

9.3.08.

Udkast nr. 2 (tilrettet efter bidrag fra Venstre og Det Radikale Venstre) til besvarelse af brev af 5. februar 2008 fra Folketingets Europaudvalg.

1. Den 14. december 2007 besluttede Europaudvalget at anmode bl.a. Trafikudvalget om at behandle EU's grønbog om en ny kultur for mobilitet i byerne. Først d. 5. februar 2008 blev anmodningen sendt til Trafikudvalget med en svarfrist til d. 12. marts 2008. I betragtning af, at der i den behandlingstid, der hermed var til rådighed for Trafikudvalget, indgår såvel vinterferien i uge 7 som Nordisk Råd ugen i uge 10, vil det være hensigtsmæssigt at sager fremover straks oversendes fra europaudvalget til de pågældende stående udvalg.
2. Trafikudvalget skal indledningsvis bemærke, at spørgsmålet om mobilitet i byerne henhører under det enkelte lands kompetence (subsidiaritetsprincippet). De europæiske byer står imidlertid over for meget ens udfordringer på transportområdet og mobiliteten i byer er bl.a. en væsentlig faktor i Lissabonstrategiens mål for vækst og beskæftigelse med fokus på en bæredygtig udvikling i EU. Det samme gælder EU's klimapakke, hvor transportsektoren er en vigtig del for målet om reduktion af CO₂. Desuden giver tiltag i forhold til f.eks. bilindustrien (krav om visse miljøstandarder som det kendes for lastbiler) kun mening på europæisk plan.

Dette giver anledning til følgende bemærkninger:

- a) Trafikudvalget finder det hensigtsmæssigt, hvis Kommissionen udarbejder en handlingsplan for konkrete aktiviteter og initiativer på området, der kan danne grundlag for de løsninger, der skal findes i de enkelte medlemslande. Det betyder ikke, at alle løsninger skal være ens, men at der kan tages hensyn til, at de nationale vilkår og ønsker til løsningsmodeller kan være forskellige.
- b) Trafikudvalget finder heller ikke behov for at der etableres et europæisk overvågningsorgan for mobilitet i byer.
- c) Også rettigheder for brugere af kollektiv transport bør tilpasses omstændighederne i det enkelte land og derfor fortsat være et nationalt anliggende. Til gengæld opfordres Kommissionen til at forstærke den fællesnationale indsats vedr. rettigheder for brugere af flytrafik i EU samt andre grænseoverskridende trafikale udfordringer, herunder eksempelvis udbredelsen af modulvogntog i hele EU samt nedbryde barriererne for jernbanegodstransporten i hele EU's område.
- d) Trafikudvalget kan tilslutte sig at der gennemføres en konference om "avancerede transportløsninger i byområder" hvert eller hvert andet år så der kan ske en erfaringsudveksling vedrørende forsøg med nye løsningsmuligheder som gennemføres i de forskellige byer i Europa.
- e) Der er næppe brug for en oplysningskampagne om Kommissionens aktiviteter, men der kunne være grundlag for et samarbejde mellem Kommissionen og medlemslandene om en oplysningskampagne rettet mod

- borgerne om hvordan man kører mest miljørigtigt og om de trafikforhold i Europa, som borgerne møder f.eks. i erhvervs- eller turismesammenhæng.
- f) Tilrettelæggelse af medarbejderuddannelser er i forvejen et følsomt område, hvis effektivitet berører grundlaget for afviklingen af trafikken. Det bør derfor være et klart nationalt anliggende.
3. Trafikudvalget kan tilslutte sig mange af de overvejelser, der er gjort i Grønbogen og arbejder i Danmark videre på at fremme en række løsningsforslag til at bekæmpe de stigende trængselsproblemer i større byer. De konkrete resultater af dette arbejde vil munde ud i en politisk forhandling om iværksættelse af en national handlingsplan, der skal gøre den kollektive transport til et mere attraktivt valg i forhold til biltransport. Endvidere er udvalget meget opmærksom på behovet for at fremme trafikikkerheden.
 4. Trafikudvalget arbejder endvidere på, at også transportsektoren bidrager til opfyldelse af EU's målsætning om at nedbringe emissionen af drivhusgasser med 20% frem til 2020 (sammenholdt med 1990-niveau) og på at reducere CO₂-emissionen. Den danske regering vil inden udgangen af 2008 fremlægge en national strategi til reduktion af CO₂ udledningen fra transportsektoren. På baggrund heraf vil Folketinget træffe beslutning om implementering af virkemidler til opfyldelse af de fastsatte mål.
 5. Trafikudvalget skal i denne forbindelse pege på, at det er overordentligt vigtigt at skærpede miljøkrav til personbiler, lastbiler, busser m.v. ikke opfattes som teknisk handelshindring og dermed forbydes af EU. Især for et land som Danmark, der ikke selv producerer køretøjer vil en sådan påstand om handelshindring for at fremme nationale producentinteresser virke helt absurd. Endvidere er det helt centralt, at implementering af initiativer til reduktion af CO₂ udledningen sker på en sådan måde, at der ikke sker en forvridding af konkurrenceevnen mellem EU-landene.
 6. Trafikudvalget har noteret sig opgørelsen af de finansielle ressourcer, herunder strukturfondene og muligheden for lån fra Den Europæiske investeringsbank samt at Den Europæiske fond for Regionaludvikling (EFRU) og Samhørighedsfonden i perioden 2007-2013 vil bidrage med næsten 8 mia. EURO til bytransport.
 7. Endelig skal Trafikudvalget bemærke, at det ikke for Danmarks vedkommende forekommer relevant at håndhæve lokale regler for grønne zoner på tværs af landegrænser.

Afslutningsvis skal Trafikudvalget udtrykke ønske om en fortsat aktiv europæisk dialog om trafikforholdene, herunder trafikforholdene i storbyerne jævnfør ovennævnte punkt 2.d. Endvidere finder udvalget, at der snarest bør følges op på anvendelsen af de midler, der afsat til bytransport i perioden 2007-2013, samt at spørgsmålet om EU-relevant forureningsbekæmpelse i transportsektoren bør indgå i de fortsatte drøftelser på europæisk niveau.

På udvalgets vegne

Flemming Damgaard Larsen

Formand for Folketingets Trafikudvalg