
FOLKETINGET



Europaudvalget
Folketingets repræsentant ved EU

Til: Udvalgets medlemmer og stedfortrædere
Dato: 11. oktober 2007

Bæredygtig Europæisk Transportpolitik

Offentlig høring i Europa-Parlamentets Transportudvalg
Bruxelles, 9. oktober 2007

Sagen

Den offentlige høring tog udgangspunkt i studiet "Energy and Environmental Aspects of the Transport Policy", der er bestilt af Europa-Parlamentets Transportudvalg. Studiet er lavet i forbindelse med udarbejdelsen af initiativrapporten "*Sustainable European Transport Policy, taking into account European Energy and Environment Policies*" (INI/2007/2147). Ordfører er Gabriele Albertini (EPP).

Målet med studiet er:

"Identify economic and politically feasible measures able to significantly enhance energy efficiency and to reduce negative impacts of transport activities, particularly land transport."

Studiet fremhæver at 1/3 af energiforbruget i EU kan relateres til transportbranchen. Derfor foreslås det, at man med en koordineret tilgang, med brug af en række forskellige initiativer, skal efterstræbe en overordnet strategi til etableringen af en bæredygtig transportpolitik. Der lægges særlig vægt på, at det er nødvendigt med en række forskellige initiativer, der tilsammen skaber et "policy mix". Det præcise indhold heraf kan findes i den vedlagte rapport.

Oplæg:

Til høringen var tre interesserepræsentanter inviteret til at holde oplæg:

Jens Hügel - International Road Transport Union (IRU)

Johannes Ludewig - The Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER)

Jos Dings - European Federation for Transport and Environment (T&E)

Hügel lagde meget vægt på at lastbilbranchen kun er ansvarlig for 3 % af den samlede CO2 udledning, og at man netop i denne branche ikke har mulighed for at bruge andre energiformer. Desuden blev det understreget, at lastbilers energieffektivitet var blevet forbedret markant indenfor de seneste 15-20 år. Med hensyn til prispolitik pointerede han, at lastbilbranchen altid vil være den mest fleksible og effektive transportform, og at netop denne kvalitet vil være mere afgørende end prisen. Eksempelvis road pricing eller udvidelse af Maut og Eurovignette vil derfor blot fungere som en pengemaskine for nationale regeringer.

Ludewig påpegede, at CO2 emissioner er begyndt at falde i alle andre sektorer end transportbranchen. Netop denne dynamiske effekt sås som afgørende. Den eneste løsning herpå var ifølge Ludewig at anvende politikker, der kan styre efterspørgslen på transport (Demand Management Policy). Derudover blev det nævnt, at investeringer i infrastruktur var ubalanceret, og at man i Østeuropa gør samme fejl, som tidligere er gjort i Vesteuropa, ved at investere i motorveje og nedprioritere jernbane. Investeringer i infrastruktur ville ifølge Ludewig determinere hvilken type transport, der bliver dominerende fremover.

Dings havde tal, der viste at lastbilbranchen var ansvarlig for 8 % af den samlede CO2 udledning (altså ulig Hügels tal). Desuden påpegede han, at selvom lastbilerne var blevet mere energieffektive, var mængden af disse steget så meget, at de samlede emissioner var steget markant. Desuden var Dings meget opmærksom på de uheldige konsekvenser ved især korte flyruter (under 500 km), hvor emission pr. passager/km er voldsomt høj. Endelig anbefalede Dings priser på brændstof som en effektiv mekanisme, hvilket blev demonstreret med en række tabeller, hvor lande med dyrt brændstof havde lave CO2 emissioner og omvendt. I den forbindelse blev beskatning af biler i forhold til brændstofforbrug også nævnt.

Debat

MEP'erne var generelt utilfredse med, at Hügel ikke mente, at lastbilbranchen kunne gøre noget. Desuden var flere MEP'er interesserede i at høre om mulighederne for, og perspektiverne ved, at inddrage transportsektoren generelt og vejtransport specifikt i handel med CO2 emissioner.

Hügel påpegede igen, at lastbilbranchen er uundværlig, at energieffektiviteten var steget, og at man ikke kan anvende andre brændstoffer end fossile. Med hensyn til handel med CO2 emissioner var de tre eksperter alle forbeholdne. Dels fordi priserne ansås for at være for lave, og dels fordi det ville være vanskeligt at administrere.

De tre eksperter blev herefter bedt om nogle bud på hvad man konkret bør gøre.

Dings:

1. En bedre eurovignette
2. Et særligt initiativ rettet mod flybranchen

Ludewig:

1. Program for yderligere reduktion af CO2 i jernbanesektoren præsenteres næste år.
2. Pris skal være det vigtigste instrument
 - Internalisering af eksterne omkostninger vil blive et drivværk for teknologi og politik
3. Transportomkostninger er generelt for lave

Hügel:

1. Bæredygtig transport skal behandles som en integreret del af den overordnede bæredygtige energipolitik

Kommissionen nævnte tre konkrete initiativer på området

- 1) Grønbog om bytransport
 - Offentliggjort i slutningen af september
 - Nu foregår høringsrunde, og næste år præsenteres en handlingsplan
- 2) Internalisering af eksterne omkostninger.
 - I juni 2008 offentliggøres en rapport, hvor en præcis metode til udregning af eksterne omkostninger vil indgå.
- 3) Intelligent transport
 - I 2008 vil der være nye initiativer på dette område.

Med venlig hilsen

Jørgen Skovmose Madsen