

Transport- og Energiministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Lyren1
DK-6330 Padborg
Telefon: +45 74 67 12 33
Telefax: +45 74 67 43 17
Internet: www.itd.dk
e-mail: itd@itd.dk
Giro 110-1978

Padborg, 9. august 2007

ITD's bemærkninger til

Transport- og Energiministeriets EU-politik, udkast, juli 2007

Vi har med tak modtaget udkast til Transport- og Energiministeriets EU-politik. I den forbindelse ønsker vi at give ministeriet nedenstående bemærkninger.

Generelt

Det fremgår, at hovedtanken bag det fremsendte udkast er en aktivt formuleret dansk EU-politik, der tegner de store linier. Det er formålet med publikationen at gøre det muligt fra dansk side hurtigt at melde synspunkter ud i relation til konkrete forslag og til Kommissionens forberedende arbejde. Det anføres også, at en etableret EU-politik giver mulighed for en ambitiøs anvendelse af EU-medlemskabet.

Det fremgår endvidere, at rapporten ikke tilsidesætter den danske EU-procedure i forhold til konkrete lovgivningsforslag fra Kommissionen.

Endelig angives, at rapporten ser på tværgående problematikker som f.eks. transport, sikkerhed, tekniske standarder mv., og at man hermed vil skabe helhedsbilleder af, hvad der på de enkelte områder er gjort hidtil, og hvad de fremtidige linier er.

ITD hilser ministeriets initiativ velkommen

ITD mener, at der er et behov for fastlæggelsen af en EU-politik på transport- og energiområdet, og ITD anerkender derfor, at ministeriet har udarbejdet et oplæg herom. Vi er specielt glade for, at Transport- og Energiministeriet finder, at en fortløbende udvikling af rammevilkårene sker i et tæt samspil med erhvervet. I den forbindelse savner vi dog en sammenkobling med den kommende vejgodsstrategi, som også bør være grundlaget for EU-politikken.

ITD er enig i, at målsætningen for en dansk EU-politik på transportområdet bør være ens og harmoniserede regler, således at konkurrencen kan forgå på lige og gennemsigtige vilkår.

At målet så ikke altid kan lade sig gennemføre, viser senest den tyske enegang på mautområdet. De tyske myndigheder gennemfører således per. 1. september 2007 en de-facto støtteordning, der alene tilgodeser de tyske vognmænd.

Manglende konkretisering

ITD mener dog, at udkastet i nogen udstrækning bærer præg af ikke at være tydelig og konkret nok i forhold til at kunne udgøre en reel aktiv og tydelig formuleret EU-politik. Vi kan med den manglende konkretisering frygte, at rapporten ikke kan anvendes proaktivt i det

praktiske arbejde med konkrete EU-forslag. Kort sagt er der (for) megen *beskrivelse* af situationen lige nu – og kun få fremadrettede visioner og målsætninger for den danske EU-indsats på transport- og energiområdet.

Det er således skuffende, at de eneste forslag inden for vejtransportens tekniske område, der konkretiseres i udkastet, er obligatoriske selehuskere og obligatorisk ESP-udstyr.

På den ene - og på den anden side

Foreningen hæfter sig ved, at teksten har en tendens til at fremstå diskuterende – og sætningerne kan ofte læses som et "både-og" – eller "på den ene side – og på den anden side".

For eksempel omtales på side 10, at "Indflydelse i EU kræver ... en klar og velformuleret politik". Men allerede i næste sætning fremhæves, at "denne politik (er) udformet, så der er mulighed for bred støtte blandt de andre medlemslande og fra Kommissionen". Hvad er her vigtigst – en klar dansk holdning? – eller ønsket om at være i overensstemmelse med de andre EU-lande?

Et andet eksempel er fra side 11, hvor det på den ene side hedder: "Det skal understreges, at den danske stillingtagen til verserende eller fremtidige EU-sager naturligvis fortsat fastlægges i overensstemmelse med den danske beslutningsprocedure". På den anden side hedder det umiddelbart herefter: "Man vil derimod kunne få en god ledetråd for, i hvilken retning danske synspunkter må forventes at gå". ITD kan godt være i tvivl om, hvorvidt sidstnævnte rent faktisk vil være tilfældet med rapportudkastet.

Tredje eksempel: Side 29 (andet og tredje afsnit) efterlader indtrykket af, at Transport- og Energiministeriet på den ene side går ind for fælles rammer for opkrævningen af infrastrukturefgifter – og på den anden side alligevel tillader, at "det enkelte land så vidt muligt bør kunne fastlægge niveauet og strukturen af ...afgifter...". Hvad mener Danmark?

