks. ved harmonisering af prisudregninger.

Andre finder, at det er nødvendigt med visse aktive foranstaltninger for at få afkoblet den økonomiske vækst og væksten i transporten. Markedskræfterne kan ikke alene ændre trafikvaner og trafikstrukturer i Europa, så var det allerede sket. Man er nødt til at foretage en vis regulering, der hvor markedskræfterne ikke virker tilfredsstillende.

I Danmark har man haft succes med at afkoble på andre områder, som for eksempel energiområdet, hvor energiforbruget har været nogenlunde konstant selv med en stor økonomisk vækst.

Krydssubsidiering

Vedrørende krydssubsidiering var man enige om, at det som udgangspunkt er et spørgsmål, hvor EU ikke har kompetence. Det er alene et nationalt spørgsmål. Når det er sagt, er man dog generelt enige i, at man skal arbejde for, at transportformerne så vidt mulig skal være bæredygtige i sig selv.

Internalisering

Nogle finder, at transportens eksterne omkostninger i højere grad skal internaliseres, således at den enkelte transportform i højere grad betaler for de skader, den forvolder i samfundet, såsom forurening og trafikdræbte.

Miljømål

Man var endvidere enige om, at man med fordel kan opstille ensartede miljømål for transportsektoren. Det skal være realistiske miljømål. Der er ingen tvivl om, at transporten kan effektiviseres, også i forhold til miljøpåvirkninger, men det skal ske med omtanke og der skal ske en afvejning af om-

kostningerne over for miljøeffekten. Det behøver måske ikke nødvendigvis at være en nedgang i transportmængden, men mere et spørgsmål om udnyttelse af renere teknologi.

Jernbanerne

Man var enige om, at EU's stigende godstransport betyder, at man er nødt til at styrke jernbanerne og hvordan kan det i så fald bedst kan gøres. Man finder, at en omlægning til jernbaner er ønskelig og nødvendig, især for de længere transporter. Omlægningen fremmes bedst ved investeringer, ved at omstille driften af jernbanerne, og ved at standardisere på tværs af grænserne. Nogle mener at formålet også fremmes ved at liberalisere jernbanerne, så der bliver skærpet konkurrence, mens andre finder dette mere betænkeligt.

Vejtransport

Men øget godstransport på jernbanen kan ikke på kort sigt alene løse Europas transportproblemer i form af trafikpropper og forurening. Det kræver at man både udbygger jernbanerne og tager hånd om gods- og personbiltrafikken. I den forbindelse noterer man sig, at Kommissionen anbefaler bygningen af en Fehmern-Bælt forbindelse. I Folketinget er der forskellige holdninger til dette spørgsmål.

Man var enige om, at der er behov for en fælles vignet-ordning på EU-plan.

Personbilstrafik

På netop spørgsmålet om personbiltrafikken er hvidbogen noget svag.

Antallet af trafikdræbte skal ned, og derfor er det nødvendigt på EU plan fortsat at skærpe kravene til køretøjernes udformning og indretning.

Forbrugerne

Der var tilslutning til, at der i højere grad skal sættes fokus på forbrugerne i transportpolitikken. Ikke kun de kunder, som findes i persontransporten, men også de virksomheder som er kunder i godstrafikken.

Søtransport

Der var enighed om, at transport til søs er et område, der fortjener meget større opmærksomhed, og der skal også sættes fokus på de arbejdsvilkår, som findes i transportsektoren, men dette skal fortrinsvis ske via den sociale dialog. Her tænkes blandt andet på behovet for at fremskyndet tidssvarende køre-hviletidsregler for transportsektoren.

Det danske formandskab

Endelig var der enighed om, at det kommende danske formandskab fra den 1. juli 2002 kommer til at spille en vigtig rolle i opfølgningen af hvidbogen, f.eks. ved forhandlingerne om den jernbaneløsning, som Kommissionen har fremlagt den 23. januar 2002, og i forbindelse med direktivet om energibeskatning.

Anbefalinger

På baggrund af de ovenfor nævnte betragtninger har Folketingets Europaudvalg og Trafikudvalg følgende konkrete anbefalinger vedrørende Hvidbogen:

- ◆ at der etableres en fælles europæisk vignetordning for vejtrafikken,
- ◆ at der hurtigst muligt vedtages tidssvarende køre-hviletidsbestemmelser for landevejstransporten,
- ◆ at der sættes fokus på og gives prioritet til udbygningen af jernbanerne, både for gods- og passagertransporten. Her tilstræbes samtidig, at jernbanedriften på de mellemlange distancer koordineres,
- ◆ at der samtidig også sættes fokus på personbiltrafikken, da et udvidet jernbanenet ikke kan løse de kommende års problemer på dette område
- ◆ at der arbejdes på at opstille ensartede miljømål for transportsektoren
- ◆ at Kommissionen nærmere undersøger og analyserer personbiltrafikkens problemstillinger

Afsluttende bemærkninger

Vedrørende afsnittet om **bæredygtig udvikling** noterer vi os, at Det Europæiske Råd i konklusionerne fra topmødet i Barcelona den 15.-16. marts 2002 blandt andet nævner, at Kommissionen vil fremskynde sin udarbejdelse af et rammedirektiv om infrastrukturafgifter for inden 2004 at sikre, at de omkostninger, som de forskellige transportformer indebærer for samfundet, bedre afspejles.

Herudover henstillede Det Europæiske Råd til Rådet, at det sideløbende når til enighed om åbning af energimarkederne og om vedtagelse af direktivet om energibeskatning senest i december 2002, idet der tages hensyn til vejgodstransportvirksomhedernes behov.

Med venlig hilsen

Claus Larsen-Jensen
Formand for Europaudvalget

Kaj Ikast
Formand for Trafikudvalget

