

SHL/MOL 31/05/2006

Ref : 03-520220-002

## Note til Folketingets Europa udvalg

### Rådsmøde transport, tele og energi 8.-9. juni 2006

#### Transportdelen, dagsordenspunkt 11: Forslag til rådsbeslutning om indgåelse på Det Europæiske Fællesskabs vegne af protokollen til Alpekonventionen vedrørende transport.

Dansk Transport og Logistik (DTL) vil i denne note gerne fremføre sine synspunkter i relation til punktet på dagsordenen for det kommende Rådsmøde (Transport, tele og energi) om transportprotokollen til Alpekonventionen.

Som det angives i Transport- og Energiministeriets samlenotat af. 19. maj til Europaudvalget, har sagen ikke været sendt i høring.

Den 16. maj 2006 modtog DTL et udkast til rammenotat fra Transport- og Energiministeriet med henblik på møde i specialudvalget for transportspørgsmål den 18. maj 2006. På mødet i specialudvalget anførte DTL – støttet af Dansk Industri og HTSI – at man ikke umiddelbart kan støtte indstillingen om at lade Danmark støtte, at EU tiltræder protokollen.

DTL skal i særdeleshed henlede Europaudvalgets opmærksomhed på følgende elementer:

- Der er danske erhvervsinteresser forbundet med transit gennem Alperne og Østrig. Adgang til transit gennem Alperne har længe været afgørende for danske vognmænds konkurrenceevne overfor særligt vognmænd fra Holland, Tyskland og Belgien. Transit gennem Østrig var i mange år frem til 2004 reguleret gennem de såkaldte økopoint, hvor en transit kørsel gennem Østrig krævede et bestemt antal økopoint. Danmark var i de sidste år af dette system blandt de 6 lande, der fik tildelt højeste antal økopoint fra den samlede pulje til rådighed for EU-landene. Systemet blev afskaffet, da skadelige emissioner fra lastbiler havde nået et lavpunkt, som gjorde et kvotesystem overflødigt.
- DTL finder ikke, at transportprotokollen er i harmoni med den seneste EU-lovgivning af relevans for Alpeområdet. Protokollen er underskrevet i 2000. I 2005 vedtog EU nye regler for vej- og brugsafgifter. Et centralt element i forhandlingerne om det såkaldte eurovignetdirektiv var at sikre mulighed for særlige afgifter i følsomme områder som f.eks. Alperne, men på en ikke-diskriminerende og gennemsigtig måde. DTL foretrækker anvendelsen af EU-ret frem for introduktion af instrumenter som Alpekonventionen, der kun kan bidrage til yderligere at fjerne gennemsigtighed for afgifter og anden regulering af transporter gennem Alperne.
- Generelt er det vores opfattelse, at den grundlæggende filosofi, der ligger bag ved protokollen, er utidssvarende og ude af trit med de ændrede forhold vi ser i dag med hensyn til kraftigt øget behov for at få flyttet godsmængder inden for Fællesskabet, den fortsatte urentable og ineffektive godstransport ad jernbane på det eksisterende skinnenet i Alpeområdet samt endelig den klare miljøforbedring, som Euro normerne for lastbiler har bevirket på emissionsområdet.
- Mere konkret skal vi særligt henvise til transportprotokollens artikel 11, hvorefter man med forbuddet mod at udbygge vejinfrastrukturen har til hensigt udelukkende at ramme den alpeoverskridende transittrafik, mens der åbnes op for visse muligheder for den nationale trafik (intra-Alpine traffic). Dette finder vi ikke tilgodeser de interesser, EU-lande som Danmark har i at kunne udføre væsentlige og effektive godstransporter til de sydligste EU-lande, tredjelændene på Balkan samt Tyrkiet.

- Blandt underskriverne af Alpe-konventionen mangler fortsat Frankrig og Italien efter det oplyste at ratificere transportprotokollen. Behovet for, at EU skrider til ratifikation på nuværende tidspunkt kunne i et vist omfang være påvirket af, at den nuværende formand for Rådet er Østrig.
- Transport- og Energiministeriet angiver selv, at der kan vise sig et blokerende mindretal i Rådet. Som det fremgår ovenfor har andre EU-lande tilsvarende eller større interesser i transit gennem Alperne. I den givne forhandlingssituation står DTL uforstående overfor hvorfor danske erhvervsinteresser ikke tildeles større betydning i fastlæggelse af den danske regerings forhandlingsposition.

DTL skal stærkt opfordre til, at Danmark i denne sag tilslutter sig det blokerende mindretal, da det ikke kan være i Danmarks erhvervmæssige interesse, at EU tiltræder en protokol, der i praksis vil betyde, at Alperregionen vil blive en flaskehals for transittrafikken netop i de kommende år, hvor der mere end nogensinde vil blive brug for at flytte gods inden for Fællesskabet.