Og endelig et fjerde eksempel: På side 48 hedder det: "Det er vigtigt for Danmark, at medlemslandene har store frihedsgrader i forhold til mulighederne for at beskutte infrastrukturen. Samtidig er det dog også meget vigtigt for Danmark, at der er visse begrænsninger." Igen: hvad mener Danmark?

Mangler input fra andre ministerier

Foreningen hæfter sig generelt også ved, at rapporten med vilje har udeladt at omtale og redegøre for de meget væsentlige rammebetingelser for transportsektoren, som hører ind under andre ministeriers ressortområder. Herved udelades så vigtige områder som skatte- og afgiftspolitikken, køre-hvile-tids-området og miljøområdet.

I den såkaldte "analyserapport", som blev udarbejdet af Økonomi- og Erhvervsministeriet og Transport- og Energiministeriet i fællesskab for et stykke tid siden, efterlystes en overordnet og helhedsorienteret tilgang til transportområdet. Dette synspunkt understøtter vi fortsat meget.

ITD opfordrer derfor til, at relevante transportrelaterede områder på Skatteministeriets, Justitsministeriets, Økonomi- og Erhvervsministeriets og Miljøministeriets områder bliver inddraget i rapporten.

Sprogligt

ITD foreslår generelt, at teksten afkortes. Det synes som om, at der lidt for ofte står anført, at Danmark arbejder for liberalisering af EU's transportmarkeder. Et andet eksempel er, at Danmark arbejder for ens konkurrencevilkår for erhvervslivets udøvere – en sætning der nævnes en del gange i teksten.

Vi er selvsagt enige i synspunkterne, men teksten kunne nok blive mere læsevenlig, hvis samme synspunkter ikke dukker så hyppigt frem i teksten.

Endelig skal vi pege på, at der en del steder i udkastet står anført, at "Danmark arbejder for, at ..., andre steder: "Regeringen arbejder for, at..." og andre steder igen: "Transport- og Energiministeriet" arbejder for at ..." Bør der ikke her være en mere ensartet anvendelse? Ret beset kan "Transport- og Energiministeriet vel ikke stå for politikken – det er vel kun "Danmark" eller "Ministereren" eller "Regeringen"?

Specifikke bemærkninger

Danske særregler

I afsnittet om danske EU-interesser (se side 13) fremgår det, at "reglerne i EU er så enkle og gennemskuelige som muligt", og det hedder videre, at "erhvervslivet ikke pålægges unødige administrative byrder". ITD er enig i, at det bør være målsætningen – problemet er blot, at vore medlemmer ikke oplever det sådan i deres dagligdag. Der er således en række eksempler på, at vi i Danmark har valgt skrappe og mere restriktive krav i forhold til det øvrige EU (det gælder for eksempel for de nationale danske regler for transport af levende dyr og i forbindelse med de skrappe danske krav til afprøvning af bremses – se side 65 –, hvor situationen havde set væsentligt anderledes ud, hvis Danmark havde anvendt EU-bremsepræstationskravene i stedet for).

Uhedsstatistik

Vi er naturligvis enige i, at Danmark skal gøre alt for at sikre en optimal trafiksikkerhed, herunder ikke mindst ved benyttelse af lastbiler. Desværre fremgår det på side 65, at lastbiler er de største syndere i uhedsstatistikken – men uden at det nævnes, at udenlandske undersøgelser har påvist, at ca. 75% af alle uheld, hvor lastbiler er involveret, skyldes andre trafikanter (Kilde: IRU, Geneve).

Modulvogntog

Øverst side 19 fremgår ministeriets opfordring til, at "der på fællesskabsniveau gennemføres forsøg med henblik på, at Kommissionen kan fremlægge en analyse af hensigtsmæssigheden af anvendelsen af modulvogntog."

ITD mener, at ministeriet burde stramme målsætningen, således at Danmark bør arbejde for, at alle EU-lande indfører modulvogntog, og at dette sker på et så bredt dækkende vejnet som muligt.

I øvrigt er den nuværende sætning blevet overhalet af Kommissionens initiativ fra juli 2007, hvor der faktisk er taget initiativ til en undersøgelse. Fodnoten nederst side 19 er ligeledes af ældre dato.

Infrastruktur – flaskehals og forsinkelser

På siderne 17-18 (og detaljeret behandlet i kapitel 4) omtales de infrastrukturmæssige udfordringer, som vi i Danmark og EU står over for i disse år. Problemstillingen er meget relevant, og det er glædeligt, at området har en så fyldig placering i rapporten.

Vi savner dog en mere klar holdning til, hvordan trængsel og den øgede transport kan løses i de kommende år. Vi efterlyser således en mere helhedsorienteret vinkling på emnet, hvor for eksempel årsagen til den stigende efterspørgsel efter transport, ændrede krav hos kunder og leverandører og en fokusering på logistikkæder inddrages.

Den nuværende infrastruktur kan meget vel udnyttes væsentligt bedre, for eksempel ved en omfattende brug af ITS-systemer (bl.a. trafikstyring af vejnet), ligesom der er behov for helt

at fjerne "weekend bans" – eller i det mindste at etablere ensartede (liberale) EU-regler for kørselsforbud, jf. side 27. Vi efterlyser derfor en klarere holdning på disse to områder i rapporten.

En fast forbindelse over Femern Bælt

Med hensyn til den kommende faste forbindelse over Femern Bælt fremgår det af teksten på side 57 næsten som om, at kun jernbanetransport får gavn af forbindelsen. Vi opfordrer til, at det præciseres, at også vejtransporten vil få stor gavn af denne forbindelse.

ITD har hele tiden været enige i Transportminister Flemming Hansens håndtering af sagen, og vi er meget glade for, at det her i sommer lykkedes Danmark og Tyskland at nå til enighed om en fast forbindelse over Femern Bælt.

Fælles regler for sikkerhed og security

På side 19 og af kapitel 6 fremgår, at "der inden for security ikke er fælles regler." Dette er ikke helt korrekt, idet der for eksempel inden for ADR-området (vejtransport af farligt gods) rent faktisk eksisterer fælles regler om sikringsplaner og guidelines – regler, der i øvrigt er udviklet i tæt samarbejde mellem det danske transporterhverv og Justitsministeriet.

Ellers ønsker ITD inden for dette område at understrege, at brugerbetaling eller gebyrfinansiering som følge af terror-/securitykravene ikke bør tages i anvendelse.

Cabotage

I afsnittet om cabotage på siderne 57-58 efterlyser vi en klar dansk holdning til cabotage – i stedet for alene at beskrive reglerne på området. Ønsker Danmark en fuldstændig liberalisering af området? Eller mere regulering? Eller noget midt imellem?

Her bør Danmark efter ITD's opfattelse arbejde for en meget liberal tilgang.

Forsyningssikkerhed

For så vidt angår kapitel 7. Forsyningssikkerhed har vi blot den anmærkning, at forsyningssikkerheden ved godstransport ad landevej vel også bør omtales – og i virkeligheden bør omtales detaljeret, da erhvervsområdet betyder rigtig meget for det danske og europæiske velfærdssamfund?

Bæredygtig udvikling

Vedrørende forholdet mellem miljø og transport (kapitel 8) fokuseres der meget fint på, at vejgodstransporten markant har nedsat emissionerne for en lang række skadelige stoffer gennem de senere 15 år.

Vi har naturligvis i branchen et forsat ønske om at deltage i en yderligere indsats for miljøet, men vi vil også gerne pege på, at specielt vare- og personbiler i højere grad end hidtil skal i fokus, når der fremover tages initiativ til ny lovgivning i Danmark og EU. Der kører væsentligt flere person- og varebiler på de europæiske veje i forhold til lastbiler.

Tilfredse brugere

I kapitel 9 beder vi om, at der i teksten kort indføres betragtninger omkring mulig kompensation ved transport af gods. Er det ikke tankevækkende, at når en passager kommer for sent frem på grund af et givet infrastrukturproblem, så er der under visse betingelser muligt at modtage en kompensation. Kunne det samme ikke også gælde for gods?

Endelig skal vi bede ministeriet om at arbejde for en yderligere harmonisering af skiltning og afmærkning af Europas veje (side 91), således at skiltningen på vigtige veje, større infrastrukturanlæg og trafikknudepunkter er forståelig også for udlændinge i et givet land. Vi har oplevet eksempler på danske lastvognschauffører, der har mødt italienske eller spanske



vejskilte, hvor en given tekst alene stod på italiensk eller spansk. Det bør være rimeligt, at særligt vigtige trafikinformationer enten vises via letforståelige ikoner og/eller i det mindste suppleres med engelsk udover nationalsproget.

Vi håber, at ministeriet tager højde for vore bemærkninger i det videre arbejde med fastlæggelsen af en EU-politik. Vi er som nævnt meget glade for ministeriets initiativ, og vi deltager gerne i en drøftelse og eller møde(r) i det videre arbejde, hvis ministeriet måtte ønske det.

I øvrigt henviser vi til de bemærkninger, som HTS har afgivet i forbindelse med samme dokument – og som er bemærkninger, ITD tilslutter sig.

Med venlig hilsen

Anders Jessen
Sektionsleder