



MINISTEREN

Dato 9. februar 2007  
J. nr. 004-U18-113

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 26. januar 2007 stillet mig følgende spørgsmål 129 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

**Spørgsmål nr. 129:**

"Vil ministeren, til brug som baggrundsmateriale for udvalgets deltagere i et kommende møde den 26. februar mellem Europaparlamentets Transportudvalg og de nationale transportudvalg, jf. TRU alm. del – bilag 131, tilsende udvalget et notat, der opsummerer de, fra et dansk synspunkt, særlig interessante dele af midtvejsevalueringen af EU Kommissionens hvidbog om den europæiske transportpolitik. Vil ministeren desuden i notatet redegøre for de aktuelle overvejelser i EU om- og de danske holdninger til regulering og finansiering af transportsektoren samt om bæredygtighed og optimering af begrænsede ressourcer i et transportperspektiv, da disse emner ventes at være på dagsordenen for mødet i Europaparlamentet."

**Svar:**

Kommissionen offentliggjorde den 22. juni 2006 en meddelelse, der indeholder en midtvejsevaluering af Kommissionens Hvidbog fra 2001 om EU's transportpolitik og de deri indeholdte forslag til den transportpolitiske kurs frem mod 2010.

Kommissionen anfører i sin meddelelse, at målet stadig er et effektivt transportsystem, der muliggør en høj grad af mobilitet for borgere og virksomheder i EU samtidig med, at der tages hensyn til miljøet, vækst og beskæftigelse i EU og virkningerne af globaliseringen. Dermed er transportområdet et kerneområde i den fornyede Lissabon-proces, der har som ambition at gøre EU til den stærkeste videns-økonomi i verden.

I midtvejsevalueringen fokuserer Kommissionen mere end tidligere på vækst og beskæftigelse i overensstemmelse med Lissabon-strategien. Kommissionen lægger, i forhold til den oprindelige Hvidbog, op til en mere balanceret og realistisk målsætning i forhold til at flytte gods fra vej til andre transportformer.

Kommissionen konstaterer, at de tiltag, som Kommissionen foreslog i Hvidbo-



gen fra 2001, ikke er tilstrækkelige til at nå ovennævnte mål for EU's transportpolitik. Der er derfor behov for en bredere, mere fleksibel transportpolitisk "værktøjskasse".

Det konstateres på denne baggrund, at der er behov for at afkoble sammenhæng mellem mobilitet og mobilitetens negative virkninger. Den fremtidige transportpolitik må derfor fokusere på at udnytte hver enkelt transportforms potentiale bedre. Det anføres, at en europæisk bæredygtig mobilitetspolitik må bygge på en bredere vifte af værktøjer med henblik på at opnå øget anvendelse af mere miljøvenlige transportformer hvor det er muligt, men samtidig må hver enkelt transportform i sig selv blive mere miljøvenlig.

Hvad angår infrastrukturområdet, anfører Kommissionen, at der må skelnes mellem den geografisk centrale del af EU og de mere perifere områder. I den centrale del af Europa er der betydelige trængselsproblemer, som til dels kan afhjælpes med intelligente mobilitetsløsninger og styret efterspørgsel, men der er også behov for ny eller forbedret infrastruktur. I de mere perifere dele af EU er tilgængelighed hovedproblemet.

Hvad angår finansieringen af infrastruktur anfører Kommissionen, at p.g.a. begrænsede budgetressourcer bør TEN-midlerne koncentreres om kritiske grænseoverskridende sektioner og andre flaskehalse i prioritetsprojekterne i de lande, som ikke kan modtage støtte fra Struktur- og Samhøringshedsfondene – eksempelvis projektet vedrørende en fast forbindelse over Femern Bælt. Desuden mener Kommissionen, at brugerbetaling i højere grad skal bidrage til finansieringen af kommercielt bæredygtige dele af transportnettene.

I debatten om midtvejsevalueringen er der fra regeringens side overordnet fremført følgende danske synspunkter:

Det er den danske holdning, at målet er, at der på fællesskabsniveau skabes et sammenhængende, effektivt og bæredygtigt transportsystem, hvor den enkelte transportform optimeres og spiller sin rolle i det samlede transportsystem.

Danmark støtter overordnet udvikling af mere miljøvenlige transportformer, hvor det er muligt, samtidig med at der tages hensyn til økonomi og effektivitet. De miljømæssige målsætninger bør i denne sammenhæng være ambitiøse.

Der er behov for en bred og fleksibel tilgang, hvis man skal nå målet om et effektivt transportsystem, der muliggør en høj grad af mobilitet for borgere og virksomheder i EU samtidig med, at der tages hensyn til miljøet samt vækst og beskæftigelse.

Det er på denne baggrund afgørende, at alle transportformer, herunder vejtransport, optimeres med henblik på at udnytte den enkelte transportforms fordele og muligheder og således, at den enkelte transportform bidrager til en bæredygtig udvikling.



Danmark er overordnet enig i, at afgiftsinstrumentet i visse tilfælde kan være et velegnet styringsinstrument. Danmark er imidlertid imod, at et afgiftsprovener øremærkes til særlige formål.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen