

**HØRING OM EUROPA-KOMMISSIONENS HVIDBOG OM  
»DEN EUROPÆISKE TRANSPORTPOLITIK FREM TIL 2010 –  
DE SVÆRE VALG«**

**v. Europaudvalget og Trafikudvalget**

**Landstingssalen, mandag den 25. februar 2002, kl. 9.00-17.00**

**Claus Larsen-Jensen** (formand for Europaudvalget, ordstyrer, (S)):

Så starter vi. Der er ikke andet for; vi kan ikke blive ved at trække tiden ud. Der er ikke andet for, end at vi går i gang nu. Det er vi nødsaget til. Så må de løse det her. Jeg beklager meget, at vi er i den situation, at teknikken kommer til at styre, men den er man jo voldsomt afhængig af. Vi kan bare ikke blive ved at trække tiden ud.

Det er med stor glæde, at jeg på vegne af Folketingets Europaudvalg skal byde velkommen til denne her høring om Europa-Kommissionens hvidbog om europæisk transportpolitik, som holdes sammen med Folketingets Trafikudvalg.

Høringen er et led i den systematiske offentlige høringsprocedure, som Folketingets Europaudvalg har sammen med de respektive fagudvalg i Folketinget om grøn- og hvidbøger. Formålet er at få en så bred offentlig diskussion som muligt af det konkrete politiske samarbejde i Europa, som vedrører os alle i hverdagen, som f.eks. transportpolitikken.

Vi er alle stærkt afhængige af de daglige muligheder for transport af os selv og af varer, lokalt og inden for landets grænser. Det øgede samarbejde med øget handel, det indre marked, øget turisme og et mere mobilt arbejdsmarked såvel i det enkelte land som på tværs af landegrænserne i Europa og globalt øger behovet for transport. Det øger derfor også behovet for et tættere samarbejde i Europa om at løse de transportpolitiske problemer, sikre udbygningen af den trafikale infrastruktur i hele Europa, sikre balance mellem de forskellige transportformer og stå for udviklingen af nye brændstoffer og motorer, så såvel de trafikpolitiske som de miljømæssige opgaver kan løses i fremtiden.

Mange af Europas motorveje er ved at proppe til, og jeg kunne måske også tilføje: mange andre veje. Biltrafikken – såvel person- som godstransporten – vokser, og intet tyder på, at det vil ændre sig. Tværtimod vil udvidelsen af EU øge trafikken. Øget velstand i vest og i øst vil også øge antallet af personbiler, og varetransporten vil øges. Derfor skal der findes løsninger, hvor det ikke så meget handler om en kamp mellem de forskellige transportformer, men om, at de kan supplere hinanden på en bedre måde end i dag, for ellers bryder systemerne ganske enkelt sammen. Landevejstransporten er dominerende i såvel person- som godstransporten. Den nødvendige vejinfrastruktur skal sikres i hele Europa.

Den nødvendige vejinfrastruktur skal sikres i hele Europa. Den kollektive persontransport skal styrkes med højhastighedstog på tværs i Europa og med en bedre udbygning af den kollektive trafik, ikke mindst i de bytætte områder. Større dele af de stigende godsmængder skal på bane. Når hastigheden for godstog gennem Europa kun er knap 20 km/t., fordi jernbanesystemerne ikke fungerer godt nok sammen, udgør jernbanerne ikke et tilstrækkeligt alternativ med at kunne tage fra og løfte en del af de nye transportopgaver, der er.

Europa-Kommissionen er i disse år dybt optaget af, at det skal klares ved at bryde de nationale jernbanemonopoler og sikre fri konkurrence. Det kan jo være meget godt, men man kunne måske også overveje, om man ikke også skulle bruge kræfterne på at skabe et sammenhængende europæisk jernbanesystem, hvor de forskellige jernbaneselskaber uanset ejerskab koordinerede endnu mere og fik skabt et sammenhængende, hurtigere og bedre jernbanesystem i Europa.

Luftrummet over Europa er fortættet. Derfor er der brug for at skabe et fælleseuropæisk luftrum, hvor de mange nationale systemer forenes i et fælles, koordineret system. Søtransportens muligheder skal ligeledes øges med de såkaldte sømotorveje i Europa.

Miljømæssigt skal der skabes en afkobling i forhold til transportsektorens udvikling. Der tales om afgifter og ændret trafiksammensætning, men der bør også tales om at styrke udviklingen af nye brændstoffer og motorer, som kan mindske forureningen og mindske energiforbruget.

I Danmark er biltrafik i dag den dominerende trafikform for både personer og varer. Og det selv om Danmark i europæisk og global sammenhæng har et ganske veludbygget kollektivt trafiksystem. Erfaringerne fra godstransporten i Danmark er vel også, at på korte afstande er biltransport det mest effektive, og i den sammenhæng er Danmark et lille land.

Europas afhængighed af import af olie og benzin, ikke mindst til transportsektoren, er også enorm. Egenproduktionen i Europa af olie og gas er kun på et par procent. Transportpolitikken skal derfor også ses i sammenhæng med den sårbarhed, som Europa har i forhold til behovet for energiimport. Det berørte vi for ganske nylig, da vi holdt en høring omkring energiforsyningsikkerhed i Europa.

Kommissionens hvidbog giver et kvalificeret billede af transportforholdene i Europa. Til høringen har Europaudvalgets og Trafikudvalgets sekretariat udarbejdet en infonote, som sætter udviklingen i Danmark sammen med udviklingen i Europa. Herfra skal jeg kun indledningsvis fremhæve enkelte fakta:

Transportsektoren i Danmark udgjorde i 1999 knap 60 mia. kr. Der blev transporteret 211 mio. ton internt i Danmark og godt 74 mio. ton gods til eksport. 95 pct. af alt gods i Danmark transporteredes på lastbiler, 1 pct. med tog, 4 pct. med skib. Tre fjerdedele af eksporten foregik med skib, 20 pct. med lastbil og 5 pct. med tog. 79 pct. af al persontransport sker via vejene, 6 pct. på jernbane og 5 pct. med fly. 20 pct. foregår med kollektiv

transport. Den miljømæssige belastning, CO<sub>2</sub>-udslippet, påvirkes af den stigende transport. Det sætter udviklingen i Danmark i relief i forhold til udviklingen i Europa.

Ved høringen i dag skal der sættes fokus på den samlede udvikling i Europa. Efterfølgende skal der fra Europaudvalget og Trafikudvalget afgives et svar til Europa-Kommissionen om de synspunkter, vi fra Folketingets side har i denne sag, ligesom regeringen svarer på regeringens vegne.

Med de mange områder, transportområdet dækker, har vi en lang dag foran os, jeg skal derfor byde velkommen til vores mange indledere og til alle deltagere i høringen og give udtryk for et ønske om, at vi får en spændende og udbytterig dag.

Vi har valgt at dele programmet op, sådan at vi tager de forskellige typer af transportformer hver for sig. Ikke sådan, at vi ikke også kan diskutere på tværs, men ellers ville det ganske enkelt blive alt for mange oplæg og alt for uoverskueligt, hvis ikke vi prøvede at fokusere lidt på de respektive transportformer. Og så har vi som en klump midt i lagt spørgsmålet om de miljømæssige aspekter i den samlede transportpolitik.

Inden jeg giver til ordet til formanden for Trafikudvalget, Kaj Ikast, vil jeg byde velkommen til dem, der skal deltage i den første runde, som er landevejstransport. Det er trafikminister Flemming Hansen, adm. direktør Hans Winther fra Railion Denmark, vicedirektør Bent Holm Jørgensen, International Transport Danmark, ordførende direktør Michael Svane, Dansk Transport og Logistik, adm. direktør Claes Nilas fra Hovedstadens Udviklingsråd, direktør Steen Bundgaard fra Danske Busvognmænd, og så endelig på lønmodtagersiden forretningsfører Leif Rasmussen fra SiD. Fra ordførernes side er det Svend Heiselberg (V), Niels Sindal (S), Poul Fischer (DF), Kaj Ikast (KF), Margrete Auken (SF), Martin Lidegaard (RV), Keld Albrechtsen (EL) og Ole M. Nielsen, (KRF). Som I kan se i programmet, har ordførerne ordet under de enkelte områder, og tanken er, at man her koncentrerer sig om nogle enkelte synspunkter og spørgsmål, så vi ikke skal have en runde mere med alenlange indlæg. Det har været stilen i de tidligere høringer, og den går jeg ud fra, at vi også kan holde i denne.

Jeg skal endnu engang byde velkommen, og så skal jeg overlade ordet til formanden for Trafikudvalget, Kaj Ikast.

**Kaj Ikast** (formand for Trafikudvalget (KF)):

Tak for det. Jeg vil også gerne på Trafikudvalgets og Miljø- og Planlægningsudvalgets vegne byde velkommen.

Det er givet, at vi i det næste årti står med de største investeringer, der skal laves i hele Europa. Når dagen er ovre, vil I forundres over, hvad hver branche vil komme med af ønsker og krav, og det er nøjagtig ens i de nuværende og de kommende EU-lande. Vi taler om 2-3 gange så mange milliarder end i det tiår, vi har passeret. Det er givet, at alle kræfter

skal sættes ind, hvis Danmarks placering skal bibeholdes, og det er vi jo villige til. Derfor vil jeg hurtigst muligt gå videre i dagens program.

Der er to ting, vi har været enige om at lægge meget vægt på. Det ene er, at det her tv-transmitteres, således at befolkningen også kan se, hvad der rører sig på Christiansborg. Derfor er vi forsinket – det undskylder vi. Og det andet er, at alt, hvad der bliver sagt, bliver skrevet ned og sendt ud. Det viser sig ved grønbogshøringerne og hvidbogshøringerne, vi holder her i huset, at det er noget af det bedste undervisningsmateriale, der bruges på skoler og universiteter. Derfor er jeg glad ved dem, der er kommet, så det virkelig kan ses, hvilke kapaciteter vi har i Danmark. Velkommen.

Derefter vil jeg give ordet til trafikminister Flemming Hansen.

**Flemming Hansen (trafikminister, (KF)):**

Først og fremmest tak for invitationen til at komme med indlæg her på høringen i dag. Jeg synes, at jeg fornemmer, at ordet kvalitet vil være stærkt gennemgående, i hvert fald synes jeg, at deltagerlisten tegner godt for en meget spændende dag.

Regeringen hilser velkommen, at vi får en bred debat om den transportpolitiske dagsorden i Europa på grundlag af Europa-Kommissionens hvidbog om EU's fremtidige transportpolitik.

Kommissionens hvidbog indeholder en lang række transportpolitiske emner og ideer, som fortjener en nærmere drøftelse. Målet må være at opnå et optimalt samspil mellem de forskellige transportformer i et sammenhængende, effektivt og bæredygtigt europæisk transportsystem.

Når det gælder landtransport, som er på dagsordenen her i formiddag, er det hævet over enhver tvivl, at både jernbanetransport og vejtransport skal have plads i det samlede transportsystem. Navnlig over længere afstande er jernbanetransport en fordel, både for miljø og for overbelastede motorveje. Til gengæld har vejtransporten sin styrke i sin fleksibilitet og i tidsgevinst ved transporter fra dør til dør, især over kortere afstande.

Et kernepunkt i hvidbogen er målsætningen om en omfordeling fra vejtransport til mere miljøvenlige transportformer som jernbane- og søtransport. Regeringen kan principielt støtte denne tankegang. Den teknologiske udvikling inden for disse transportformer kan i sig selv give mulighed for yderligere miljøgevinster.

Hvad angår godstransport, peges der især på behovet for omlægning væk fra vejtransport til først og fremmest jernbanetransport på de længere strækninger. Det er imidlertid langt lettere sagt end gjort, som udvalgsformændene også var inde på. For det første nødvendiggør det en meget bekostelig udbygning af jernbaneinfrastrukturen, og for det andet kræver det yderligere reformer og en reel adgang til konkurrence på det europæiske skinnenet. Vi må væk fra den nuværende situation, hvor jernbanerne i de enkelte lande



stort set tænker nationalt. Vi er på dette punkt langt fremme i Danmark, hvor der allerede er fri adgang til at udføre godstransport.

Kommissionen har for nylig fremlagt sit forslag til en ny jernbanepakke, som må forudses at blive en vigtig sag under det danske formandskab – en meget vigtig sag. Pakken indeholder bl.a. forslag til en åbning af markedet for godstransport med jernbane, harmonisering af sikkerhedsbestemmelserne og forbedret interoperabilitet. Jernbanepakken kan forhåbentlig bidrage til, at jernbanetrafikken i EU bliver mere fleksibel, så man bedre kan udnytte ressourcerne på jernbanen. Målet er en jernbanetrafik i Europa, hvor brugerne, passagererne og godsoperatørerne, får den bedst mulige service for pengene; det får de ikke i dag, og det betragter jeg som et af de allerallerstørste problemer, vi har i EU. Som det anføres i hvidbogen, vil jernbanesektoren som helhed blive mere konkurrencedygtig i forhold til de øvrige transportformer, når der åbnes for skærpet konkurrence mellem jernbaneselskaberne. En indtræden af nye operatører vil ligeledes bidrage dertil.

For så vidt angår vejtransportsektoren, kan jeg tilslutte mig hvidbogens målsætning om den størst mulige kvalitet inden for sektoren. Dette mål må man efter min opfattelse søge at tilvejebringe både gennem en indsats fra myndighedernes side og ikke mindst ved, at sektoren selv gør en indsats.

Fra myndighedernes side må den nødvendige lovgivning være på plads. Det gælder f.eks. reglerne om køre- og hviletid, hvor et forslag fra Kommissionen til revision af EU-reglerne for tiden er under behandling. Denne sag forventes også at komme op under det danske formandskab. Det gælder f.eks. også det nyligt vedtagne forslag om fællesskabsattest, der skal sikre, at løn- og arbejdsvilkårene overholdes for tredjelandschaufførerne.

Endelig er det selvfølgelig en myndighedsopgave at varetage kontrolindsatsen over for virksomheder og køretøjer, både på køre- og hviletidsområdet, og hvad angår køretøjernes standard og f.eks. kørsel med overlæs.

Derfor mener jeg, at det altovervejende må være op til branchen selv at sørge for den nødvendige omstrukturering inden for sektoren, som der tales om i hvidbogen. Virksomhederne må i dag have den nødvendige størrelse og et solidt økonomisk grundlag for at kunne klare sig i konkurrencen, både nationalt og ikke mindst internationalt. Det må så være op til virksomheden selv at agere på almindelige markedsmæssige vilkår.

Dermed er jeg ikke enig i det forslag, der nævnes i hvidbogen, om at man skal lave EU-lovgivning om en harmonisering af minimumsklausuler om konsekvensen af omkostningsstigninger i de kontrakter, der indgås af vognmandsvirksomhederne. Tanken er at give mulighed for en revision af indgåede kontrakter, hvis der f.eks. indtræder pludselige prisstigninger på brændstof. Jeg mener imidlertid ikke, at lovgivning om obligatoriske bestemmelser på dette område er den rigtige vej at gå. Jeg mener, at virksomhederne og branchen er bedst tjent med, at markedsvilkårene også gælder i denne situation.

Hvidbogen indeholder også en række ideer og forslag om afgiftsmæssige spørgsmål. Selv om afgifter ikke er mit egentlige ressortområde, vil jeg gerne give dette emne et par ord med på vejen.

Et centralt udsagn i hvidbogen er, at prisstigningen på transport skal afspejle såvel den enkelte transportforms infrastrukturbelastning som eksterne omkostninger, det vil sige omkostninger, der hidrører fra især luftforurening, støj, ulykker og trængsel. Det svarer til udtalelserne fra Det Europæiske Råds møde i Göteborg i juni måned sidste år.

Grundlæggende finder jeg det et godt princip, at den enkelte transportbruger betaler for det forbrug af infrastrukturen, som den enkelte transport er et udtryk for. Denne form for brugerbetaling sikrer, at det er dem, der slider mest på infrastrukturen, der også betaler for dennes etablering og vedligeholdelse.

Samtidig må man imidlertid være opmærksom på, at det ikke er så let, som det lyder, at prisfastsætte transportforbrugene på dette område. Der vil være behov for en vis grad af ensartet systematik i denne prissætning i EU-medlemslandene for at sikre ensartede konkurrencevilkår. Jeg ser derfor med spænding frem til de direktivforslag, som Kommissionen har bebudet på dette område, og som vi vil tage stilling til, når de foreligger.

Endvidere indeholder hvidbogen forslag om, at man skal kunne anvende indtægter fra eksisterende infrastruktur, f.eks. veje, til at etablere nye infrastrukturer inden for en anden transportform, f.eks. jernbane. Det er min opfattelse, at det vil være problematisk at anvende indtægter fra f.eks. vejtransport til etablering eller vedligeholdelse af infrastrukturen på jernbanelområdet. En sådan øremærkning af offentlige indtægter til bestemte formål bryder radikalt med den hidtidige afgiftspolitik i både Danmark og de øvrige EU-lande og fratager os frihed til at disponere offentlige indtægter ud fra mere overordnede hensyn.

Dertil kommer, at det er i strid med hvidbogens eget udsagn om, at hver transportform skal bære sine egne omkostninger, således at prisen for forbrugerinfrastruktur afspejler udgifterne til etablering og vedligeholdelse af denne infrastruktur samt de med den pågældende transport forbundne eksterne omkostninger – miljøbelastning, støj, ulykker, fremkommelighedsproblemer osv.

Jeg finder også, at hvidbogens forslag om krydssubsidiering vil gå ud over den ønskede gennemsigtighed i prissætningen for den enkelte transport.

Endelig finder jeg, at hvidbogens forslag om en mere ensartet beskatning af diesel til erhvervsformål lyder interessant. Vi må naturligvis først se det konkrete forslag, men som udgangspunkt bør Danmark kunne støtte ideen.

Som sagt indeholder hvidbogen mange interessante tanker og forslag, som vi vil forholde os mere konkret til, når Kommissionens forslag foreligger. Afslutningsvis vil jeg gerne understrege, at regeringen generelt deler den opfattelse, som kommer til udtryk i hvidbogen, at transportsektoren er en uundværlig del af et moderne samfund, og at mobili-

teten er et uundværligt gode såvel for erhvervslivet som for den enkelte borger i relation til både arbejde og fritid.

### **Ordstyreren:**

Tak til trafikministeren. Jeg skal lige sige, at da vi arrangerede høringen her, gav vi trafikministeren mulighed for at forlade forsamlingen fra kl. 11-12 på grund af et uopsætteligt møde, men ellers er trafikministeren her dagen igennem, og derfor vil der være rig lejlighed til at tage spørgsmål op senere.

Jeg vil herefter give ordet til adm. direktør Hans Winther fra Railion Denmark.

### **Hans Winther (adm. direktør, Railion Denmark A/S):**

Allerførst vil jeg sige tak for invitationen til denne her høring. Som repræsentant for jernbanen ser jeg jo det, der er på dagsordenen i dag, som et overordentlig vigtigt emne.

Jeg vil lige allerførst – bare meget kort, da jeg kun har 10 minutter – præsentere, hvad Railion Denmark er for noget. Det er faktisk stadig væk sådan, at når man i telefonen siger Railion Denmark, siger folk: Hva'?? Vi er jo altså en dansk virksomhed, og vi er faktisk det, der for sådan trekvart år siden hed DSB Gods; vi har overtaget de aktiviteter, som DSB Gods stod for.

Vi omsætter for ca. 700 mio. kr. og er ca. 700 ansatte, og – hvad der er væsentligt i denne her sammenhæng – 75 pct. af vores omsætning er international. Derfor er det selvfølgelig fantastisk vigtigt for os, at der findes nogle europæiske løsninger på de problemer, som jernbanen har. Det er ikke bare svensk og norsk trafik – det er faktisk kun 30 pct. – men derudover er det 45 pct., vi snakker om, altså trafik til og fra Danmark, import-eksport trafik, som vi varetager med jernbanen ud af de 8 mio. tons, vi transporterer.

Vi indgår nu – hvilket også er interessant i forhold til hvidbogen og nogle af de anbefalinger, der er – i en international koncern sammen med vores tyske kolleger og vores hollandske kolleger fra de tidligere offentlige jernbaner på godsområdet dér.

Det kan ikke undre nogen, at Railion som repræsentant for jernbanen synes, at hvidbogen faktisk giver nogle rigtig gode bud på problemerne. Naturligvis især hovedbudskabet om, at der skal ske en ændret fordeling mellem de forskellige transportformer, herunder at jernbanen må gears til at kunne varetage en større andel end i dag.

Vi er stort set enige i langt de fleste af de forslag, der ligger omkring udbygning af infrastruktur, interoperabilitet, godkendelser og sikkerhedsområdet, som volder store vanskeligheder, og en bedre prioritet for godstrafikken. Der er ingen tvivl om, at godstrafikkens ringe andel i jernbanen bl.a. hænger sammen med, at den i mange år har været et stedbarn til passagertrafikken.

Der er selvfølgelig også nogle generaliseringer i hvidbogen omkring mange af de problemer, der er. Jeg er stort set enig i de problemer, der bliver beskrevet i hvidbogen, men noget af det er altså generaliseringer.

Der er blevet nævnt – også tidligere i dag – at det står i hvidbogen, at togene kører med 15 km/t. Jeg skal hilse og sige, at vi har i Railion ingen tog overhovedet, der kører med 15 km/t. I Danmark kører vi som regel 120 km/t., og vi har også meget hurtige forbindelser, vores postforbindelser, der kører 140 km/t.; og vi kunne såmænd snildt køre hurtigere.

Jeg synes, det er interessant, at når man snakker om godstransport, så er 120 km/t. faktisk en så høj hastighed, at man med lethed kan følge med intercitytogene, for vi skal jo ikke stoppe undervejs. Det skal passagertog; de skal stoppe ved stationerne. Så et godstog med 120 km/t. er faktisk lige så hurtigt, som vi er vant til med intercitytogene i dag. Så det er ikke så galt. Det er galt mange steder, men primært uden for Danmark.

Jeg kan også i den forbindelse sige, at vi kører nogle og tyve tog hver eneste uge til Norditalien. Vi kører faktisk til Norditalien på 21 timer. Det er hurtigt, også hurtigere, end lastbilerne normalt kan klare det; hvis de skal overholde hastighedsgrænser og alle de andre ting, der gælder, kan de ikke køre derned på 21 timer. Men det er jo ikke altid, reglerne bliver overholdt.

Ellers vil jeg sige, at mange af de problemer med jernbanen, der bliver beskrevet i hvidbogen, er ting, som vi også kan nikke genkendende til, ikke mindst, hvor besværligt det er med sikkerhed og godkendelse. På mange måder har vi jo været prøveklud på det, der hedder international trafik med jernbane eller grænseoverskridende trafik.

Jeg plejer at bruge som billede: Da Øresundsbroen åbnede, trillede bilerne over, da dronningen havde klippet snoren. Så enkelt var det faktisk ikke med togene. Tre dage før den store dag meddelte svenskerne os, at vi faktisk ikke måtte køre over broen, fordi vi var et dansk selskab og ikke måtte bedrive godstrafik i Sverige. Så det var ikke så ligetil. Men selvfølgelig, broen var der jo, og der skulle helst være nogle tog dér, så vi kunne jo køre på en svensk licens. – Historien er sand. – Det sagde vi nu nej til og sagde, at det kunne blive temmelig flot at se dem stoppe vores tog ude på Peberholmen, mens dronningen og kongen og alle de andre var der. Så det skete heller ikke; men ikke desto mindre er det et meget godt billede på nogle af de besværligheder, vi har haft.

Efter et år på Øresund fik vi godkendt vores lokomotiver. De kørte det første år, men på en dispensation; svenskerne syntes, at knapperne skulle sidde nogle andre steder. Forud for det var lokomotiverne altså godkendt i Danmark, og de var også godkendt til kørsel i Tyskland, men i Sverige skulle knapperne sidde anderledes. Det er ikke for at hænge Sverige ud, men bare for at konstatere, at nogle af de problemer, der er beskrevet, er der, og vi har prøvet dem; og jeg skulle hilse og sige, at det altså ikke er til fordel for jernbanen, ud over at man kan grine ad historien, men det har faktisk været temmelig kostbart at løse

nogle af de her problemer. Det har været temmelig kostbart at investere i materiel, der kan passere Øresundsbroen, og det har været temmelig kostbart at skulle ændre på knapperne, som vi faktisk var nødt til for overhovedet at kunne komme til Malmø osv., osv. Det gør det ikke billigere, og det gør det ikke mere konkurrencedygtigt at være jernbane.

Jernbanen er ikke en øde ø. Der kræves fælles løsninger for hele transportsektoren. Som der også tidligere er blevet sagt, og som trafikministeren var inde på, er det i høj grad vigtigt, at de forskellige transportformer understøtter hinanden. Jeg plejer at sige, at lastbilen efterhånden er vores bedste kunde. I stigende omfang er det, vi transporterer, lastbiler eller trailere, og i dag lader det sig faktisk også gøre over selv kortere afstande. Vi har i dag rimelig succes med at transportere lastbiler mellem landsdelene. Vi har etableret nogle shuttle mellem København, Århus, Aalborg, Esbjerg, Taulov osv., som i dag – efter visse indkøringsperioder, for der er jo megen konservatisme i branchen – er en succes. Så lastbilen er selvfølgelig vigtig i sammenhæng med jernbanen. Der er ikke ret meget af det, der kører på jernbane, som ikke også, enten før eller efter jernbanetransporten, skal ud på vejen, så det er den sammenhæng, man skal styrke.

Liberalisering er et af hovedbudskaberne i hvidbogen. Hele baggrunden for, at man ønskede os ind i det internationale samarbejde, hvor vi så kom til at hedde Railion, var jo netop liberaliseringen og den kommende liberalisering på jernbaneområdet.

Mange af de problemer, som er beskrevet i hvidbogen, hænger i høj grad sammen med, at jernbanerne har været nationale, som der også har været peget på tidligere. Det er udmærket med samarbejde, og jernbanerne har jo faktisk samarbejdet i 150 år – lige så længe, de har eksisteret. Men det er altså vanskeligt at skulle stille op med god kvalitet og garantier, hvis man er afhængig af, at 3-4 andre firmaer undervejs i den transport, som man oprindeligt selv har skrevet en kontrakt på, skal sørge for kvaliteten. Jeg tror, SAS ville have meget svært ved at sikre kvaliteten, hvis det ikke var deres flyvemaskiner og ikke deres personale om bord, som de havde brugt en masse kræfter på at uddanne for at gøre dem dygtige til at drive en effektiv flytrafik.

Sådan har det ikke været, og sådan er det ikke ved jernbanen – dér skifter man faktisk lokomotiver og personale osv., hver eneste gang man passerer en grænse. Men det er jo det, der er mulighed for nu; i Danmark er det totalt liberaliseret, og det er også ved at blive det rundt omkring i Europa. Derfor har det været vigtigt for os at komme ind i et internationalt samarbejde, således at vi kan borge for kvaliteten, ikke kun hjemme i Danmark, men også i Tyskland, Italien, Sverige osv., ved at kunne køre med vores eget materiel, have vores egne folk på stedet og kunne servicere kunderne.

Det er ikke kun det at køre, men et tog er jo faktisk fremragende: økonomisk, miljøvenligt osv., hvis det er fyldt, og især hvis det er fyldt i begge retninger – ellers er der ikke så meget økonomi i det. Det er jo meget fint, at vi kan sende nogle danske varer til Italien, men hvem fylder vores tog, når de skal hjem igen? Det ville vi ikke kunne gøre alene, da vi

som et forholdsvis lille firma hed DSB Gods, så derfor er Railion i høj grad et af svarene på, hvordan jernbanerne kan leve op til liberaliseringen. Vi opererer på rent kommercielle vilkår i dag, og det er et tværeuropæisk samarbejde. Vi har investeret i grænseoverskridende lokomotiver; der har Danmark også været på forkant, idet vi har været nogle af de første til at investere i dét.

Jernbane er tidssvarende. Det er ikke en selvfølge, at jernbanens andel af godstransporten er faldende. Som det er nævnt, er andelen i USA 40 pct. Det er selvfølgelig ikke, fordi de er bedre til at drive jernbane i USA, men har noget at gøre med, at de har en infrastruktur mere eller mindre for dem selv og ikke skal dele den med passagertrafik.

I Europa er jernbanens andel faldet fra 21 pct. til 8 pct. Jeg vil, som jeg også gjorde før, pege på, at jernbanen nogle steder i Europa, bl.a. i Danmark, leverer et kvalitetsprodukt. Vi kører faktisk meget præcist med vores toge i Danmark. Vi måler vores forsinkelser i minutter og ikke i timer og dage. Og vi har faktisk kontrakter på en hel del områder, hvor vi betaler bøder, hvis vi ikke er rettidige; posttrafikken må ikke være mere end 2 minutter forsinket, ellers betaler vi bøder til vores kunder. Så det kan lade sig gøre at drive jernbane af høj kvalitet.

Af igangværende tiltag for at forøge kapaciteten i Europa er der selvfølgelig udbygning af infrastrukturen, som er en offentlig opgave. Man spørger tit, om der er kapacitet nok i jernbaner, om man overhovedet kan forestille sig noget andet end det at bygge nye jernbaner, og det er jo dyrt. Det skal der også til, men der er også andre muligheder, f.eks. nye lokomotiver. Vores nye lokomotiver er et godt eksempel. De kan krydse landegrænser, og det er nogle meget store lokomotiver. Vi kan i dag transportere dobbelt så meget, som vi kunne før, over Storebælt i ét tog, dvs., vi har fordoblet kapaciteten ved nu at kunne trække 2.000 t igennem Storebælt, hvor de gamle lokomotiver kunne trække 1.300 t. Så det er jo hokusfokus: bare en fordobling af kapaciteten ved at sætte et nyt, stort lokomotiv foran. De er dyre, de lokomotiver, men de er jo ikke lige så dyre som at bygge nye jernbaner.

Det er også muligt med nye godsvogne, der kan køre 140-160 km/t., for at øge kapaciteten og kvaliteten. Det giver mulighed for hurtigere godstog. Og det er også muligt med udbygning af signaler og sikkerhedssystemer for forholdsvis rimelige penge at lave en tættere togfølge og dermed udbygge kapaciteten.

Er der fri og lige konkurrence i transportbranchen? Jeg vil pege på, at det altså ikke er let at få flyttet markedsandelene, selv om vi faktisk kører rimelig punktligt osv., og det også er lykkedes os at få lastbiler op på jernbane i Danmark. Danmark ligger højest i Europa med hensyn til afgifter på jernbane. Vi omsætter for lige knap 700 mio. kr. – nærmere 650 mio. kr. Sidste år betalte vi af den samlede omsætning 120 mio. kr. i afgifter – brugerafgifter og almindelige infrastrukturafgifter. Det er jo virkelig meget. Derefter skal vi så i gang med at betale en lokofører, og der skal altså også noget olie og noget el til lokomoti-

verne. 120 mio. kr. ud af en omsætning på 650 mio. kr. er altså en voldsom byrde, som gør det meget vanskeligt at konkurrere.

At starte godsbanevirksomhed fordrer millioninvesteringer. Man skal være freak eller sådan noget for at gå ind i jernbanebranchen. Der er høje afgifter, og indtjeningen er lav, uanset om man kører med jernbane eller med lastbil, og så skal man altså stille med nogle investeringer af temmelig stor størrelsesorden. Det er ikke befordrende for den fri konkurrence. Det er også dyrt at gå ind i telebranchen, men dér er mulighederne for gevinster så meget større, end de er i transportbranchen – bare for at nævne det.

Banetransport er underlagt meget skrappe sikkerhedsregler. De overholdes, og det er godt. Det er et særkende ved jernbanen, at det er en meget sikker transportform, men det er også dyrt. Det koster mange penge i sikkerhedssystemer, og de skal forrentes og afskrives, de skal betales på den ene eller den anden måde. Så hvis jernbanen skal gøres konkurrenceedygtig, må der også findes nogle løsninger på det.

Godstransporten er også med til at udnytte den danske infrastruktur optimalt. Vi kører også om dagen, men en meget stor del af transporten foregår faktisk om natten, når passagertogene ikke kører, så var vi der ikke, lå den dyre infrastruktur der til ingen verdens nytte.

10 minutter er ikke lang tid. Det var måske alligevel for langt, men tak for opmærksomheden.

#### **Ordstyreren:**

Tak for det, og vi ruller straks videre til Bent Holm Jørgensen, der er vicedirektør i International Transport Danmark. Nu, hvor vi er bagefter tidsmæssigt, vil jeg godt appellere til, at man prøver at overholde de tidsfrister, der er sat, for ellers skrider det totalt med den mængde indledere, vi har resten af dagen.

#### **Bent Holm Jørgensen (vicedirektør, International Transport Danmark (ITD)):**

Tak for indbydelsen til at deltage i denne høring. Jeg er som sagt vicedirektør i International Transport Danmark, som er en brancheorganisation for de danske internationale transport- og logistikvirksomheder.

Da jeg har 10 minutter til min rådighed, vil jeg koncentrere mig om nogle af de områder, som jeg føler ikke er taget med eller taget tilstrækkeligt med i hvidbogen, bl.a. fordi jeg ved, at nogle af de andre emner, som er meget vigtige, vil blive taget op senere i dag af henholdsvis Michael Svane og, på miljøområdet, Jens Hennild.

De ting, jeg vil komme ind på, er: De positive elementer og principper, som vi finder, der er i hvidbogen. Jeg vil pege på nogle af de mangler og uhensigtsmæssigheder, der er. Og jeg vil komme med nogle forslag til indsatsområder.

Tager vi først de positive elementer, finder vi, at det er positivt, at man vil fremme sø-, flod- og banetransport. Vi har som landevejstransportører for mange år siden været med til at etablere kombiselskabet for netop at fremme samspillet mellem bane og bil, så princippet er vi overordnet helt enige i. Vi er også meget enige i, at der skal gælde samme princip for prissætning af alle transportformer, selv om vi nok finder, at der er andre steder i hvidbogen, hvor man ikke selv lever op til dette princip.

Det er helt klart, at en forbedret trafiksikkerhed og reduktion af miljøbelastning er meget vigtig. Vi mener, at vi bl.a. i Danmark har nået meget fine resultater. Det skal fortættes, og det skal videreudvikles. Men det ved jeg også, der er andre, der kommer ind på senere.

[Tekniske problemer.]

#### **Ordstyreren:**

Vil tilkalder teknikere til at klare det her. Vi er heldige i dag – det er rart med ny teknologi.

#### **Bent Holm Jørgensen:**

Det næste, jeg vil tage fat på, er at vise, hvilke mangler og u hensigtsmæssigheder, jeg finder, der er.

Det første, jeg vil pege på, er, at der er utilstrækkelig fokus på fremme af samspillet mellem transportformerne. Man behandler i hvidbogen de enkelte transportformer enkeltvis, men ser ikke på samspil, og her glemmer man helt samspillet med lastbilen, som altid er involveret i den ene eller den anden ende af den enkelte transport.

Der er ét område, som jeg mener, man har overset, nemlig transportformernes privatrethlige konventioner. De skal opdateres og harmoniseres, for ellers – det er i hvert fald, som vi har oplevet det – vil det være det et problem for en række transportkøbere, at det ikke spiller ordentligt sammen. Ser vi på, hvordan disse regler er – og jeg skal ikke gennemgå dem i detaljer – kan vi under ansvarsbegrænsninger se, at der for vejtransportens vedkommende som udgangspunkt er et objektivi ansvar efter CMR-loven. Jeg ved godt, der en masse detaljer for de enkelte transportformer, men det her er hovedlinjerne. Og erstatningsbeløbet er 8,33 SDR/kg, det svarer til ca. 10,50 kr./kg, for beskadigelse, forsinkelse eller bortkomst; det er det maksimale beløb, der kan være tale om.

Ved søtransporten, er det sådan, at fragtfører ikke er ansvarlig ved navigationsfejl og forsømmelser i øvrigt, og erstatningsbeløbene er 2 SDR/kg eller 667 SDR/kollo. Det betyder reelt, at der ikke er krav på nogen erstatning, hvis man navigerer galt, og det hele går galt, og godset går tabt.

Ser vi på banetransport, hvor konventionen hedder CIM, er princippet som ved vejtransport; det er ret store beløb, der her er tale om som maksimal erstatning: 17 SDR/kg, og



8,33 SDR/kg, hvis det er nationalt, og så er det ved forsinkelse fire gange fragtbeløbet. Men der er lige det aber dabej, at forsinkelse først tæller, hvis der ved indlevering er 12 timers forsinkelse og så op til 24 timer pr. 400 km. En transport fra Danmark til Italien kan altså være forsinket 4-5 døgn, uden at man kan stille krav om erstatning.

Hvor slemt er det nu med de her forsinkelser, eksempelvis på banen, som også Hans Winther var inde på? Det er også nævnt i hvidbogen, og jeg vil lige vise den her undersøgelse, som er lavet af kombiselskabernes organisation, UIRR, hvor vi kan se, at over 50 pct. er forsinket i over én time. Jeg peger på det, fordi det for landevejstransportens vedkommende typisk vil være sådan, at der ikke accepteres forsinkelser på over en time. Men over halvdelen af alle de 21.000 banetransporter, der er talt op, hovedsagelig mellem Tyskland og Holland/Belgien og så Italien og Spanien, er forsinkede, og man kan se, at der er 7 pct., hvor der er over et døgn forsinkelse.

) Så kan man sige, at det har noget med kapacitetsproblemer og sådan noget at gøre, og det har det måske også i en eller anden sammenhæng, men jeg tror, at det i langt højere grad har noget med kulturer at gøre, at det er noget overleveret. Her kan jeg lige vise undersøgelsen af, hvad årsagerne er til de her forsinkelser: Force majeure er 4 pct. af dem, og terminaloperatørene er årsag til 6 pct.; men for 83 pct. er baneselskaberne årsagen, og vi kan altså se, at det er sådan noget som, at der mangler personale – 12 pct., der mangler en trækkende enhed – 29 pct., osv. Så det er altså i høj grad organiseringen af selskaberne, der er det helt store problem. Det synes jeg, man fokuserer for lidt på; jeg har svært ved at se, hvad økonomi kan gøre ved dette. Det er et spørgsmål om kulturer.

Det næste område, som jeg mener, ikke er hensigtsmæssigt, er, at man ikke har taget transportkøber med. Transportkøber er jo den, der sætter dagsordenen for de transporter, der gennemføres på godsområdet. De har slet ikke været medinddraget i hvidbogen. Der vil jeg mene, at man i langt højere grad skulle have satset på erhvervenes egen indsats, dvs. at man skal gøre meget mere ved samspillet mellem transportkøber og transportører. Det har vi meget fine resultater med, og det bliver også behandlet senere af Jens Hennild, ved jeg.

Og så skal man sætte fokus på de elementer, der sætter dagsorden for godstransportens udførelse. Det er sådan noget som tidsvinduerne hos kunderne. Hvornår er det typisk – det gælder i øvrigt også ved havne, omlæsningssteder m.v. – at lastbilen kan komme og aflevere det gods, der skal videre med skib fra f.eks. Århus Havn? Ja, det er efter kl. 7 om morgenen. Så lastbilerne kommer ind sammen med trafikken af de folk, der i øvrigt skal på arbejde; det giver da selvfølgelig trængselsproblemer. Når man skal hente og aflevere gods, er det altså kl. syv om morgenen, når det skal være i forretningerne rundt omkring i Europa. Der er nogle fødevarer, som har sørget for, at det kan afleveres om natten. Men jeg kan simpelt hen ikke forstå, at man ikke kikker nærmere på det. Man ser altså på effekterne af det og ikke på årsagerne til det; der tror jeg, man kunne nå meget, meget længere.

Det næste, jeg selvfølgelig lige skal nævne, er krydssubsidieringen. Det er jo et princip, hvorom man i EU-regi hidtil har sagt, at det ikke er rimeligt og ikke kan lade sig gøre; men der er én ting, der for os er rimelig afgørende, og det er, at den krydssubsidiering, der skal finde sted, bliver synlig. Den skal være synlig og gennemsigtig. Principielt bør det være sådan, som vi i øvrigt havde det på landevejstransportens område i sin tid, hvor man i første omgang betalte det hele, og så fik man et tilskud i form af, at det blev refunderet. For alene det, at Folketinget hvert år i forbindelse med behandling af finansloven skulle tage stilling til tilskuddets størrelse, ville gøre, at man sikrede, at der var fokus på kvalitet, performance mellem kvalitet og pris, og det er utrolig afgørende, tror jeg. Så det er vi meget, meget betænkelige ved.

Som det sidste element skal jeg nævne roadpricing, det begreb, som man jo sørgede for kom med i hvidbogen, da man erfarede, at tyskerne havde stillet det som krav og ville gennemføre det, så man kunne få finansieret de store infrastrukturer på banernes område. Man skal være opmærksom på, at i Sydeuropa, Italien, Frankrig og Spanien eksempelvis, som har haft motorvejsbetaling som roadpricing, afstandsafhængig betaling – det er også tunnelerne dernede, vi har nu selv broerne herhjemme – gives der meget store mængder batter, op til 50 pct. Det er faktisk med til at afgøre, hvem der kan gennemføre transporter. De virker protektionistiske. Tager vi Frankrig, er det kun de lokale store selskaber, der kan få de rabatter; andre, der kommer lidt længere fra, kan ikke. Det vil sige, at når de skal positionere sig for at få gods med retur og ofte tager måske 100-200 km hen for at få fat i noget gods, så kan de slet ikke få det, fordi der er denne forskel. Vi har selv lidt af det herhjemme: Vi kan eksempelvis tælle op, hvor mange selskaber, der kan få maksimumsrabat på Øresundsbroen.

Det her vil flytte noget i strukturerne og modvirke, at mindre firmaer kan slå sig sammen og gøre sig gældende. Jeg tror, det afspejler hvidbogen, at man slet ikke ved, hvordan markedet fungerer inden for transportområdet.

Jeg skal nu konkludere, og man må undskylde, hvis man føler, det er lidt plat; men i princippet er status for de tre transportformer, at landevejstransporten altså er løbet foran igennem de seneste år og har taget størstedelen af væksten. Vi er selvfølgelig interesserede i, at andre kommer med. Vi mener ikke, at man løser de store opgaver, der ligger for flytning af gods fremover, ved at bremse landevejstransporten, ved at den lægge hindringer i vejen som sådan. Det, mener vi, er en forkert filosofi, fordi det, som det også er blevet sagt tidligere, alene er samspillet mellem transportformerne, der kan løse de her opgaver, så det billede, vi gerne skulle se, skulle gerne være sådan der.

**Ordstyreren:**

Tak til Bent Holm Jørgensen. Jeg er glad for, at du havde taget overheads med, når teknologien svigter. Det er sådan noget, man frygter, når man er foredragsholder – at teknikken lige pludselig ikke virker.

Vi går straks videre til ordførende direktør Michael Svane fra Dansk Transport og Logistik, og du går direkte på med overheadene dér?

**Michael Svane** (ordførende direktør, Dansk Transport og Logistik (DTL)):

Ja, belært af erfaring.

For det første tak for invitationen til denne her høring. For det andet skal jeg undskylde min stemme, den er ramt lidt af forkølelse, men jeg håber, den holder til de 10 minutter. Det er jo dejligt, når man kun har fået 10 minutter, at man så bl.a. kan erklære sig helt enig med trafikministeren i en række af synspunkterne, så dem har jeg ikke nødig at entage i mit indlæg.

Jeg vil lægge for med lige at trække frem, hvor det er, at vi fra dansk transporterhverv er enige med Kommissionens hvidbog, og hvor vi er uenige.

Vi er enige i de problemer, som hvidbogen beskriver. Vi er enige i, at der er problemer i forhold til trængsel, og vi er også enige i, at der er problemer i forhold til miljøet, og i de problemer, man i øvrigt beskriver i hvidbogen. Så der er vi helt på linje med Kommissionen.

Vi er for så vidt også enige med Kommissionen i de mål, man opstiller. Et af målene er selvfølgelig en liberalisering, ikke mindst på jernbaneområdet; det er vi også ganske tilfredse med, og det mål kan vi selvfølgelig også dele. Generelt er der sådan set ikke nogen af de mål, som Kommissionen har opstillet i hvidbogen, som vi er uenige i.

Uenigheden opstår derimod på en række andre punkter. Det første punkt er det, vi har kaldt »grundsynet«. Det er sådan, at Kommissionen i sin hvidbog bygger på to begreber:

Det ene hedder modal split, altså de markedsandele, som de forskellige transportformer har, og det andet kalder man modal shift, altså balancen mellem de forskellige transportformer og et forsøg på at skifte navnlig fra vej til jernbane.

Vi er uenige i det grundsynspunkt med hensyn til modal split, hvor Kommissionen lægger op til, at man skal bevare de markedsandele, som de forskellige transportformer har fra 1998. Vi er i bund og grund af den opfattelse, at det er en forældet tankegang. Ønsker man at løse de kæmpe udfordringer, positive som negative, der gør sig gældende på det europæiske landkort, er det en forældet og efter min opfattelse også forkert tankegang at holde fast i, at markedsandelene for de forskellige transportformer skal bevares med udgangspunkt i, hvad man kendte til i 1998. Det er et helt forkert udgangspunkt.

Med hensyn til modal shift – at man vil tvinge trafik væk fra landevejene over til banerne – er jeg for så vidt ikke negativ, men forudsætningen for, at det kan lade sig gøre, er, at det er markedet, kunderne, som kan få et kvalitetsprodukt til en fornuftig pris, der

gør, at man vil bruge en anden transportform. Også her synes jeg, at Kommissionen i hvidbogen er alt for stiv i sit grundsynspunkt.

Med hensyn til virkemidlerne er der selvfølgelig en række, vi er enige i, men der er også en række af de mere centrale virkemidler, som vi er uenige i, og jeg har taget et af punkterne frem, som også andre har behandlet, nemlig krydssubsidieringen. Hvis man introducerer krydssubsidiering, er det at kaste røgslør ud over både den politiske beslutningsproces og over det grundlag, der skal være, for at man kan indrette transport- og trafikpolitikken fornuftigt, miljømæssigt, energimæssigt og på en række andre områder. Det er at kaste røgslør, og de politikere, der skal beslutte sig på det her område, vil være ilde stedt, hvis Kommissionen kommer igennem med synspunktet om krydssubsidiering.

Så vil jeg også godt tage fat i tidshorisonten. Hvidbogen bærer jo overskriften: Trafikpolitik frem til 2010 – de svære valg. Det er også en indikation af, at der er ikke nogen nemme løsninger på det her område. Jeg tør godt sige, at de problemer, som vi i øvrigt er enige med Kommissionen i, ikke kan løses inden for den tidshorisont, der er lagt. – 2010? Inden de forslag, som Kommissionen har lagt op til, kommer igennem, er vi langt henne mod år 2010, og derfor er tidshorisonten efter min opfattelse et problem.

Måtte jeg nu skifte til det, som jeg har valgt at kalde »hverdag«, for et af formålene med en sådan høring her er også at fortælle, hvordan hverdagen så ser ud. Hverdagen på det europæiske transportlandkort er illustreret bl.a. med roser, der er en sko, der er kalkuner, og der er tomater. Jeg har investeret i et par kondisko, og de er meget nydelige. De er faktisk slet ikke brugt, men det er hverdagen, at de faktisk har tilbagelagt 50.000 km i transportarbejde. Før man tager skoene på, har de et transportindhold svarende til 50.000 km.

Så er der tomatplanten. Det er sådan, at man sår tomatplanterne i Holland. Når de lige er kommet op, bliver de sendt om bord på lastbiler, og så bliver de kørt til Polen, hvor de vokser op i polske drivhuse, for der er arbejds lønnen og energiomkostningerne billigere. Så bliver de hentet tilbage til Holland og til de europæiske plantemarkeder, når de er vokset til den størrelse, der gør, at vi andre kan købe dem. Det er virkeligheden, og det betyder – og understreger – en udvikling af transportindholdet; transportarbejdet ved et hvilket som helst produkt vokser og vokser. Det skal man også have med i sin erindring, når man skal kikke på, hvordan får vi en fornuftig løsning på de problemer, vi står over for.

Dermed er jeg fremme ved et andet hovedpunkt i Kommissionens hvidbog, nemlig spørgsmålet om, om man så at sige kan bryde koblingen mellem økonomisk vækst og vækst i transportarbejdet. For at ingen skal beskyldes mig for at sige noget subjektivt, har jeg valgt at citere en i transportpolitikken kendt herre, Ole Zacchi, som har lagt navn til den her udtalelse, for historien med kondiskoene, tomatplanterne og kalkunerne er jo, at det er udtryk for en økonomisk politik i Danmark, EU og verden som sådan, som bygger på, at vi har en arbejdsdeling, og at vi har en specialisering i vores økonomi.

Det betyder, at man så ikke så meget skal rette blikket mod den lille vognmand eller det lille jernbaneselskab, hvis vil påvirke transportarbejdet. Nej, så hedder det den generelle økonomiske politik, den måde vi har indrettet os på i samfundet. Jeg brugte illustrationen med roserne og med gummiskoene for at vise, at vi, hvis vi i dagens Danmark og også fremefter vil have et velfærdsniveau, ikke kommer uden om, at vi er underlagt nogle overordnede økonomiske mekanismer i forhold til arbejdsdeling og specialisering. Den her afkobling, som man forsøger i hvidbogen, tror vi ikke en døjt på. For at sige det rent ud, så er det ikke nogen farbar vej, og det er at putte blålys op foran folk at tro, at man kan koble disse ting fra hinanden.

Derimod kan man tage fat i det, som efter vores opfattelse er helt afgørende, nemlig at begrænse, de uønskede virkninger af transporten, bl.a. at begrænse vores miljøbelastning og at begrænse trafikikkerhedsproblemerne, som knytter sig til transporten. Derfor er fokus ikke en afkobling i forhold til økonomisk vækst og transportarbejde, men en begrænsning af de uønskede effekter, bl.a. transport- og trafikulykker.

Hvor skal vi så hen med det her? Ja, vi vil gerne derhen, hvor – som også mange andre har sagt, og det står også i vores eget høringssvar til Kommissionen og til regeringen og til Trafikministeriet – det er nødvendigt at anlægge et helhedssyn, hvor samspillet mellem transportformerne er helt centralt. Dette samspil er helt, helt afgørende for, at vi kan få løst de problemer, som vi i øvrigt står med.

Det er også en pointe at sige, at transport og trafik ikke kan stå alene. Jeg plejer selv at bruge det eksempel, at når Folketinget beslutter sig for at liberalisere åbningstiderne, altså liberalisere lukkeloven, så får det konsekvenser for transportarbejdet, og det får konsekvenser for den måde, hvorpå man tilrettelægger distributionen af varer til forretningerne. Når vi taler om trafik og transport, taler vi derfor om at integrere disse hensyn i både socialpolitik, miljøpolitik, arbejdsmarkedspolitik og en lang række politikområder, herunder selvfølgelig også de økonomiske politikker. Så derfor: Transport er ikke en øde ø, men må ses i sammenhæng med de andre politiske områder, som politikerne beskæftiger sig med.

Vi tror, det er rigtigt for alle transportformer, også den enkelte transportform, at opstille klare, veldefinerede mål for f.eks. mobilitet, miljø og trafikikkerhed. Når man vil opstille mål, er det vigtigt at gøre sig klart, hvad er det for nogle miljømæssige målsætninger, vi vil kræve af jernbanerne, lastbilerne, flyene og skibene, og det tror jeg, man skal gøre i en europæisk sammenhæng.

Det er lige så klart, at det for os er helt afgørende, at vi får en harmonisering af de betingelser og rammer, der er for transport i Europa, ikke kun landevejstransport. Vi har fælles regler om arbejdstid, og vi har fælles regler om køre/hviletid. Vi har en lang række fælles regler, men sandheden er, at de egentlig ikke er så fælles, når det kommer til stykket, fordi de i virkeligheden er udtryk for en fragmentering af det indre marked.

Vi har ikke det indre transportmarked – jo, måske af navn, men ikke af gavn – for det er sådan set splittet op imellem en række lange forskellige nationale forståelser og fortolkninger. Ønsker man at gøre noget ved samspillet mellem transportformerne, skal det derfor ske på europæisk niveau, og det er afgørende, at det sker i form af harmoniseringer. Så er vi fra DTL's side også helt indstillet på, at en stor del af disse opgaver skal løftes af erhvervet selv. Gerne i et samspil med transportkøberen, hvilket vi også har gode erfaringer med i Danmark.

Det er helt afgørende, at Kommissionen ikke tror, at den kan styre det europæiske transportmarked, for den mulighed har man ikke. Eksemplet med gummiskoene viser jo også, at de økonomiske realiteter er af en sådan karakter, at man ikke bare kan gå ind og styre politisk. Vi vil havde de her gummisko til 399 kr., uanset om transportarbejdet koster mere eller mindre.

Dermed er vi positive over for hvidbogen; vi er grundlæggende enige om de mål og de hovedlinjer, der ligger i Kommissionens hvidbog. Til gengæld mener vi, at grundsynspunktet, grundsynet i hvidbogen, er forkert, og dermed vil jeg slutte mit indlæg.

#### **Ordstyreren:**

Tak for det, og vi tager straks fat på næste indlæg. Det er administrerende direktør Claes Nilas fra Hovedstadens Udviklingsråd, så vi rykker over i persontransporten nu.

#### **Claes Nilas (adm. direktør, Hovedstadens Udviklingsråd):**

Tak for invitationen. Da jeg er en optimistisk sjæl, vil jeg se, om man kan få det her til at fungere, men jeg kan se, jeg skal have noget hjælp til at komme ind i billedet. Vi forsøger lige – der er en ekspert til stede.

Tak. Undskyld forsinkelsen. Min vinkel er måske lidt mere jordnær end nogle af de indlæg, der hidtil har været, idet jeg godt vil prøve at se Kommissionens hvidbog i forhold til en konkret region i Europa, nemlig Hovedstadsregionen.

Som også de tidligere oplægsholdere har været inde på, angiver hvidbogen jo nogle udfordringer, dels i balancen mellem kommende økonomisk vækst og muligheden for enten at få mere trafik eller at afkoble trafikken i forhold til det. Vi har nogle mål omkring det miljømæssige, og vi har også en angivelse af det, som jeg vil kalde den onde cirkel, altså det forhold, at den stigende trafik har nogle negative virkninger: Den kan påvirke helbredet hos folk, og den kan påvirke mobiliteten, altså den mulighed vi har for i Europa at konkurrere med andre regioner.

De prognoser, der ligger, er jo ikke superoptimistiske. Hvis der ikke sker noget drastisk, er det eneste, vi kan forudse – det var den forudgående oplægsholder også inde på – mere vækst i passagertransporten. Og så står vi jo omvendt med det forhold, at man i vidt omfang overlader den lokale kollektive trafik, som i høj grad er noget af det, jeg repræsen-

terer, til regionerne. Vi har jo i Hovedstadsregionen valgt den linje, at vi har gennemført udlicitering og nu har Hovedstadens Udviklingsråd som overordnet ansvarlig, men den udførende del på i hvert fald busområdet og nu også lokalbaneområdet er privatentreprenører.

Den udvikling, vi har set i Hovedstadsregionen, er en kraftig vækst i især biltrafikken over de senere år, og denne her oversigt viser, at udviklingen ikke mindst er sket lige uden for det nære bycentrum, altså i Københavns Amt og ude i byfingrene – vi arbejder i Hovedstadsregionen sådan set stadig efter den gode, gamle fingerplan ud mod de store købstæder.

Det kan også illustreres på denne måde, at ser man på de forskellige transportformer over de sidste 20 år, kan man sige, at Hovedstadsregionen er enestående ved, at cykeltransport betyder meget mere i denne region end i andre regioner. Jeg kan nævne som et eksempel, at i Københavns Kommune bruger mere end en tredjedel cyklen som transportmiddel til og fra arbejde; og vi har jo også set i andre henseender, at der er et stort pres på at få bedre vilkår for cyklerne.

Men vi har også set en markant udvikling i biltrafikken, og i vores region er det ikke mindst københavnernes selv, der er begyndt at købe biler – de uden for København har allerede købt, eller også køber de én mere. Det er især københavnernes selv, som markant har øget deres anvendelse af biler. Og ser vi på den kollektive trafik – tog og busser – er der en stagnation. De målsætninger, som vi har opstillet i denne her region for udviklingen i den kollektive trafik i Kollektiv Trafikplan 1998, når vi ikke.

Man kan også illustrere det med tal for trængsel på vejene, forstået som der, hvor vi oplever en mæthed i forhold til antallet af biler og muligheden for at komme frem. Også der er det karakteristisk, at det ikke mindst er lige uden for tætbyen, vi ser den øgede trængsel.

Jeg opfatter det sådan, at Hovedstadsregionen – når vi skal holde den op mod de udfordringer, der ligger i Kommissionens hvidbog – ud over at være mange andre ting på mange måder også er en form for transitregion, en region i midten. Vi er på mange måder balancepunktet mellem Skandinavien og det centrale Europa, og derfor står vi i de kommende år over for nogle meget store udfordringer også med hensyn til infrastrukturen på tværs af regionen. Det har jeg forsøgt at illustrere på denne måde: Vi har fået en Øresundsbro, en Helsingør-Helsingborg-forbindelse drøftes, der er nogle store tanker om en form for Europakorridor fra Göteborg og Stockholm ned mod Hamborg, og vi kommer til at diskutere – også i det kommende planarbejde – her i regionen, om vi skal have nogle nye transportkorridorer: København-Ringsted-forbindelsen, som der allerede er lovgivet om, eller måske en helt ny transportkorridor bag om København over Høje-Taastrup. Det er vigtige diskussioner, som slet ikke er afsluttet på nuværende tidspunkt, men som bliver en del af de kommende infrastrukturelle diskussioner.

Som flere har gjort, skal jeg ganske kort nævne, at der ligger en række bud på løsninger i hvidbogen, som jeg synes er udfordrende og spændende. Nogle har også været kritiseret af de tidligere oplægsholdere. Men jeg vil godt lige se på, hvordan en konkret region i Europa, hvordan Hovedstadsregionen kunne respondere på disse udfordringer, altså ønskerne om modernisering af den kollektive trafik, en anden anvendelse af privatbiler, et bedre samspil mellem transportformer og bedre sammenhæng mellem byplanpolitik og infrastrukturudvikling osv.

Lad os først se på samspillet mellem den kollektive trafik og øvrige transportformer. For at gå lidt mere konkret til værks, så har vi efter min opfattelse ikke færdigdyrket parker og rejs-konceptet i Danmark og i Hovedstadsregionen. Man kan jo sige, at S-togsstationerne i Hovedstadsregionen på mange måder er parker og rejs-anlæg, men man har også forsøgt at skabe egentlige nye anlæg, f.eks. i Kildedal, med begrænset succes. Jeg tror, det er nødvendigt at tænke nyt. Vi har længe haft et projekt på bedding, f.eks. på Nærum Station, men et af vores problemer er i øjeblikket, om der simpelt hen er tilstrækkeligt med midler til at gå videre med parker og rejs-konceptet, for et sådan koncept kan kun lykkes, hvis forskellige aktører smider penge ind i det. HUR har faktisk afsat et – i hvert fald et begrænset – beløb på 7 mio. kr. på budgettet i år; men det rækker ikke så langt, hvis der ikke er andre aktører – staten, DSB, osv. – der går med i parker og rejs-konceptet.

Vi har i HUR, og tidligere i HT, længe haft en tradition for at arbejde med bus-tog-terminalsamarbejde, og jeg kan sige, at også i forbindelse med metroen, der jo starter i efteråret, har vi haft et nært samarbejde med metroselskabet om at kombinere bus og metro. Men jeg tror også, man skal tænke på cyklerne i sammenhæng med nogle af de her ting. Der kan sagtens etableres egentlige cykel-parker-og-rejs-anlæg flere steder i Hovedstadsregionen, og der har jo også været tanker om at lave en egentlig kvalitativ udbygning af cykelvejene. Grønne cykelruter taler Københavns Kommune om, man kunne også tale om cykelmotorveje; det kræver nytænkning og nye investeringer.

HUR skal jo som planlægningsinstans i høj grad være med til at sørge for, at byplanlægning og infrastrukturudvikling hænger sammen, og det vil jeg godt lige give to korte cases på. Der er en tanke om – det er med i Regionplan 2001 – at forme et nyt stationsområde mellem Hillerød og Allerød; der er et stykke vej endnu, inden det er realiseret, men det er absolut på tegnebrættet. Hvis det realiseres, må det være evident, at man skal tænke den samlede trafikbetjening ind i et sådant projekt: tilbringerveje, eventuel lokalbane, altså at Frederiksværkbanen forbindes til det, parker og rejs-anlæg og selvfølgelig også en sammenhæng med andre erhvervsudviklingsområder, f.eks. biotekudviklingsområdet ude ved Biogen og Novo i Hillerød.

Man kunne tage et andet eksempel: Der har et stykke tid været drøftet en mulig kollektiv trafikforbindelse i korridoren Lyngby-Glostrup, korridorprojektet, som det hedder. Det reflekterer jo på mange måder en ny udvikling i Hovedstadsregionen, nemlig at den



tværgående trafik øges meget betydeligt. Trafikken er altså ikke ensidigt ind mod tætbyen, men der er lige så meget trafik på tværs ude i ringene. Og det har været drøftet, om man kunne lave en højklasset busløsning, om man kunne lave en letbaneløsning, og dér skal man selvfølgelig også tænke byplanlægning med ind; vi har i netop Lyngby-Glostrup-korridoren erhvervsområder fra halvtredserne og tresserne, som kunne revitaliseres.

Det miljømæssige er også en af udfordringerne i hvidbogen, og det mener jeg i høj grad er noget, vi responderer på i HUR. Vi har længe haft en politik gående på at få mere miljørigtige busser – der er jo især vores hovedprodukt – og vores mål er, at alle busser i Hovedstadsregionen ved udgangen af 2004 enten er gasbusser eller almindelige busser med partikelfiltre.

Som I måske ved, arbejder vi faktisk også med en kvalitativ udvikling af busproduktet her i regionen. På vores møde i det politiske organ i udviklingsrådet på torsdag skal man træffe politisk beslutning om det, der hedder stambusnettet, altså om at skabe en form for metro over jorden, et højfrekvent busnet, som har så mange afgange, at man ikke behøver at arbejde med egentlige køreplaner. Og vi arbejder også med vores lokalplaner og nyt materiel til dem.

Lad mig lige nævne en anden ting, som jeg også synes skal med ind i diskussionen. Vi drøfter utrolig tit, og også som refleksion på hvidbogen her, hvilke infrastrukturinvesteringer der skal til. Og det er også i orden; det er også rigtigt, at der skal prioriteres og nyplanlægges osv. Men jeg tror også, det er nødvendigt at bringe en anden dimension ind, nemlig om den trafik, vi har, kunne afvikles på en mere hensigtsmæssig måde.

Et af de begreber, som bør med ind i den kommende trafikdebat, er mobility management, som jo ganske enkelt går ud på, at man forsøger at drøfte og påvirke trafikvanerne, f.eks. i en region. I Hovedstadens Udviklingsråd er vi i et meget indledende stadium på det område, vil jeg godt sige; men vi har faktisk i den senere tid kontaktet en række konkrete erhvervsvirksomheder i regionen for at høre, om de vil være med til at prøve at lave en form for trafikplan for virksomheden, altså at kortlægge, hvordan de enkelte medarbejders trafikmønstre er, om vi kunne give nogen vejledning, om vi kunne koble vores rejseplanlæggere ind, om vi kunne koble noget trafikinfo ind? Så er det selvfølgelig i sidste ende folks egen afgørelse, om de vil ændre adfærd, om de vil lade sig påvirke af det. Men det er også en vej, vi er nødt til at gå, og det er jo langt billigere end at bygge; det må man også tage hensyn til.

Som et andet aspekt vil jeg nævne, at vi i Hovedstadens Udviklingsråd har et kunde-center. Omkring den kollektive trafik, i hvert fald i Hovedstadsregionen, har det slået mig, at der ikke er et totalt effektivt og koordineret samarbejde omkring trafikinformation til regionens borgere. Det må være et ganske evident mål, at det skal vi selvfølgelig gøre bedre. Kunderne er jo – og skal være – for så vidt fuldstændig ligeglade med, om deres lokale

transportform drives af Hovedstadens Udvlingsråd, metroen eller DSB, men de skal have et samlet overblik, og sådan er det ikke fuldt ud i dag.

Vi skal være parate til, som Kommissionen siger, at holde os selv op mod andre storbyregioner. Jeg kan sige, at vi indgår fra HUR's side i det, vi kalder best practise-projektet, som er et benchmarkingprojekt med andre storbyregioner – Torino, Barcelona osv. – og jeg kan nævne for jer, også som inspiration til det videre arbejde, at det har slået mig, at de resultater, vi får ud af denne benchmarking, viser, at vi i Hovedstadsregionen ligger dårligt i vurderingen af den kollektive transport på parametrene pålidelighed, altså punktlighed, og socialt image, altså den kollektive trafiks image, hvorimod vi ligger vi godt, hvad angår kundebetjening, altså chaufførens betjening af den enkelte kunde, og trafikinformation, f.eks. vores rejseplanlægger. Det er lidt slående, for man skal selvfølgelig bruge sådanne resultater til at prøve at komme op i superligaen på alle felter, og vi må altså bare sige, at vi har et problem i forhold til borgerne vedrørende netop punktlighed og image i den kollektive trafik.

Sammenfattende, hvad er det så, vi som region kan spille ud med, hvordan er det, HUR kan give et positivt udspil i forhold til hvidbogen? Det kan vi, ved at give nogle konkrete bud på samarbejdsprojekter – parker og rejs er et af dem – ved at pege på, at der skal laves en sammenhæng mellem byplanpolitik og infrastrukturudvikling, ved på den miljømæssige side at fortsætte vores arbejde med renere busser og bedre tog og ved at arbejde med andre metoder end egentlig udbygning, f.eks. mobility management som et nyt inspirationspunkt. Det skal være mit udspil.

#### **Ordstyreren:**

Tak skal du have, og så er det direktør Steen Bundgaard fra Danske Busvognmænd. – Nu skal vi lige have skiftet teknik her.

#### **Steen Bundgaard** (direktør, Danske Busvognmænd):

Tak for invitationen til at deltage i høringen her i dag. Kommissionens hvidbog beskæftiger sig med fire hovedafsnit: Justering af balancen mellem transportformer, flaskehalse, forbrugeren i centrum og globalisering af transporten. Jeg skal forsøge at forholde mig ganske kort til de fire overskrifter.

Vi er i Danske Busvognmænd enige i, at der er et behov for justering af balancen mellem de forskellige transportformer. Vi finder navnlig, at der, når vi snakker moms og afgifter, er ganske alvorlige behov for justering af balancen imellem transportformerne. Vi er jo i virkeligheden i en situation, hvor de her ting skulle have været på plads. Inden det indre marked startede den 1. januar 1993, havde Ministerrådet en forpligtelse til at lave de endelige regler for, hvordan momsens skulle se ud ved persontransport. Situationen i dag, som fremgår af planchen dér, er jo, at der er en stor ubalance; der er en stor ubalance imel-

lem de enkelte medlemslande, og der er, hvad der er lige så galt, en stor ubalance, når vi ser på de forskellige transportformer.

Som eksempel på, hvordan situationen er i dag, og hvordan helt banale ting virker unødigt bureaukratiske, har jeg valgt en bustur til Østrig, hvor en vognmand kører for en skoleklasse. En sådan transport er jo det, man kalder en tjenesteydelse, og tjenesteydelsen udføres i det her eksempel i tre forskellige medlemslande, det vil sige, at der skal ske momsafregning i tre forskellige medlemslande.

Hvordan foregår det så i praksis? Jo, det foregår i praksis på den måde, at vognmanden forud for hver enkelt tur, han kører, udstyrer sine chauffører med sådanne kilometer-regnskabsblokke. Så skriver chaufføren kilometeraflæsninger ned på blokken: Hvornår han starter, hvornår han passerer den ene grænse og den næste grænse, hvornår han er fremme ved bestemmelsesstedet, og tilsvarende, når han kører tilbage igen.

Tager vi det helt banale eksempel, jeg nævnte før, med en skitur til Østrig, vil I kunne se, at når sådan en skoleklasse har aftalt en pris med en turistvognmand på en tur til Østrig på 20.000 kr. plus moms, så skal der altså, når kørslen er udført, ske en betaling på den måde, at der ud over de 20.000 kr. jo altså også skal betales moms af denne kørsel. Momsen betales i forhold til, hvor mange kilometer, man har kørt i de enkelte medlemslande. Nu har jeg valgt nogle tal her, der er nemme at håndtere, men sådan er virkelighedens verden jo ikke; dér regner man altså på anden decimal, når man gør det her op. Men sådan en skitur til Østrig kan jo let handle om 100 km i Danmark, 1.800 km i Tyskland og 100 km i Østrig, det vil sige, at man samlet har kørt 2.000 km. De danske kilometers andel af det totale kilometertal er i dette eksempel 5 pct., for Tyskland er det 90 pct. og for Østrig 5 pct.

Så kommer vi til den sidste knast: Nu skal vi finde ud af, hvor stort et beløb, der er momspligtigt i de enkelte lande. De 5 pct., der er kørt i Danmark, skal vi altså tage af vores nettopris på 20.000 kr., dvs. vi skal i Danmark momse 1.000 kr., og vi skal momse dem efter den danske momssats på 25 pct. Denne bustur udløser altså en dansk momsbetaling på 250 kr., og man laver så tilsvarende regneøvelser for henholdsvis Tyskland og Østrig og skal altså i Tyskland betale 2880 kr. og i Østrig 100 kr.

Dette er jo i sig selv absurd teater, som ikke hører hjemme i et indre transportmarked. Men ud over disse regneøvelser er der jo tale om, at vognmanden, ud over at han som erhvervsudøver i Danmark er momsregistreret her i landet, også er momsregistreret i hvert af de medlemslande, hvor han udfører kørsel. Det værste, man som turistvognmand kan gøre, hvis man i øvrigt kun beskæftiger sig med kørsel her i landet, er, at man én gang siger ja til en gruppe, der beder om en kørsel til Hamborg. Sådan en vognmand lader sig momsregistrere i Tyskland. Det koster 2.500 kr. at blive momsregistreret i Tyskland, og det koster en timebetaling af 450 kr. til et momsagentur for at få hjælp med momsafregning, hvis han ikke selv mener sig i stand til det. Det er i sig selv slemt nok, når hans fortjeneste på denne

her tur ligger langt under, hvad han så skal betale momsagentur osv., men værre er, at han for tid og evighed vil være forpligtet til at lave en kvartalsafregning til de tyske myndigheder af, at han har haft en nulangivelse i den pågældende periode, og igen skal der betales et fast beløb på 400 kr. til et momsagentur for en sådan afregning.

Konklusionen på det her og vores forslag til Ministerrådet er, at nu må man altså tage fat på en løsning med en momsharmonisering på persontransporten. Vi kan ikke arbejde med, at forbrugerne behandles forskelligt, alt efter om de vælger tog, fly eller bus. Vi kan ikke leve med, at der er forskellige momssatser på persontransport i de forskellige lande. Vi vil derfor opfordre til, at man snarest muligt – og det bliver så altså med 10 års forsinkelse – får lavet nogle regler, der løser problemerne på det momsmæssige område vedrørende persontransport. Og vores forslag går naturligvis på, at man, som flere lande allerede har det, laver en momspligt, men at momssatsen bliver 0 pct.

Tilsvarende problemer findes også omkring afgifter, hvor der er en lang række flaskehalsproblemer. På denne illustration vises øverst, hvordan situationen kan illustreres i dag, og det nederste er kun for at sige, at hvis det her ikke tages alvorligt, så går det ravruskende galt, og det gør det formentlig allerede inden for en periode af 10-15 år.

Hvad er det så, man skal gøre på persontransportområdet? Man skal, som det står i Kommissionens hvidbog, sætte forbrugerne i centrum. Man skal forsøge at flytte forbrugerne, passagererne, fra privatbiler over til bus og tog. Man skal i al fald give forbrugerne et reelt valg mellem at tage deres egen bil eller at bruge kollektive trafiksystemer. Men den kollektive trafik skal være så god, at folk lader bilen stå.

For at sikre et sådant samspil mellem bus og tog er det nødvendigt med investeringer i terminalfaciliteter. Må jeg for at tage noget af det helt nære spørge: Hvor findes busterminalen i København? Det er rigtigt, den findes ikke. Det er utroligt, at man ikke for mange år siden har løst de problemer planlægningsmæssigt, at alle de smukke intentioner, man har, om at gøre den kollektive trafik bedre og at sikre et bedre samspil mellem bus og tog, ikke for længe siden er opfyldt i en by af Københavns størrelse.

Vi hilser i foreningen ministerens forestående ændring af fjernbuskørsel velkommen. Vi ser gerne en liberalisering af fjernbuskørslen. Vi mener, at vognmændene skal have mulighed for at give et bedre tilbud til forbrugerne i konkurrence også med DSB, så længe vognmanden vil gøre det for egen regning og risiko. Men vi vil ikke ind i en ny Combussag, hvor vognmændene skal til at konkurrere med andre vognmænd, der kører med dækning fra offentlige kasser; jeg sigter her til de såkaldte X busser i Jylland, hvor man har et net af ekspresbusser, som drives på den måde, at fem amter går sammen om driften af dette rutenet.

Omkring det sidste punkt i hvidbogen, transportens globalisering, er det sådan, at vi i den vestlige verden befinder os i et samfund, der går mod øget fritid og ferie. Men ikke bare øget ferie: Også i antallet af rejser oplever vi nogle ganske alvorlige stigninger. Pro-

gnoserne for 2000-2010 viser, at man forventer 100 pct. stigning i antallet af oversøiske rejseovernatninger. Det vil sige, at folk fra USA og fra Fjernøsten bliver endnu mere tilbøjelige til at foretage oversøiske rejser, på samme måde som vi europæere bliver endnu mere tilbøjelige til at rejse oversøisk. Stigningen på 100 pct. inden for den 10-årige periode er næsten lige så stor for det intereuropæiske rejsemønster; også her vil vi opleve næsten en fordobling i antallet af turister i forhold til det, vi så i året 2000. Vær opmærksom på en ting, som mange måske ikke tænker over i dagligdagen: Det er i dag under 10 pct. af amerikanerne, der har et pas. Hvorfor det? Jo, for de kan dække deres rejsebehov inden for Nordamerika. Men på sigt er der stor sandsynlighed for, at disse også får lyst til at besøge andre kontinenter.

Omkring globaliseringen er det utrolig vigtigt, at vi har den flotte gateway her i Danmark, nemlig Københavns Lufthavn. Den er central for turismens udvikling, ikke bare i Danmark, men i hele Skandinavien.

Vores bud på at løse de alvorlige problemer, som persontransporten står over for, er at give forbrugeren et reelt valg, så forbrugeren flytter fra bil og til bus og tog.

Tak for opmærksomheden.

#### **Ordstyreren:**

Tak for det. Vi, der undervejs også møder amerikanske politikere, konstaterer jo ofte, at det er ganske få amerikanske politikere, der rent faktisk er udstyret med et pas. Jeg siger ikke noget om, hvordan det påvirker holdningerne til resten af verden, men går straks videre til næste punkt på dagsordenen, og det er forretningsfører Leif Rasmussen fra Specialarbejderforbundet.

#### **Leif Rasmussen (forretningsfører, SiD):**

Å vegne af Specialarbejderforbundets transport- og servicegruppe vil jeg godt indledningsvis takke for at få muligheden for at redegøre for nogle problemer og vores transportpolitiske synspunkter ved høringen her i dag.

Når det drejer sig om de landbaserede transportere, er det næppe nogen hemmelighed for de fleste her, at vi i første omgang repræsenterer de lønmodtagere, der transporterer både gods og personer på gummihjul, og det skal da ikke være nogen hemmelighed, at vi af og til har haft en opfattelse af, at netop transportere med bil, lastvogne eller bus engang imellem bliver kritiseret i et omfang, som vi ikke finder, der er belæg for. Til gengæld vil jeg godt være en af de første, der støtter initiativer til at luge ud i de brådne kar, som uafviseligt også er i erhvervet.

10 minutter er jo ikke ret lang tid, så vores synspunkter vil blive fremsat relativt kortfattet. Jeg håber imidlertid, at der – både i dag og også meget gerne senere – bliver lejlighed til at diskutere transportpolitik med dem af jer, der har lyst til at snakke med os.

Kommissionen offentliggjorde sidste år en hvidbog om den europæiske transportpolitik frem til år 2010. Skønt både analyser og konklusioner efter vores opfattelse langt fra er problemfrie, indeholder rapporten da også en lang række fremragende ting.

Man kan måske undre sig en lille smule over, at denne hvidbog først kommer nu. Allerede i forbindelse med det forberedende arbejde til det indre marked gjorde alle eksperter opmærksom på, at transportomfanget ville stige voldsomt, og at der ville kunne opstå problemer på de internationale transporters i Europa.

En stor del af den offentlige debat har drejet sig om transporterhvervets miljøpåvirkning, et emne, der også spiller en stor rolle i Kommissionens hvidbog, hvor grundsynspunktet er, at de eksterne omkostninger skal bæres af prisen på de enkelte transporters. Det er et synspunkt, som vi helt grundlæggende støtter. Jeg vil bare i al stilfærdighed have lov til at påpege, at sådanne tiltag ikke er uden problemer.

Der bør ikke herske tvivl om, at det transportomfang, vi ser i dag, bl.a. skyldes urealistisk lave priser på transportmarkedet. Når det eksempelvis kan betale sig at sende containere fyldt med brugte aviser til Fjernøsten for dér at få det oparbejdet som genbrugspapir og returneret til Danmark som toiletpapir, så taler et sådant eksempel for sig selv. Nøjagtigt det samme forhold gør sig gældende på godstransportområdet i Europa. Fragtraterne for lastbiler er urealistisk små.

Dette skyldes efter vores opfattelse først og fremmest en uhensigtsmæssig struktur med mange meget små enheder på transportudbydersiden, mens transportkøbervirksomhederne meget ofte er store selskaber, der er i stand til at spille de små enheder ud mod hinanden. Enkeltmandsejede firmaer bliver mere og mere almindelige.

En anden, men lige så vigtig årsag til den opståede situation, er en utilstrækkelig håndhævelse af de europæiske regler om adgang til erhvervet. En lang række af de eksisterende transportører lever ikke op til de kvalitative og økonomiske krav og burde rent ud sagt have frataget deres tilladelse til at udføre godstransport ad landevej.

Det første element, jeg derfor vil pege på, er markedets organisering. Såfremt der kan iværksættes initiativer, der sikrer et mere balanceret transportmarked med deraf følgende bedre priser, er der for mig ingen tvivl om, at transportomfanget set i forhold til et uændret alternativ vil blive mindsket og som følge deraf også påvirkningerne af det ydre miljø.

Et andet og lige så konkret problem i forhold til de eksterne omkostninger er selve den tekniske opgørelse af disse omkostninger. Både jeg og mange af mine kolleger i den europæiske fagbevægelse har gang på gang bedt om at få adgang til det grundmateriale og de forudsætninger, der ligger til grund for de meget summariske konklusioner, som Kommissionen er kommet med på dette område.

Ud over effekterne af støj, forurening, ulykker, ventetid, slitage på vejene m.v. bør der selvfølgelig også tages hensyn til, hvorledes den eksisterende infrastruktur er opbygget og finansieret. Hvem har betalt for de europæiske jernbanenet, veje, floder m.v., og hvor-

dan sikrer man i fremtiden, at de forskellige transportformer også afspejler disse omkostninger? Dette grundmateriale har jeg på trods af gentagne opfordringer aldrig nogen sinde haft lejlighed til at gennemgå.

Det bør være i alles interesse, at beslutningsgrundlaget er så åbent og gennemsigtigt som muligt, og jeg håber meget, at der ved samarbejde mellem de forskellige interessegrupper inden for transporterhvervet vil være mulighed for at få en i hvert fald nogenlunde fælles holdning til, hvorledes disse eksterne omkostninger skal opgøres. Først da kan man begynde at tale om, hvorledes beskatningen til dækning af disse omkostninger så skal gennemføres.

Uanset dette vil vi imidlertid stadig væk stå i en situation, hvor transport vil være relativt billig. Den absolutte velstand er stigende, og forbrugeren har et ønske om stadig mere eksotiske varer. Vareudbuddet stiger, og behovet for befordring af personer i fritiden er ligeledes stigende. Der er derfor efter min opfattelse slet ingen tvivl om, at der er et behov for udbygning af transportinfrastrukturen i Europa, uanset hvilket resultat man var kommet frem til omkring omkostningssiden og prisfastsættelsen. Dette påpeges også af Kommissionen i hvidbogen.

Det er imidlertid langt fra klargjort i hvidbogen, hvorledes denne finansiering skal finde sted. Et af de mest presserende områder er uden tvivl udbygning af det europæiske jernbanenet, der i dag er meget tæt på kapacitetsgrænsen. Det drejer sig om både det eksisterende nord-syd-net og i mindst lige så høj grad øst-vest-trafikken, hvor infrastrukturudviklingen på grund af jerntæppet har været yderst begrænset. Dette problem vil blive yderligere aktualiseret i de kommende år i takt med EU's udvikling.

Der er for mig ingen tvivl om, at nationalstaterne i denne forbindelse kommer til at spille en meget stor rolle. Efter min opfattelse vil det private initiativ ikke være i stand til at løfte opgaven. Det minder mig i øvrigt om en variant af en århushistorie med spørgsmålet om, hvor mange liberale økonomer der skal til for at skifte en pære i en lampe. Svaret er: Ikke nogen, det klarer markedet.

Jeg må blankt erkende, at min tiltro til markedet er mere begrænset end mange liberale økonomers, og jeg mener derfor helt klart, at man må fastholde muligheden for at give statsstøtte til jernbanesektoren. Lidt anderledes stiller sagen sig selvfølgelig, når det drejer sig om udvidelse af infrastrukturen på vejområdet. Også her er der specielt på øst-vest-transporterne behov for en væsentlig udvidelse, en udvidelse, der i meget højere grad vil kunne finansieres af transporterhvervet, men også her vil der være tale om et væsentligt offentligt element.

Netop spørgsmålet om øst-vest-transporter giver mig anledning til at fremkomme med mit sidste hovedsynspunkt og det i forbindelse med den kommende udvidelse af EU. Her anfører Kommissionen i hvidbogen, at en række af de europæiske vognmandsvirk-

somheder vil have en konkurrencefordel på grund af bl.a. stordriftsfordele og teknologisk viden.

Dette synspunkt går i øvrigt fint i tråd med nogle af de udtalelser, som Kommissionen er fremkommet med i forbindelse med udvidelsesrapporterne, nemlig, at det må tilstræbes at sikre, at de central- og østeuropæiske transportvirksomheder er i stand til at modstå det konkurrencepres, de vil blive udsat for fra de eksisterende EU-vognmandsvirksomheder.

Det lader desværre til, at Kommissionen totalt har glemt, hvad dens tidligere formand Jacques Delors sagde om EU: at det indre marked, kapitalens Europa, ikke ville kunne blive virkelighed uden en tilsvarende udvikling af et borgernes Europa. Hvad med presset på borgere, lønmodtagerne? Vi kan allerede nu se tendensen. Danske vognmænd etablerer datterselskaber i Østeuropa, i takt med at de pågældende lande bliver medlem af EU. Vil man lade vesteuropæiske transportere, transportere til og fra Danmark, udføre med eksempelvis polske lastbiler med polske tilladelser og polske chauffører til en timeløn på ca. tre euro i timen? Vi har eksempler på bulgarske chauffører, der i dag beskæftiges i Europa til en månedsløn på 100 dollar.

Dette problem forholder Kommissionen sig overhovedet ikke til. Det er efter min mening et af de allerstørste kritikpunkter ved hvidbogen, at man ikke ser på det, der med et lidt misforstået udtryk hedder de sociale forhold. Det har ikke noget med bistandshjælp at gøre, det drejer sig i virkeligheden om løn og arbejdsforhold.

Der skal ikke herske tvivl om, at jeg byder ansøgerlandene velkommen, men udgangspunktet må være, at lige børn trods alt leger bedst, og at de overgangsordninger, man er ved at finde på en lang række andre områder, bl.a. landbrugsområdet, også skal finde anvendelse, når det drejer sig om udstedelsen af tilladelser til at udføre EU-transporter fra de pågældende lande.

Det var ganske kortfattet nogle af vores hovedsynspunkter. Vi har mange flere, også om de andre transportformer, og jeg håber som sagt, at der i forbindelse med gennemførelsen af hvidbogens intentioner vil blive lejlighed til drøftelse af disse spørgsmål de forskellige interessegrupper i transporterhvervet imellem, således at vi i så høj grad som muligt kommer til at tale med én stemme til gavn for dansk beskæftigelse og dansk erhvervsliv.

Tak for ordet.

#### **Ordstyreren:**

Tak for det. Vi skred jo i starten 20-25 minutter; det skal vi jo prøve at hente ind igen, og i henhold til programmet har vi kaffepause om et lille kvarters tid. Jeg har lavet den aftale med partiernes ordførere, at de er korte, klare og præcise – det er jo noget af en udfordring. Så gør vi det, at vi tager selve debatten om landtransport, når vi mødes efter kaffepausen,



og så stjæler vi 15 minutter fra frokostpausen. Det er den måde, vi kan gøre det på. Jeg håber, det kan accepteres? Det kan det.

Den første, der skal have ordet, er Svend Heiselberg fra Venstre, og jeg vil bede om, at I holder jer klar i henhold til rækkefølgen, når I skal på talerstolen.

**Svend Heiselberg (V):**

Nu behøver vi jo heller ikke ret meget tid, for vi har jo hørt på nogle dygtige, gode foredragsholdere, som har givet os politikere mange gode impulser.

Jeg vil indlede med at sige tak til Kommissionen, fordi den efter 30 års forløb har besindtet sig til, at man nu skulle tage fat på transportpolitikken. Det skal siges, at det allerede var i 1985, den fik pålagt at begynde at udarbejde en transportpolitik, og nu her 17 år efter kan vi så glæde os over, at der endelig er kommet noget. Det, der så er kommet, kan i jo så synes om, som vi nu har temperament til.

Men vi er vel nok enige om, at der er behov for en udbygning af vores jernbaner. Steen Bundgaard illustrerede med måske det bedste eksempel, hvor kompliceret det er at køre bus med de forskellige momsregnskaber; men mere kompliceret er det jo at køre med tog ned igennem Europa. Man må man jo undre sig dybt over, at en Kommission, et EU, som skal få systemet til at virke, har tilsidesat transportpolitikken i det omfang, som tilfældet er. Jeg håber, at det er en af de ting, som man vil prioritere meget højt, når Danmark får formandskabet.

Hvidbogen beskæftiger sig jo meget med jernbaner og med, hvordan man får finansieret infrastrukturen med nye afgifter, som man skal lægge på vognmandserhvervet. Det er jo også tankevækkende, synes jeg, al den stund der ifølge EU-statistikken, Eurostat, i 1998 var indregistreret hele 169 mio. privatbiler mod mindre end 2 mio. lette og tunge lastbiler. Det er endvidere tankevækkende, når lastbilen alene står for 8 pct. af de kørte kilometer på vejnettet. I lyset af den fordeling er det næppe rimeligt at fremstille godstrafikken som den, der bærer skylden for de overbelastede vejnet med deraf følgende trafikpropper, ufremkommelighed og forurening. Så man må nok sige, at problemet for vores vejtransport jo alene løses ved, at man får skabt bedre forhold og får udbygget jernbanen. Der er behov for, at man får udbygget vores vejsystem i Europa, og det er noget af det, som jeg håber, at man får taget fat på.

**Ordstyreren:**

Så er det Niels Sindal fra Socialdemokratiet.

**Niels Sindal (S):**

Jeg kunne jo starte med at kommentere Michael Svanes og Leif Rasmussens kommentarer om transport, for jeg er helt enig. Vi må konstatere, at den regionale selvforsyning er op-

hørt, og det er det, der er udfordringen. Det europæiske projekt går altså ud på at få transporten sat lidt i relief med hensyn til industri og produktion. Det generer mig, at vi i udgangspunktet tager os selv mest højtideligt. Tager vi nu en politisk vending mod transitland nummer et i Europa, Tyskland, hvad er så den politiske holdning i CDU f.eks.? Den er ikke den samme, som vi lige har hørt ministeren give udtryk for. For de står med problemet, de står med meget store problemer omkring storbyerne og på landevejene. Så jeg tror, vi skal prøve at se den beslutning, Danmark skal tage – det, som Danmark skal arbejde for under formandskabet – i det lidt større og bredere perspektiv.

Jeg er også uenig i, at transportvaner, som ministeren fremhævede, ændres ved markedskræfterne alene. Michael Svane var også inde på det. Det gør de altså ikke, det må vi se i øjnene. Vi kan måske rent pædagogisk ændre nogle ting, men en regulering kommer vi ikke uden om.

Det kan være, at krydssubsidiering ikke er sagen. Men jernbanerne trænger jo altså på en eller anden måde til et løft, hvis vi skal ændre noget af det, vi står over for. Hvis det er sådan, at den årlige transportmængde stiger med 3-4 pct., som det er angivet i dokumenterne, er det over en 10-årig periode ganske meget. Jeg plejer at sige, at succeskriteriet kan være, at vi har opnået meget, hvis vi bare kan tage stigningen og flytte den over på jernbanen. Det kunne være en målsætning.

Jeg har også lyst til at kommentere en situation, som jeg ikke ved om stadig er gældende: For nogle år siden lavede Kommissionen en test af de europæiske landeveje og konstaterede, at der til stadighed var 30 pct. ledig kapacitet, enten i hel tomgang eller i halvfylde lastbiler, så der må også være en lille opgave for branchen i at forbedre logistikken, hvilket vi også har hørt i dag.

Jeg tror også, at det, med den CO<sub>2</sub>-udledning, transporten står for i Europa, kunne være en målsætning omkring storbyerne, at man beslutter, at der inden for storbyerne skal en anden form for drivmidler til og mere fokusering på kollektiv trafik osv. For mellem byerne vil det nok stadig væk være meget vanskeligt at ændre CO<sub>2</sub>-udslippet; det vil tværtimod stige.

Jeg vil gerne appellere til, at regeringen slår meget på den fælles regelsætning, det fælles samarbejde, de fælles færdselsregler – sociale osv. – i formandskabet. Jeg tror, det er her, hovedopgaven ligger – det har også været nævnt. Og endelig skal samspillet mellem de forskellige transportformer have et løft. Det må være det, vi skal fokusere på.

#### **Ordstyreren:**

Så er det Poul Fischer fra Dansk Folkeparti.

#### **Poul Fischer (DF):**

Jeg vil også indledningsvis sige tak for nogle gode indlæg. Det er jo nogle svære valg, vi står over for med de store stigninger, der er i transportmængden frem til 2010, og det er virkelig problematisk at få det til at gå op i en højere enhed med de mange målsætninger, der ønskes opfyldt gennem en bæredygtig udvikling, som vi jo alle sammen ønsker.

Vi har persontransport, vi har godstransport og vi har fire forskellige transportformer: Søtransport, vejtransport, transport på bane og lufttransport. Der er kapacitetsbegrænsninger på nuværende tidspunkt: På 10 pct. af vejnettet er der kødannelse og på 20 pct. af banelivet. Vi skal have vores CO<sub>2</sub>-udslip til at falde, og vi skal have en væsentlig begrænsning i uheldsfrekvensen og antallet af trafikdræbte til det halve frem til år 2010. Og ikke mindst skal vi have indsluset alle de nye medlemsstater.

Så man kan jo godt se, at man næsten kan sige sig selv, at det er dømt til fiasko på forhånd, hvis man skal have alt her til at gå op i en højere enhed og dermed nå den optimale løsning. Men det skal jo ikke afholde os fra at nå så optimal en løsning som overhovedet mulig. Det kræver måske nok, at man på europæisk plan trækker nogle transportløsninger ned over landene, for vi har jo kunnet se, at der i det transeuropæiske net, som blev sat i værk i midten af 1990'erne, ikke helt er sammenhæng mellem internationale ønsker og, hvad man nationalt ønsker, og dermed de trafikinvesteringer, de enkelte lande udfører. Man kan jo se i hvidbogen, at man har ønsket at sætte tilskuddet til de grænseoverskridende investeringer i det transeuropæiske net op fra 10 pct. til 20 pct., og det er jo helt klart et tegn på, at der ikke er sammenfald mellem de nationale og de internationale erfaringer.

Med hensyn til prisfastsættelsen har jeg noteret nogle spørgsmål ned, og jeg synes, at det lyder meget fair, at de eksterne omkostninger skal betales inden for den enkelte transportform, men den eksterne omkostning vil jo være meget politisk bestemt, når man skal til at sætte pris på miljø og forurening. Det kan være fair nok, at den enkelte transportform skal betale sine omkostninger selv; men jeg kan godt nære skepsis over for, om det ikke vil indre noget af mobiliteten i samfundet. Og i hvert fald skal den enkelte transportforms indtægter ikke bruges til at lave krydssubsidiering.

Vejtransporten i Danmark betaler ca. 40 mia. kr. i afgifter, og det kunne være interessant, om nogle af vores talere kunne have et bud på, hvad den eksterne omkostning ville være for det danske samfund.

#### **Kaj Ikast (KF):**

For 10 år siden lavede man i EU aftalen om det internationale samarbejde for jernbaner. Vi var meget positive; nu skulle det virke. Vi vidste godt, at der var meget store problemer med det tekniske – som også Hans Winther kom ind på – netop signalsystemer, sikkerhedssystemer og alt, hvad der hedder grænseoverskridende virksomhed.

Jeg er stolt af, at vores lokomotiver nu er kommet til rette og kan tage alle tre lande, alle tre elsystemer. Men det må vi fortsætte med alle typer. Ser man på oplægget til hvid-

bogen – hvad EU egentlig mente med jernbanerne i Europa – så skulle vi kunne køre 100 km/t med godstog og i princippet 200 km/t over hele landet med persontog.

Så spørger man sig selv: Hvad koster det? 30 mia. kr. Det når vi så nok ikke til 2010, men målet skal vi altså holde foran os, således at det er nogenlunde realistisk. For samtidig med denne udvikling skal den næste hovedakse gennem Danmark iværksættes: Femernforbindelsen over Hamborg, København, Malmø, Oslo, Stockholm – altså i modsætning til Hamborg, Århus, Aalborg og nordpå – er også nævnt i hvidbogen, og det er et løft, for det er EU's tilskud til Danmarks infrastruktur, som giver en betydelig bedre placering, end vi nogen sinde har haft.

Dermed vil jeg også gerne sige, at med hensyn til hvidbogen og mødet i dag skal vi skal have det her kørt sammen med ønskerne, og derefter skal vi begynde at strikke økonomien sammen; og inden dagen er omme, har vi brugt mange penge.

#### **Ordstyreren:**

Så er det Margrete Auken fra SF.

#### **Margrete Auken (SF):**

Det er jo en underlig oplevelse at stå her og skulle snakke om miljø og transport og så kunne konstatere, at i de 20 år, hvor jeg har været med og har interesseret mig for det her, er det kun gået den vej, hønsene skraber. Det er simpelt hen blevet fortsat værre, og det mest sørgmodige, når jeg nu hører – ja, eksperter, er sådan set, at stort set ingen sætter den overordnede dagsorden, at det her jo ikke går.

Hvis man ser, hvordan alle linjerne skal forlænges, skal vi jo have tre kloder til rådighed, hvis det her skal give mening. Nu tænker jeg ikke på, hvad der skal være om 10 år, men jeg tænker faktisk på mine oldebørn, som jeg synes, man må have med, når man laver sådan en langsigtet tankegang, som den her. Det må være oldebørnenes klode, vi skal varetage, og ikke bare vores egen og vores egne forestillinger. Og tanken om bæredygtig transport har altid været fjern for de fleste transporteksperter, og i hvert fald for næsten alle transportpolitikere.

Når man endelig begynder at snakke om bæredygtighed, har det højst været økonomisk bæredygtighed; og selv den er jo ret bims, kunne vi jo høre lige før. En rapport, der er kommet fra Det Europæiske Miljøagentur, viser, at transportsektorens eksterne omkostninger – dem, der ikke går direkte på vejbyggeri osv. – er på 8 pct. af BNP. Deraf tegner trafikulykkerne og trafikmarmeladen sig for noget mere end halvdelen – vel omkring de 5 pct. – og så går resten altså på miljøet. Og miljøet vil selvfølgelig blive en større del af det, efterhånden som det bliver mere voldsomt.

Der er meget, meget lidt i hvidbogen – og der er intet af det, vi har hørt i dag – der overhovedet forholder sig til miljøproblemer af det her omfang. Det er noget, som man kun nævner. Jeg har ikke hørt et eneste indlæg, der har taget det rigtig alvorligt.

Jeg vil godt sige, at jeg ikke synes, man skal skyde hele skylden på Kommissionen. Den havde faktisk allerede i 1987/88 gode forslag til samordning af jernbanerne. Jeg erindrer, at jeg rejste en forespørgsel i Folketinget om koordinering af godstransporter, og jeg erindrer i hvert fald ikke, at det var fra Venstres og Konservatives side, at man var interesseret i det på det tidspunkt. Jeg synes, det var lidt tarveligt at være lidt hånsk over for den, for den har faktisk forsøgt længe.

Men det har været en nedslående affære, og i dag står den så med de udspil, der er kommet fra landene, f.eks. et TEN-projekt fra dansk side – jeg ved ikke hvornår, det er lavet – hvor man laver højhastighedstog ned igennem Danmark. Jeg ved ikke, om I kan forestille jer det ned igennem Jylland? Det kan man godt forestille sig: Så kommer man ned til grænsen, og så siger det tøf, tøf, tøf, tøf hele vejen. Og der er meget, meget lange udsigter fra, at der sker noget ned til Hamborg. Og det vil jo altså også komme til at ramme en Femern Bælt-forbindelse. De udspil, der er kommet fra det danske projekt, har været meget beherskede. Jeg synes, der trods alt – hvis man er meget, meget nøjsom – er gode takter i hvidbogen, bl.a. med at få inddraget omkostningerne.

Jeg er i øvrigt enig med DTL i, at man godt kan arbejde med den intermodale transport og også meget bedre, end det er gjort i rapporten; men jeg er jo ikke enig i, at der ikke må være nogen mål for at begrænse transporterne. Altså, den der med lokumspapiret fra Kina – eller for den sags skyld alt det postevand, vi drikker, importeret på flaske hertil fra Island, Frankrig og Italien, på trods af at vi har omtrent den bedste vandkvalitet i verden i vores vandhaner – siger jo noget om, at transporter er jamrende for billigt i det her land. Og der er umiddelbart kun en metode; den hedder the hard way og er med nogle meget, meget hårde prissætninger, sådan at vi synliggør priserne en lillebitte smule og ikke i den grad krydssubsidierer fra oldebørnene og til vores dovenskab, som vi gør nu.

#### **Ordstyreren:**

Tak til Margrete Auken. Og så er det Martin Lidegaard, Det Radikale Venstre.

#### **Martin Lidegaard (RV):**

Tak for nogle spændende oplæg.

Jeg vil tage udgangspunkt i noget, som ligger mere eller mindre implicit i mange spørgsmål og svar i hvidbogen og også har ligget mere eller mindre eksplicit i de indlæg, vi har fået indtil nu, nemlig hele det grundlæggende spørgsmål om, hvem der skal styre transporten, hvordan vi organiserer transporten.

I hvidbogen er det implicitte svar jo: al magt til Kommissionen, hvorimod svaret fra bl.a. Michael Svane og til dels ministeren er: al magt til markedet. Efter min opfattelse må svaret på det spørgsmål blive et både-og. Men grunden til, at det er meget nødvendigt at svare på det, er, at liberalisering af f.eks. jernbanedriften i EU ikke i sig selv skaber større koordination. I hovedstadsregionen har vi, som Svane lige var inde på, også det problem, at vi har fem-seks forskellige fora, hvor man tager beslutninger om trafikken i hovedstaden, om det så er vej, jernbane eller metro.

Den helt store udfordring i et 10-års-perspektiv bliver, også på europæisk plan, for mig at se at skaffe de fora, hvor vi kan træffe de nødvendige beslutninger, som sikrer det samspil, vi alle sammen er interesseret i, som sikrer de reelle priser på transporten, og som sikrer samspillet og koordineringen af de forskellige transportformer, også over grænserne. Derfor har vi brug for det stærke europæiske samarbejde på det her område. Vi har brug for, at der bliver lagt europæiske beslutningsrammer for de investeringer, der skal laves, og for en momsharmonisering.

Og så er der spørgsmålet om, hvordan man sikrer finansieringen af de store investeringer. Jeg kan forstå, at der er stor modvilje mod at lægge afgifter på vejene og finansiere jernbaner derudfra. Det er fint med mig, hvis bare vi er enige om – og sådan hører jeg det også fra politisk hold – at så må vi have reelle priser på de forskellige transportformers omkostninger, også i forhold til miljøet og sikkerheden. Får man det, vil man de facto få en indtægt fra vejtrafikken – inklusive personbilerne, der er jeg enig med Svend Heiselberg, det skal ikke kun være lastbilerne – og man vil få et provenu, som man så kan benytte til at lave større investeringer i jernbane eller busser, eller hvad der nu viser sig er mest hensigtsmæssigt. Og her kommer markedet ind, for her kan vi bruge det til at lave det mest dynamiske. Det er ikke et spørgsmål om at droppe den internationale arbejdsdeling, men et spørgsmål om at vise, at det er dyrere, end vi ser i dag, miljømæssigt.

**Ole M. Nielsen (KRF):**

Jeg synes, det var nogle meget, meget informative oplæg, vi fik. Jeg synes, det var rigtig spændende. Men jeg må nok lige give Margrete Auken ret i, at der jo ikke var meget holdning i retning af, at miljø kunne være et problem, eller af hensynet til vores oldebørn, som jeg også bekymrer mig om, men det har nok noget med alderen at gøre.

Jeg tror ikke meget på, at man kan afkoble forbindelsen mellem vækst og transport; det tror jeg ikke meget på. Men vi kan selvfølgelig gøre tingene bedre. Skal vi gøre forholdene lidt bedre, er det ved at begrænse væksten, stille krav til transporten, lade transporten betale – altså nøjes med en lidt mindre vækst. Og det er jo slet ikke noget, man kan tillade sig at sige i sådan en liberalistisk tid, som vi har lige nu. Det er jo helt out of alting at sige sådan noget, som jeg siger her.

Men det er jo det, der handler om. Vi må måske bare lige udsætte væksten, vi behøver måske ikke at sætte den i stå. Vi kan også lige udsætte farten en lille smule ved at begrænse transporten, stille nogle krav til den miljømæssigt og lade den betale de omkostninger, som den altså påfører samfundet totalt set. Det tror jeg, det handler om.

I den forbindelse skal jeg da ikke undlade en lille hel dagsaktuel bemærkning om, at det kunne være, at man i virkeligheden skulle have nogle flere storebæltsbroer – sådan med takster på. Men det er jo også helt fuldstændig forkert at sige, for de bilister, der bestemmer mest – det er ikke sikkert, det er de klogeste, for de politikere, der er kloge, ved godt, at man ikke kan sætte taksterne ned – vil sætte taksterne ned. Så det er jo helt forkert at sige sådan noget, det ved jeg godt; men jeg tror, det er det, det handler om at have politisk vilje til.

Så er det selvfølgelig fælles regler for at få tingene til at køre meget bedre. Og når vi mener, at banetransport er miljømæssig rigtig, er det selvfølgelig især der, vi skal sætte ind for at få fælles regler på alle områder.

Og så er det selvfølgelig at få samspillet mellem de forskellige transportformer til at fungere, for ellers er lastbilerne og varebilerne jo løsningen som det mest praktiske individuelt. Hvis ikke vi laver de samspilsmuligheder rigtig effektivt, er det der, det havner.

Så synes jeg, det var meget interessant at høre fra Hans Winther, at de kører fra Danmark til Norditalien på 21 timer med godstog. Det havde jeg ikke hørt om. Så er det problem i Hamborg, som vi alle sammen snakker om, åbenbart ikke eksisterende, eller hvad? Jeg må indrømme, at jeg var meget forbavset over det; jeg vidste det slet ikke. Men det kan være, at jeg ikke er godt nok orienteret, fordi jeg slet ikke er trafikordfører i øjeblikket.

Men det er helt klart, at vi skal investere i flere veje, hvis vi vil have mere landevejs trafik og mere vækst; så er det, vi skal. Hvis vi mener, trafik på bane er bedre, skal vi investere i mere bane. Sådan er det bare.

#### **Ordstyreren:**

Tak for det. Jeg skal lige sige til jer, at når I nu går ud til kaffepausen – og den varer altså til kl. 11.40, så I får et kvarters kaffepause som planlagt – ligger der enkelte af de oplæg, der har været holdt her i formiddags, og som I kan tage med jer. Så, god kaffepause. Og kl. 11.40 mødes vi herinde igen.

[Pause.]

#### **Ordstyreren:**

Vi skal så tage fat på næste runde af høringen om europæisk transportpolitik, og jeg skal af hensyn til seerne ude i stuerne sige, at det er Folketingets Europaudvalg og Trafikudvalg,

der holder en offentlig høring om Kommissionens hvidbog om europæisk transportpolitik. Vi har tidligere i formiddag beskæftiget os med landtransport, altså på bane og vej, og vi er ved at skulle færdiggøre denne runde.

Jeg foreslår, at vi rent praktisk gør det, at vi hører, hvad der i givet fald er af spørgsmål i salen, og så bliver der lejlighed til at få nogle korte svar fra panelet, og så må vi ellers samle op på den del af det senere. Jeg er klar over, at ordførerne har stillet et par spørgsmål til panelet, men det tager vi i en samlet runde. Jeg skal høre, hvem der vil ind på landtransporten med spørgsmål eller synspunkter? Så gør vi det, at vi tager de konkrete spørgsmål, der blev stillet til panelet fra ordførernes side. Men jeg kan se, at vi har et enkelt spørgsmål her, to spørgsmål. Dem tager vi med, og så tager vi runden.

Sig lige hvem I er, så alle er klar over det, også af hensyn til seerne.

**Susanne Krawack (Transportrådet):**

Jeg spekulerede på – da jeg sad og forberedte mig til det, jeg skal sige om lidt – hvad der egentlig er sket med det initiativ, som Kommissionen startede i 1997 eller 1998, så vidt jeg husker, og som hed freight freeways, hvor man netop ville etablere nogle jernbanelandeweje ned gennem Europa. Man udnævnte to korridorer og satte et forsøg i gang, for nu skulle man virkelig vise, hvad jernbanen kan. Det er selvfølgelig mest møntet på Hans Winther: Hvad er der egentlig sket med det? For det er jo i virkeligheden det, der i dag skulle fortælle os, om det, man har sat på dagsordenen, er realistisk.

**Lena Nielsen (De Samvirkende Invalideorganisationer):**

Vi taler her om den europæiske transportpolitik frem til 2010. I EU er antallet af handicappede på størrelse med Spaniens befolkning, så mit spørgsmål er, hvilken konkret handicappolitik, man har i EU, bl.a. for passagertog.

**Ordstyreren:**

I forbindelse med det spørgsmål her mener jeg at erindre, at vi faktisk også har et samlet udspil fra Europa-Kommissionen om handicappolitik; men hvor det snitter transportområdet, er det selvfølgelig helt i orden at tage det med.

Nu er der ikke flere, der har meldt sig, og jeg er klar over, at tiden presser lidt. Vi tager svarene og starter nede ved dig, Leif Rasmussen fra SiD, og så kører vi opad hurtigt. Og så laver vi scenskifte bagefter, når vi er færdige med den runde.

Leif Rasmussen – du har ikke noget? Så er det Steen Bundgaard fra Danske Busvognmænd.

**Steen Bundgaard (Danske Busvognmænd):**



Jeg vil kun sige til Margrete Auken, at jeg ikke synes, det var helt fair at sige, at ingen i panelet havde anvist problemer med de miljømæssige aspekter. På persontransportområdet synes jeg, at jeg sendte et klart signal ved at sige, at målsætningen må være at flytte folk fra deres private biler til den kollektive trafik med bus og tog, og at det handler om at give alle et reelt valg – ikke bare dem, som ikke har råd til at have en bil og er tvunget til at bruge den kollektive trafik – og at gøre den kollektive trafik så god, at man får borgerne til at vælge den kollektive trafik frem for deres egen bil.

**Ordstyreren:**

Tak for det. Så er det Claes Nilas fra Hovedstadens Udviklingsråd.

**Clas Nilas (Hovedstadens Udviklingsråd):**

Det er fuldstændig den samme ting, der trækker mig, for jeg synes i høj grad, at miljøet og miljøspørgsmål skal tages med ind, når man ser på trafikudvikling. Jeg har i hvert fald tre punkter, hvor jeg synes, vi faktisk arbejder med det i Hovedstadens Udviklingsråd.

Vi har for nogle konkrete trafikprodukter, busserne her i Hovedstadsregionen og lokalbanerne, løbende miljømål, som passer til de krav, man stiller i EU. Det er noget, vi arbejder meget bevidst med, og vi udgiver for eksempel et årligt miljøregnskab, hvor vi meget nøje afrapporterer om de her ting.

Så nævnte jeg, at vi tager miljøspørgsmålet med ind i den kommende regionplanlægning. Der sker jo en meget positiv udvikling her i regionen, der er vækst, der er økonomisk fremgang, og at vi i den kommende regionplan har udpeget nogle regionale vækstområder, Store Rørbæk, Allerød-Hillerød, Ørestaden og Skandinavisk Transportcenter i Køge, er jo netop med det sigte bl.a. at knytte arbejdspladsen og bopælsstedet tættere til hinanden, så vi får mindre transport; det kunne i hvert fald være en positiv sidevirkning.

Det tredje, jeg vil nævne, er, at vi også arbejder med transportmønstrene, og jeg nævnte mobility management som et af de kommende begreber, som jeg tror, skal introduceres og anvendes i trafikplanlægningen.

Så jeg mener i høj grad, at vi også ser den sammenhæng mellem miljø og trafik.

**Ordstyreren:**

Michael Svane, Dansk Transport og Logistik.

**Michael Svane (Dansk Transport og Logistik):**

Et par enkelte bemærkninger. For det første vil jeg gerne sende det budskab, at vi heller ikke mener, at markedet er det eneste sted, hvor man kan regulere de her ting. Vi har en klar holdning til, at det er en sammenblanding, det er markedet på visse områder, og der-

med også erhvervet selv, og selvfølgelig også lovgiverne, der skal sætte nogle rammer. Vi har bare det ønske, at det sker på europæisk niveau.

Den anden bemærkning er, at miljø og transport jo hænger sammen. Det har man også bevist i Danmark, og uden at vi skal vifte for meget med laurbærrene i Danmark, vil jeg sige, at dansk transporterhverv faktisk er blandt de førende i europæisk sammenhæng i forhold til både miljøstyring og miljøpolitikker i forretningerne. Så det hører bestemt også med, og det er bestemt også en del af det danske transporterhvervs hverdag.

Og når man kikker på transporterhvervet og transport, skal man jo altså huske, at 85 pct. af den transport, der udføres med lastbil i Europa, er ture på under 150 kilometer. Det er et forhold, som Kommissionen ikke nævner i sin hvidbog. Langt, langt den største del af den landevejstransport, der finder sted med lastbil, er altså inden for eget amt og et nabo- amt, for at blive i en dansk sammenhæng.

**Ordstyreren:**

Tak skal du have. Så er det Bent Holm Jørgensen fra International Transport Danmark.

**Bent Holm Jørgensen (International Transport Danmark):**

Jeg vil også godt lige kommentere spørgsmålet om miljø; jeg har henvist til, at det kom senere. Men jeg vil godt understrege, at der er sket en enorm udvikling. Vi har frivilligt, om man så må sige, i et samarbejde mellem transportkøbere og brancheorganisationerne lavet noget værktøj og en miljøhåndbog, vi har lavet transECO-projekter og miljøstyring, og fra regeringens side har man herhjemme vurderet, at disse tiltag alene vil give en reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen på ét procentpoint af den del, som transporten gennemfører. Derfor lagde jeg utrolig megen vægt på, at man skulle fokusere på samarbejdet mellem transportkøbersiden, som jo sætter dagsorden, og så erhvervet. Der er nemlig oftest en meget nøje sammenhæng mellem økonomien i transporten og at man har et hensyn til miljøet.

Jeg skal i øvrigt sige, at den teknologiske udvikling, der er sket netop omkring landevejstransporten, jo har været rimelig markant, både med hensyn til den forurening, der sker, af forskellige stoffer, svovl osv. for landevejens vedkommende, og sandelig også i den effektivitet, man får ud af det brændstof, man anvender.

Går vi knap 10 år tilbage, regnede man ved internationale transporter med, at man maksimalt skulle ligge mellem 10 og 15 pct. i tomkørsel. I dag skal man ligge mellem 5 og 10 pct. Man har i hvert fald reduceret det med 5 procentpoint, så der er altså sket en kraftig udvikling på det område. Og selvfølgelig er det helt afgørende; alle ved, at det er nødvendigt, at man får reduceret den her belastning meget voldsomt.

**Ordstyreren:**

Ja, tak for det. Så er det Hans Winther, Railion Denmark.

**Hans Winther** (Railion Denmark A/S):

Jeg kan jo i hvert fald svare på spørgsmålet om, hvad der blev af freight freeways: Rent faktisk er der etableret en række freight freeways i Europa, også i Danmark i øvrigt i et samarbejde mellem Banestyrelsen i Danmark og Banverket i Sverige, men mig bekendt bliver det ikke brugt særlig meget, og jeg tror, det hænger sammen med, at man ikke har set mange nye operatører; de gamle, traditionelle jernbaner har i det sædvanlige, gamle samarbejde fået etableret køreplanskanalerne, som det hedder, på mere traditionel vis.

Jeg tror faktisk, vi er den første jernbane, der har brugt en freight freeway. Den er blevet nævnt i Europa-Kommissionen. Vi lavede et tog til Italien – i samarbejde med Banestyrelsen i øvrigt – hvor vi sagde, at nu ville vi gøre det. Det var en pudsigt oplevelse, skulle jeg hilse og sige: Italienerne syntes, det var meget mærkeligt, at der lige pludselig dukkede et tog op i Italien. Det var hverken hurtigt eller billigt; men al tilvænnning kræver noget tid der.

**Ordstyreren:**

Tak for det. Jeg har noteret mig, at der er en enkelt mere, men jeg bliver nødsaget til at skære lidt hårdt igennem her og sige, at vi kommer til at lave sceneskifte af hensyn til næste runde. Derfor vil jeg i første omgang sige tak for gode, flotte, korte, præcise indlæg i denne del. Det, der ikke blev svaret på – der var også et spørgsmål om handicap og relationer til transport – må vi samle op i løbet af dagen.

Tusind tak skal I have; vi er meget glade for, at I har stillet op. Vi skal lige aflevere en lille gave som tak for jeres indsats, og jeg vil bede administrationen om at sørge for et sceneskifte imens, sådan at vi kan følge op med miljøet. Det er helt bevidst, at vi har lagt det ind efter landevejstransporten, for det her voksede jo ikke mindst ud af den debat.

På programmet har vi lige om et øjeblik sekretariatschef Peder Andersen, Det Økonomiske Råd. Vi har kommitteret Jens Hennild fra Dansk Industri, og vi har sekretariatschef Susanne Krawack fra Transportrådet. Og så vil der i øvrigt være lejlighed til, at partierne kan prøve at samle op på dette område. Jeg vil bede jer om at indtage podiet, der skulle komme skilte på nu, forstår jeg. Der er derfor, man på de store rockscener ude i verden har en drejescene, som man kan dreje rundt og så tage næste hold ind, men sådan er det altså ikke i det politiske system endnu, vi er jo i holdnings- og ikke i underholdningsbranchen. Vi kører straks på, og det er først sekretariatschef Peder Andersen, Det Økonomiske Råd.

**Peder Andersen** (sekretariatschef, Det Økonomiske Råd):

Mange tak. Det er en utrolig venlig stemning, der er i salen i dag, hvor alle politikere synes at være enige om, at det her skal løses, og at det kan nemt løses, så jeg vil gerne gøre mit til, at stemningen bliver lidt mere usikker hos nogle.

Det er jo sådan, at hvidbogen indeholder nogle faglige, gode vurderinger – nogle, i hvert fald – en række uklare konklusioner og en del fejlræsonnementer, og så har den unødvendig mange ord. Det, som jeg vil prøve at gøre, er selvfølgelig at tage fat i nogle af de her ting i relation til spørgsmålet om miljø.

Vedrørende transportsektoren og den økonomiske udvikling i dag påpeger hvidbogen selvfølgelig korrekt, at trafikinfrastrukturen giver en række fordele og en række ulemper. Mere og bedre infrastruktur giver højere produktivitet, større arbejdskraftmobilitet, bedre mulighed for at udnytte den internationale arbejdsdeling og forøger menneskets valgmuligheder; alle disse fordele, som vi har hørt om, ved transport. På den anden side, på miljøsiden, har vi, at det jo forøger transportarbejdet, at infrastrukturen bliver bedre, og det betyder jo, at tons kilometer forøges, personkilometer forøges, og så får vi alle ulemperne: Luft- og støjforurening, øget trængsel, flere ulykker, flere dødsfald, øget tab af naturområder osv.

Det er det, som økonomer kalder negative eksternaliteter, og det er nøjagtig det, vi skal forholde os til, når vi diskuterer transportpolitik og miljø. Det er denne afvejning mellem en række af de her fordele i forbindelse med økonomisk vækst og så de negative virkninger, transport påfører samfundet, som man som politiker konkret skal forholde sig til. Men det kan man jo ikke gøre ud fra det rene ingenting; vi er nødt til at have nogle tal, og vi er nødt til at have vurderinger af, hvad det er for fordele, vi har, og hvad er det for ulemper, som transporten påfører mennesker, dyr osv. Det kan man ikke gøre bare ved holdninger, synspunkter og følelser; man er simpelt hen nødt til at have tal og beregninger på bordet. Det vender jeg tilbage til til sidst omkring transportpolitik og forskning.

Vedrørende behovet for en transportpolitik gør eksistensen af de her eksterne effekter jo, at der skal reguleres, ikke afreguleres. Det er ikke det samme, som at man ikke kan have konkurrence, men pointen her er, at der helt bestemt er og bliver et stigende behov for offentlig regulering, både for at få fastlagt den mest hensigtsmæssige infrastruktur og for at få fastlagt omfanget og sammensætningen af transporten med henblik på at håndtere disse eksterne effekter, disse miljøforhold.

Det vil altså sige, at offentlig regulering absolut er en nødvendighed, og det er også vigtigt i den her forbindelse at sige, at en del af disse problemer selvfølgelig kan løses som EU-politik. Men man begår en stor fejl, hvis man tror, at man ved at få fastlagt nogle fælles retningslinjer for EU's transportpolitik så at sige har løst de nationale politikproblemer. Det har man ikke, og det skyldes jo ganske enkelt, at mange af effekterne er lokale og regionale. Faktisk er det jo sådan, at de fleste af de her problemer jo er lokale i en eller anden udgave.

Trængselseffekter er jo ikke trængselseffekter overalt, men hovedsagelig koncentreret i byer; der er ingen trængselseffekter mellem – undskyld! – Herning og Vejle, endnu da. Der er heller ikke nogen trængselseffekter på store dele af nettet ned igennem Europa, men på andre områder er der store trængselseffekter.

Ser man på, hvad der er endnu mere interessant, nemlig forureningsproblemerne, så er de jo i høj grad koncentreret om byer; der, hvor mennesker lever og dyr lever, indtil de bliver slået ihjel af det.

Derimod er den nationale politik ikke vigtig på CO<sub>2</sub>-siden, på hele den globale klimaside; der er det den internationale, og det er faktisk ikke kun EU-politik, der er central der, men en hel global politik.

Det her betyder jo som hovedkonklusion, at der i høj grad er grund til at minde om nærhedsprincippet, subsidiaritetsprincippet. Derfor vil fælles afgifter, standarder og udbygningspolitik i EU generelt ikke være tilstrækkeligt, men et supplement til at løse EU-problemer. Men man skal reservere en meget stor del af sine politiske kræfter til de lokale problemer.

Vi har hørt om sammenhængen mellem økonomisk vækst og øget transport og de der smukke ord om, at vi skal have en afkobling. Det er noget sludder: Man kan ikke få afkobling i den forstand, at transportarbejdet kan afkobles fra økonomisk vækst. Man kan selvfølgelig begrænse transportarbejdet ved at begrænse den økonomiske vækst, men det er jo ikke det, der tales om, det er jo ikke den idé, der ligger. Det handler om, at man skal have økonomisk vækst med alle de fordele, det giver for os alle sammen, og så skal man samtidig afkoble det i forhold til transportarbejdet.

Det kan man ikke, for transportarbejdet er en konsekvens af den internationale arbejdsdeling, en konsekvens af, at folk køber og sælger varer, og en konsekvens af, at folk bliver rigere og ønsker at rejse til sydlige lande og ganske enkelt bruge deres penge på den måde, som man som individ får mest ud af. Og det er her, politikerne må komme ind og sige, hvad det så er, vi skal.

Jeg tror, det er meget vigtigt, at man fra nu af holder op med at tale om afkobling mellem økonomisk vækst og transportarbejde, men begynder at se på transportarbejdets negative konsekvenser. Som jeg sagde før, er det eksternaliteterne, vi skal have fat i, dvs. at vi skal se på, på hvilken måde vi kan regulere støj, luftforurening, trængsel og den slags, således at de eksterne effekter reduceres, selv om transportarbejdet stiger. Det er en mulighed: Vi har set en masse eksempler på, at man nemt kan knække kurven ved at bruge f.eks. afgifter eller andre former for reguleringer, således er f.eks. partikelforureningen jo meget mindre i dag, end den var for 15 år siden, hvorimod der ved CO<sub>2</sub>-problemet er tæt på en linær sammenhæng mellem transporten og energiforbruget. Derfor er man nødt til at se de her ting adskilt.

Hvidbogen har lagt relativt stor vægt på godstransport, men det er vigtigt at være opmærksom på, at persontransporten er – og især: vil blive – en langt større belastning for miljøet. Det er simpelt hen at stikke hovedet i busken, hvis politikerne vælger at sige, at det er godstransporten, de interesserer sig for. Nej, glem den for et par dage, og gå så i gang med at se på persontransporten. Det er simpelt hen der, truslen er. Det er der, der skal tages fat, og det er sådan set også der – og det kommer jeg tilbage til – at der er nogle penge at hente.

Så kommer vi til brugen af de sande priser, og så er det, at jeg som økonom træder i karakter, for det er jo her, man virkelig får kicket, når man læser hvidbogen: Endelig har de forstået det her, endelig har de forstået, at man skal betale de sande priser. Og det er jo simpelt hen sød musik for en økonom. Jeg ved godt, at økonomer og eksperter som sådan måske ikke altid er i høj kurs, men jeg vil alligevel udtrykke en stor, stor glæde ved det. – Det er bare så ærgerligt, at de har misforstået det.

Der er i hvidbogen en klar anbefaling af, at der skal benyttes ens afgifter for alle transportformer, forstået på den måde, at disse afgifter skal afspejle de eksterne omkostninger. Det er det, der står på side 75 under den smukke overskrift »De sande omkostninger«. Tankegangen er vigtig, og den er rigtig, nemlig at de eksterne omkostninger skal indregnes i de priser, brugerne skal betale, dvs. det, som økonomerne kalder at internalisere eksternaliteterne.

Er det så noget, man kan gøre? Ja, det kan man da nemt, for man kan finde ud af, hvad de her omkostninger er. Det er blevet sagt, at det er svært; men det kan gøres, man kan få en fornemmelse af det. Derefter kan man i hvert fald nemt finde ud af, hvordan den relative belastning er for de forskellige trafikformer. Selv om man ikke kan finde den sande pris, kan man i hvert fald finde ud af, hvor meget man vil have transporten reduceret, og derefter kan man fordele afgifterne på den rigtige måde mellem de forskellige transportformer.

Desværre er hvidbogen upræcis, når den taler om, at man skal pålægge de her sande omkostninger. Det var der, jeg sagde, at de havde misforstået det. Hvidbogen kan forstås sådan – og bliver af mange opfattet på den måde – at man lever op til kravet om at bruge de rigtige priser, hvis de samlede afgifter, der betales af f.eks. vognmændene, dækker de samlede omkostninger, vognmændene forårsager. Det er simpelt hen ikke rigtigt. Det er noget sludder. Og hvorfor er det nu det? Ja, det skyldes ganske enkelt, at det, man her skal have fat i, er de marginale eksterne omkostninger, dvs. hvordan man påvirker miljøet og mennesker og dyr.

Det er sådan, at på langt de fleste områder, hvor der er lavet empiriske analyser af den her slags, er de marginale omkostninger langt større end de gennemsnitlige. Og til dem, der gerne vil have nogle fiskale tanker ind her og have nogle penge i kassen: At bruge de marginale omkostninger har jo den interessante effekt, at man så får meget større afgif-

ter ind. Faktisk får man mulighed for at overbeskattede det her erhverv. Det kommer jeg tilbage til, for det lyder så negativt, men det er faktisk meget positivt. Det kommer jeg også tilbage til.

Økonomisk teori angiver altså klart, at den rigtige afgift skal svare til de marginale eksterne omkostninger. En vigtig implikation af det er, at brugen af de gennemsnitlige eksterne omkostninger vil give en stor fejl i prissætningen, hvis de eksterne omkostninger stiger kraftigt ved en stigning i transportaktiviteten. Jeg ved godt, jeg gentager, hvad jeg sagde før, men det her er det vigtigste, jeg har at sige, så derfor bliver det sagt to gange.

Da de marginale omkostninger normalt vil være højere end de gennemsnitlige, betyder det jo, at man ikke kan bruge de der regneeksempler, hvor Kommissionen og andre forsøger at sige, at her har det ene erhverv og det andet erhverv betalt det, de skulle. Det er ikke rigtigt ud fra tankegangen om at prisfastsætte korrekt.

Derfor kan der ikke drages den slutning, at sektoren har betalt den rigtige pris, hvis de samlede afgifter dækker de samlede eksterne omkostninger. Det var også en gentagelse, og det var også med vilje. Tværtimod vil brugen af de rigtige afgifter normalt betyde, at der betales mere end de samlede eksterne omkostninger.

Det leder så over til en anden vigtig fejlslutning, som er i hvidbogen og som nogle vælger bevidst eller ubevidst – jeg synes sådan set, at det er rarest, hvis de gør det bevidst, fordi de så ikke afslører noget andet. Det fremgår af hvidbogen, at transportsektoren bør betale alle omkostninger ved sektoren, inklusive de eksterne. Men der står ingen steder, at sektoren herudover selvfølgelig også skal deltage i den fiskale opgave.

Man kan læse hvidbogen på den måde – jeg kunne se, at der var nogle, der ikke forstod mig, så jeg gentager det: at transportsektoren har betalt det, den skal, hvis den bare har betalt de eksterne omkostninger, og at den altså ikke skal deltage i den almindelige fiskale opgave, som vi alle sammen har. Og det er jo ikke korrekt, vel? Man skal betale det, der er med det eksterne at gøre, og derudover skal man finde ud af, hvad der er den rigtige beskatning af en sektor, transportsektoren, landbrugssektoren, arbejdskraften – ja, jeg tør sige det: jord og fast ejendom.

Det er jo det, som økonomer igen og igen prøver at fortælle. Et sundt skattesystem er nemlig karakteriseret ved, at forvriddningerne af skatter skal være ens i alle led. Der er altså ikke nogen, der kan gå fri her; de kan kun gå fri, hvis skatterne er så skadelige for den samlede aktivitet i samfundet, at man så at sige holder dem fri og lægger skatterne over på jord og fast ejendom, hvor de jo, som alle økonomer ved, ikke er skadelige.

Heraf fremgår selvfølgelig også, at nationale beskatningsordninger for transportsektoren bør bevares. Man kan ikke begynde at lave ensartede beskatningsordninger for en hel sektor, og det kan godt være, at tanker om f.eks. momsfrigørelse og andet ville være fornuftige ud fra administrative betragtninger, men ud fra skattepolitiske overvejelser bør man ikke gøre det.

Så ved jeg godt, at jeg ikke har ret meget tid tilbage, men jeg skal have fyret den næste af om skatteprovenu og tilbageføring til transportsektoren. Her er en kæmpefejl i hvidbogen. Nogle af dem, der har været her i dag, har også begået den, og endnu flere har begået den i det skriftlige materiale, jeg har set. Vurderet ud fra fagøkonomiske principper indeholder hvidbogen den alvorlige fejl om tilbageføring af skatteprovenuet, der simpelt hen går på, at de penge, man på forskellig vis har fået ind ved f.eks. transportafgifter eller andre former for eksterne beskatninger af transporten, skal føres tilbage og bruges på en eller anden måde, og at det er fornuftigt at bruge dem til udbygning af infrastruktur. Og på en eller anden måde er det så det, man har at gøre godt med.

Det svarer altså fuldstændig til, at udbygningen af lungeoperationskapaciteten eller forebyggelsesindsatsen mod rygning skulle være bestemt af provenuet fra tobaksafgifterne, og det ville ingen økonom, ingen dansk embedsmand, ingen dansk politiker eller tilsvarende en EU-embedsmand eller -politiker foreslå. Det er der ikke nogen, der kunne drømme om at gøre.

Problemet med hvidbogens forslag om at bruge afgiftsprovenuet til udbygning af infrastrukturen er netop, at man får lavet for lidt eller for meget infrastrukturudbygning, hvis man bider sig fast i den tankegang. Det kommer simpelt hen til at afhænge af, hvordan man politisk kan blive enig om de her afgifter. Men vi var jo lige enige om, at de afgifter skulle bruges til at håndtere et ordentligt skattesystem og at håndtere de eksterne virkninger. Der er ingen link imellem. Det kan godt ske, at pengene passer i en eller anden udgave; det kan godt ske, at det bliver nemmere at håndtere det rent finansielt på nationalt plan og EU-plan, fordi man får nogle penge ind, og fordi det er nemmere at hente dem ind hos f.eks. personbilejere, end det er hos husejere og den slags. Men der er altså ikke nogen forbindelse, og der må ikke blive en forbindelse i den diskussion om den optimale infrastruktur.

Så slutter jeg med bare lige at sige, at der er noget sniksnak om bæredygtighed i bogen. Der er ikke nogen, der ved hvad bæredygtighed på enkelte sektorer betyder, så det skal jeg lade ligge til andre, der vil sige noget om det senere.

Det, vi står over for, er alvorligt. Der er mange problemer, og man kan spørge: Ved vi noget om det? Næh, ikke ret meget. Vismændene sagde for nogle år siden noget om, hvordan det ser ud med de der afgifter i forhold til de eksterne. Dengang fandt vi sådan nogle tal her, som jo taler for sig selv. Tilsvarende gælder i dag; formentlig er afstanden endnu større.

Endelig er der spørgsmålet om, om vi ved vi noget om de samlede omkostninger og den slags – det spørgsmål, som også blev stillet tidligere. Ikke ret meget; vi vidste noget i Det Økonomiske Råd for nogle år siden, vi gentager måske undersøgelsen om 5 år.

Konklusionen er: Det er faktisk ikke så godt, at vi reducerer transportforskningen i Danmark.



**Ordstyreren:**

Ja tak. Der får man et eksempel på, hvor ubehageligt det kan være, at eksperter går ind og ødelægger hele tegningen, men I har jo overlevet. Tak skal du have.

Vi har lavet den aftale – eftersom vi skred lidt med tiden i starten og Peder Andersen har en aftale – at der bliver lejlighed til at stille de spørgsmål, der direkte er relateret til dette oplæg, og så tager vi bagefter de efterfølgende to oplæg. Så skal jeg høre, hvem der har spørgsmål til Peder Andersen.

**Hans Otto Kristensen (Scandlines):**

Jeg har en kommentar, der underbygger det sidste indlægs forvirring omkring eksterne omkostninger. På side 77 er der en beregning af eksterne omkostninger, og med faktor 10 til forskel, hvis man går om på side 118. Jeg siger det bare for at underbygge netop hvidbogens forvirring om de eksterne omkostninger. Det er meget interessant, at der i samme bog kan der være så stor forskel i to regneeksempler.

**Niels Sindal (S):**

Der er blot til Peder Andersens indledning om, at det er et lokalt problem og ikke et europæisk problem. Der tror jeg nok, jeg er uenig, for det kan godt være, at en gennemsnitstransport – som Michael Svane var inde på – kun er på 150 km. Men en container flyttes måske 300 km ned i Tyskland og omlades til en anden lastbil og kommer så længere væk, så hvis vi skal have det indre marked, er vi også nødt til at have nogle fælles regler, ikke kun i forhold til omkostninger osv., men i forhold til de vognmandsforretninger, der betjener det her, det sociale, altså arbejdsmarkedsomkostninger osv. Så jeg er ikke helt enig i dit synspunkt, at det er et meget lokalt fænomen; det hænger altså lidt sammen.

**Svend Heiselberg (V):**

Nu er der jo den fordel ved økonomer, at de som regel ser vidt forskelligt på tingene, og så kan man jo altid holde med dem, man synes, man er mest enig med.

Du taler om, at transporten skal indregnes i priserne. Nu forholder det sig jo sådan, at det er forskellige afgiftssystemer, man har i de forskellige lande, og man bliver belastet på forskellig vis. I Danmark bliver bilisterne jo rent faktisk belastet hårdt af skatter og afgifter med et beløb på ca. 40 mia. kr. Det er jo betydeligt større, end det er i mange andre lande; men i de andre lande har de måske så et andet betalingssystem end det, vi har i Danmark. Her betaler vi altså igennem vores bilafgifter på forskellig vis.

**Christian Rovsing (medlem af Europa-Parlamentet (KF)):**

Når vi nu siger, at familierne skal have mere tid til børnene og at de skal tage den offentlige transport, hvis de skal smide dem i børnehave, på arbejde, hente dem, køre i supermarked, så forlænger du vel transporttiden med en time for en typisk familie, der skal transportere de små pus af sted frem for at køre i bil. Hvad prissætter du det til?

**Ordstyreren:**

Den sidste, der har markeret her, er Martin Lidegaard.

**Martin Lidegaard (RV):**

Jeg vil gerne takke for et utroligt spændende indlæg med mange gode pointer, der i hvert fald har provokeret mig lidt. Mit spørgsmål er – jeg prøver at krydse to af dine pointer og høre, hvad dit svar så bliver på det: Det ene er, at du, meget præcist, synes jeg, siger, at det ikke nytter noget, at vi kun EU-harmoniserer her; der er også nogle regionale og nationale hensyn, bl.a. trængselsproblematikken. På den anden side siger du så, at vi i forhold til afgifts- og prispolitikken helt har misforstået det der med, at de skal dække omkostningerne osv., og vi skal i stedet gå efter marginalerne. Det synes jeg også lyder utroligt fornuftigt.

Mit spørgsmål er nu: Kan vi gøre det regionalt? Kan man forestille sig, at man i fremtiden organiserer den her transport sådan, at man f.eks. tager hovedstadsområdet i Danmark, og det er så der, man henter sine afgifter og beslutter sig for, hvilken infrastrukturinvestering, man vil gøre? Eller skal vi EU-harmonisere alle afgifterne og så uddelegere investeringsansvaret? Hvordan kombinerer du, at du har ét niveau for afgifterne og et andet for beslutningsdelen?

**Margrete Auken (SF):**

Jeg vil også sige tak for indlægget. På et eller andet tidspunkt tror jeg nok, jeg skal have forklaret lidt mere om de marginale omkostninger – hvad det er for en del af dem – for helt at forstå det; men hvis jeg er på topniveauet her, vil gerne tage det som privat manuduktion.

Men jeg vil godt lige spørge: Har du nogle eksempler på, at det projekt, du beskriver, hvor man får synliggjort omkostningerne i en national økonomipolitik, overhovedet er lykkedes inden for transportsektoren? Nu snakker vi ikke om de andre sektorer, vi snakker helt klart om transportsektoren, hvor der stadig væk er folk, der mener, at bilisterne er det mest plagede folk i verden. – Og det vil du høre mange gange i løbet af dagen, hvis du bliver her.

**Peder Andersen (Det Økonomiske Råd):**

Jeg tror, jeg blev misforstået vedrørende, at man ikke skulle lave nogle EU-regler for noget som helst, ikke også? Selvfølgelig skal man det. Jeg siger bare, at man ikke skal vente med

at lave nationale planer. Man skal ikke tro på, at EU-aftaler og EU-politikker kommer til at håndtere de nationale og lokale problemer, man har. Det var i hvert fald det, jeg ville have sagt.

Så var der forskelle i afgiftssystemer og 40 mia. kr. fra danske bilejere: Pointen er jo, at vi da kan være fuldstændig lige glade med, hvordan man håndterer bilejerne i Frankrig. Hvorfor skulle vi interessere os for det som bilejere? Vi har problemer med transport, internationale transportere og veje og sådan noget, når der krydses landegrænser og den slags. Vi har selvfølgelig også et problem med, hvordan vi får beskattet en franskmand, der kommer til Danmark, på samme måde. Så simpelt er det selvfølgelig ikke.

Men man gør det selvfølgelig lidt via benzinafgifter. Så har man noget grænsehandelsproblem, det ved I også. Og hvis man f.eks. indfører roadpricing i en eller anden udgave – det er så lidt svar på noget af det, der kom omkring EU-harmonisering og afgiftstryk og den slags – den behøver jo ikke være optimal, så lykkelige bliver vi nok ikke i vores levetid. Man kunne godt forestille sig, at der var visse former for roadpricing, bompengordninger og lignende, der ville håndtere noget af det her. Den side af det tror jeg i hvert fald at man kan komme længere med end i dag.

Det er klart, at det ikke er nemt at håndtere infrastrukturproblemerne nationalt og EU. Et eller andet sted må man jo tro på subsidiaritetsprincippet, og man må tro på fiskal føderalisme-ideen, altså, at man har forskellige lag. Man må tro på, at kommunerne kan tage vare på nogle ting selv, og at staten kun skal håndtere noget andet. På samme måde må man også tro på, at EU håndterer nogle overordnede ting, og at de enkelte lande kan håndtere nogle ting. Derfor er der da ikke en enkel formel, der kan håndtere det der, men vi ved sådan set godt, hvornår vi har med en elefant at gøre – i en eller anden udgave; der er nogle problemer.

Så er der det med børnefamilier osv.: Jamen, det er da fuldstændig rigtigt. Vi har da mange sociale problemer i Danmark. Men vi gør det jo ikke sådan på mælkepolitikken, vel? Det er jo ikke sådan, at vi har specielt billig mælk til børnefamilier, vel? Det næste er så, hvordan de dér rigtige priser kommer, og i den sammenhæng må man jo sige – som man har gjort det med storebælsbroer og andre ting – at man jo ofte bruger noget, der ligner markedsprisen på arbejdskraft og så håndterer det efter skat og tager halvdelen af det og siger, at det nok er sådan, folk håndterer fritid over for arbejde. Men der er da en række videnskabeligt orienterede studier, der viser, at det kan være væsentlig mere og det kan være væsentlig mindre end den der hovedregel, som man bruger i den internationale anvendelsesorienterede litteratur om det her, at det er halvdelen af lønnen efter skat.

Ja, jeg tror jeg bliver nødt til at smutte. Jeg laver gerne en studiekreds om marginale eller gennemsnitlige eksterne omkostninger; jeg tror sådan set nok, der bliver mere end én deltager.

### **Ordstyreren:**

Tusind tak skal du have. Vi ruller straks videre med kommitteret i Dansk Industri, Jens Hennild.

### **Jens Hennild (kommitteret, Dansk Industri):**

Tak til formændene for Europaudvalget og Trafikudvalget for indbydelsen til at komme i dag.

Min tilgang til emnet er virksomhederne, for hvem deres egen og deres medarbejderes mobilitet er alfa og omega, og for hvem det frie transportvalg er en indlysende sandhed. Mit indlæg er placeret i sekvensen miljø, og miljø er jo et vigtigt område; det er et af de tre ben, hvorpå bæredygtighedsbegrebet hviler. De to andre ben er jo som bekendt det økonomiske og det sociale aspekt. Jeg skal derfor tillade mig også at inddrage de to aspekter i mit videre indlæg.

Som andre her i dag vil jeg gerne rose Kommissionen for dens initiativ omkring hvidbogen. Den indeholder mange spændende enkeltforslag, som bestemt fortjener at nyde fremme. Jeg kan selvfølgelig være lidt ærgerlig over, at hvidbogen er kommet til verden, uden at man har valgt at inddrage transportkøberne i processen. Havde man gjort det, ville hvidbogen måske nok i højere grad have fokuseret på transportkæder frem for kun at fokusere på de enkelte transportformer.

En anden lille skønhedsplet ved hvidbogen, som jeg heller ikke kan undlade at bemærke, er, at personbilen – som også Svend Heiselberg og andre har været inde på – indtager en meget beskeden plads i hvidbogen, en plads, som jo i virkeligheden er omvendt proportional med den fysiske virkelighed, vi omgiver os med til hverdag. For at opdatere Svend Heiselbergs tal, så siger den samme Eurostatstatistik nu for 1999, at antallet af indregistrerede personbiler er kommet op på 173 millioner i forhold til et væsentligt lavere antal vare- og lastbiler. Det betyder, at vi har at gøre med nogle tal og nogle forhold mellem person- og erhvervstrafikken, som gør, at vi ikke kan negligere det, hvis diskussionen og de løsninger, der skal findes, skal være fornuftige.

Men tilbage til miljøet. Her er den største udfordring vel i virkeligheden CO<sub>2</sub>-problematikken. Det er en problematik, som vi i industrien er ganske bekendt med. Faktisk er det jo lykkedes industrien over de sidste 20 år at reducere energiforbruget og dermed CO<sub>2</sub>-udslippet pr. produceret enhed med 50 pct. – 50 pct.

Kigger vi på transportområdet, har vi jo at gøre med et område, som i hvert fald i Danmark står for ca. 25 pct. af samfundets samlede energiforbrug. Det er derfor indlysende naturligt, at også transportområdet yder sin skærv til, at vi får nedbragt CO<sub>2</sub>-tallet. Firkan- tet sagt kan det jo ske på to måder, hvilket man også er inde på i hvidbogen. Enten kan man begrænse omfanget af transporten og dermed det samlede energiforbrug, eller man kan gøre transporten renere og dermed mindre CO<sub>2</sub>-belastende. Hvidbogen lægger jo i overens-

stemmelse med Göteborgstopmødet hovedvægten på en begrænsning, som skulle opnås gennem en afkobling mellem trafikvæksten og den økonomiske vækst.

Det er en tilgang til problemet, som jeg må sige, at vi ikke kan anbefale, og i hvert fald slet ikke i det angivne tidsperspektiv, som hvidbogen opererer med, og slet ikke, hvis det skal implementeres på den del af trafikken, som udgør under 50 pct., og som vedrører erhvervs- og arbejdskraftmobiliteten.

For transport og mobilitet er nøgleområder for den økonomiske vækst. De er omdrejningspunktet for den internationale og nationale arbejdsdeling, som er leveringsdygtig i den velstand, som vi nyder godt af, og som er den velstand, der gør det muligt, at vi kan sætte ind over for disse og andre tunge miljøproblemer. En bæredygtig udvikling hedder derfor i vores optik ikke en begrænsning i transporten, men en afkobling af transportens negative miljøeffekter: renere transport, ikke mindre transport.

Tidligere på dagen har vi jo hørt – og også senere i eftermiddag vil vi høre – udbyderepræsentanter fortælle om deres transportformers særlige behov. Hvis jeg tager transportkøberbrillerne på, må jeg helt klart konstatere, at hver enkel transportform har sine forcer, som kun i begrænset omfang gør det muligt at udskifte transportformerne indbyrdes. Det gælder, hvad enten vi taler om lastbil, tog, fly eller skib. Derfor vil eksempelvis en ændret prissætning transportformerne imellem kun i begrænset omfang ændre virksomhedernes valg af transportform.

Den diskussion, vi nu er vidne til, hvor mantraet er internalisering af eksternaliteterne, er måske for os i virkeligheden mere sådan, at vi er deltagere i en skønhedskonkurrence de enkelte transportmidler imellem, hvor vi som tilskuere får lov til at betale for skønhedskonkurrencen, fordi det jo i virkeligheden handler om det, der skal yderligere omkostninger på. Vi siger, at man, i stedet for at søge tvivlsomt opnåelige miljøgevinster ved at hæve omkostningerne på transporten, bør satse kraftigere på at reducere miljøgenerne ved de enkelte transportformer eller ved transporten generelt.

Der kan vi jo glæde os over, at udviklingen mod renere motorer, en afløsning af den forbrændingsmotor, de fossile brændstoffer, som er skyld i en væsentlig del af vores miljøgener, er inde i en god bane, og det er en udvikling, som vi afgjort bør støtte.

Støjgener er et andet område, der påkalder sig betydelig interesse, og hvor der også er behov for en indsats. Et af virkemidlerne kan jo være omlægning af afgifter, som vi allerede har set det i Danmark. Vi har haft en omlægning af afgifterne mellem de store lastbiler og varebilerne, og vi har haft en omlægning af afgifter, som betyder, at vægtafgiften, ejeravgiften, relaterer sig til en bils energiforbrug. Det er fornuftige tiltag, som inden for en provenuneutral ramme kan være med til at bære udviklingen i den rigtige retning.

En anden god vinkel, som også har været berørt tidligere i dag, er at sikre nogle redskaber, som gør det muligt for transportkøberen at vælge miljørigtigt. Her har udviklingen af et værktøj mellem transportkøber og transportyder, nemlig udbyderorganisationerne,

været et vældigt skridt på denne vej. Ved hjælp af det her værktøj er det i dag muligt for en transportkøber at se, hvor meget de enkelte led i transportkæden belaster, og han har ud fra den viden mulighed for at miljøoptimere sine transportere, ikke kun til gavn for miljøet, men også for hans egen virksomheds miljøregnskab.

En forbedring af infrastrukturen er et andet område, som er indlysende. Der er behov for, at den udvikler sig i takt med behovet. Her kan vi jo glæde os over, at danske politikere har været væsentligt mere fremsynede, end en række af deres europæiske kollegaer, som i dag, elskværdigt sagt, sidder i en betydelig suppedas til halsen.

Vi har behov for en effektiv, fremtidssikret trafikinfrastruktur, som underbygger det indre markeds funktion, og som letter integrationen af EU's nye medlemslande. Et af elementerne hertil er, som mange har været inde på, en revitalisering af jernbanen. Jernbanen har nemlig et potentiale, men det er et potentiale, som kun kan forløses i EU-regi. Derfor kan vi glæde os over, at Kommissionen, senest med sit udspil her i januar måned med den anden jernbanepakke, har sat gang i den her udvikling, og vi kan kun opfordre ministeren og regeringen til i vores kommende formandskab at lægge vægt på at få sat skub i udviklingen på det her område.

Men det skal også lyde advarende, at det er vigtigt at være realist i forhold til jernbanen. Her kniber det nok en anelse for hvidbogens fædre. For jernbanen har i vores optik ikke en kinamands chance for inden for den givne tidsramme at kunne overtage væsentlige dele af godstransporten; den vil i sig selv få ganske svært ved at leve op til ønsket om, at den skal kunne følge med den almindelige stigningstakt for bare at holde sin eksisterende markedsandel. Baggrunden for det er manglende liberalisering, manglende interoperabilitet og manglende kapacitet og som følge deraf manglende mulighed for at kunne tilbyde kunderne det produkt, de efterspørger.

Helt galt bliver det, hvis man, som Kommissionen lægger op til, skal bruge jernbanen som det bærende bindeled mellem de kommende EU-lande og resten af EU. Prisen for det vil være manglende integration af de nye medlemslande, og det fortjener de ikke.

Der er mange udfordringer omkring transporten, som kun kan løses på EU-plan, hvilket jo så er med til at skabe ensartede konkurrencemæssige forhold. Men hvad enten vi taler om transportkøbevirkningerne, Dansk Industris og andres mange medlemmer, eller vi taler om nogle af udbyderne, det være sig luftfarten, det være sig skibene, er det vigtigt at holde sig den internationale konkurrencesituation for øje – konkurrencen fra USA, konkurrencen fra Fjernøsten. Der kan vi jo notere os, at vi allerede i dag har et handicap i Europa. Vi er faktisk mere end 10 pct. dyrere med vores transportere i EU, end de eksempelvis er i USA.

Hensynet til den internationale konkurrencesituation betyder også, at vi skal passe på med i for vidt omfang at lave ensidige EU-initiativer, som ikke er koordineret med, hvad

der foregår andre steder, over for virksomhederne og for de transportudbydere, for hvem arbejdspladsen ikke kun er Europa, men hele verden.

Lad mig til sidst gentage hovedbudskabet: Målet for en bæredygtig udvikling for erhvervene og for arbejdskraftens transport er en afkobling af de negative miljøgener ved transporten, ikke en begrænsning af transporten.

Til allerallersidst, hr. minister, skal der lyde en varm opfordring til den danske regering til i det kommende halve år, hvor vi har formandskabet, at arbejde aktivt for, at disse vigtige problemer har en høj prioritet på dagsordenen.

### **Ordstyreren:**

Tak for det. Sidste oplægsholder, inden partiernes ordførere eventuelt har spørgsmål, er Susanne Krawack, der er sekretariatschef i Transportrådet.

### **Susanne Krawack (sekretariatschef, Transportrådet)**

Jeg vil også indlede med at sige tak for invitationen til at komme her. Jeg synes, hvidbogen er et mægtig godt initiativ, fordi den giver en anledning til at diskutere trafikpolitik som et samlet hele og ikke som enkeltsager, som vi måske har lidt tilbøjelighed til at gøre herhjemme.

Det kunne godt være, vi i Danmark skulle tage tråden op og prøve at lave en samlet strategisk plan for, hvilken retning den danske trafikpolitik skal have fremover. Sidste gang, man gjorde det, var i 1993 med den plan, der hedder Trafik 2005, og det begynder vi jo så småt at nærme os, kan man roligt sige. Vi mangler i virkeligheden den debat om, hvad det er, vi vil inden for transportpolitikken, og som kan hjælpe os til at få sat enkeltbeslutningerne ind i en rigtig ramme.

Jeg skal snakke om hvidbogen ud fra et miljømæssigt aspekt, og når man læser den hurtigt igennem, må man sige, at der egentlig ikke står forfærdelig meget om miljø i hvidbogen, i hvert fald ikke sådan direkte.

Den sidste hvidbog, der kom i 1992, var den, der overhovedet satte bæredygtig transport på scenen og definerede det og diskuterede det meget. Det var også den, der lancerede hele princippet om, at den enkelte transportform skal bære sine egne omkostninger; igen en meget kraftig miljøvinkel på transportsektoren.

Den hvidbog, vi har med at gøre her, er ikke så eksplicit, og det er der jo nok flere grunde til. Den ene grund er jo i hvert fald, at det sådan set er gået meget godt med miljøbelastningen fra trafikken i de sidste 10 år. Langt de fleste af de emissioner, der bliver reguleret, er faldet, samtidig med at trafikken er steget, så det er jo sådan set ikke så dårligt et udgangspunkt. Det gælder selvfølgelig ikke CO<sub>2</sub>, som vi alle sammen ved, og det gælder heller ikke en række lokale problemer, men alt i alt er det faktisk slet ikke så galt, som det måske så ud i 1992, da man havde den sidste hvidbog.

Det, der er på dagsordenen i denne her hvidbog, er i højere grad trængsel – som det første problem – så er der sikkerhed, og så kommer miljø måske på en tredjeplads. Den måde, miljøet bliver behandlet på i hvidbogen – og det er også den måde, jeg vil gå det igennem på og kommentere det – er, at der dels er en række meget direkte forslag til at regulere miljøet, dels er der nogle mere indirekte måder, som netop er det der med at lave nogle incitament, så man som person eller transportkøber vælger den miljømæssigt mest fornuftige transportform.

Endelig er der den side af EU's politik, som er med til at effektivisere transportsektoren. Som det også blev nævnt under den sidste seance, er der jo i virkeligheden et ret stort lighedstegn mellem en effektivisering af transportsektoren og en reduktion af miljøbelastningen. Grunden til, at afkoblingen så alligevel kommer på dagsordenen, er jo udsigten til, at transportomfanget stiger så enormt voldsomt, som alle prognoser peger på. Det betyder selvfølgelig, at det ikke er sikkert, at de samme midler fortsat kan bruges, selv om vi i den tiårige periode har været ret gode til at knække kurver på miljø- og sikkerhedsområdet; der skal nok noget mere til, og vi står i hvert fald over for nogle meget store problemer.

Det gør så, at jeg, ligesom de foregående talere, undrer mig lidt over, at man taler om afkobling mellem den økonomiske udvikling og transportvæksten og ikke om afkobling i forhold til den miljømæssige og sikkerhedsmæssige og trængselsmæssige effekt. Grunden til, at man ikke gør det i EU, kan man jo fundere lidt over, men det er måske, fordi en afkobling i forhold til trængsel, sikkerhed og miljø i meget højere grad er en regional og national opgave. Og der er jo lidt kamp om, hvem der skal have lov at trække i trådene. Der var også en tidligere taler, der var inde på, at hvis man spurgte Kommissionen, så var det den, der skulle beslutte det hele, og hvis man spurgte nogle andre, så var det markedet, der skulle klare det hele. Der er nok lidt konkurrence på det område.

Jeg tror, det er meget vigtigt – som også Peder Andersen var inde på – at man har en overensstemmelse mellem problemets fremtræden og den regulering, man bruger. Hvis man altså er på det overnationale niveau, er det stort set kun EU, der kan og skal. Hvis der er nogle regionale problemer, så skal der regionale løsninger til, og så er det tit at skyde gråspurve med kanoner at bruge EU's reguleringsinstrument. Det er meget vigtigt, at man får de ting til at passe sammen.

For at komme til nogle af de mere konkrete ting i hvidbogen, så er der nogle eksempler på direkte miljøregulering – så tæt man nu kommer på det. Man foreslår, at man i internationale organer diskuterer afgifter på flybrændstof. Og det er jo helt klart et område, hvor den nationale og regionale regulering overhovedet ikke kan gøre noget. Hvis man vil have en bedre sammenhæng mellem omkostningen ved transporten og de ressourcer, man bruger til den, end tilfældet er i dag, og man derfor vil lægge nogle afgifter på flybrændstof, så er man nødt til at gøre det i international sammenhæng. EU er ikke en gang nok; man



skal til ICAO og andre internationale sammenhænge, men det er klart, at det giver meget større gennemslag, at EU taler med én stemme.

Man kunne også spørge, om et spørgsmål som skibsbrændstof skulle drøftes i den sammenhæng, fordi man dér brænder noget af det mest beskidte af og der i virkeligheden er en miljøgevinst at hente ved en regulering; det er igen et spørgsmål, der klart hører under EU eller den internationale overskrift.

Et andet tema, der er blevet nævnt i hvidbogen, er de frivillige aftaler med producenter af togmateriel, og der har man jo parallellen til den aftale, der er indgået med bilindustrien om at nedsætte energiforbruget i de biler, der kører i Europa, ganske betydeligt – en aftale, der, hvis den holder, er enormt flot. Det er virkelig meget mere, end man næsten kunne have lovgivet sig til på nogen som helst områder. Jeg synes, det er meget fornuftigt også at gå i gang med sådan en diskussion med producenter af togmateriel, og man kunne tage skibene og flyene med. De dér frivillige aftaler, der bliver indgået på internationalt niveau, er i virkeligheden en meget hensigtsmæssig regulering af emissionerne fra de forskellige typer transportmidler, tror jeg.

Så meget om den egentlige, direkte miljøregulering. En anden grund til, at der ikke er mere om det i hvidbogen, er selvfølgelig, at det varetages af det generaldirektorat, der arbejder med miljø.

Det næste spørgsmål, jeg vil tage op, er det miljøaspekt, der ligger i, at man vil forsøge at presse valget af transportmiddel mere over mod jernbanen; og det er noget af det, der har været diskuteret ganske meget i dag. Jeg vil bare kort sige, at jeg også synes, at det er en lille smule absurd at fastfryse balancen mellem transportformerne på 1998-niveauet. Der er jo ikke nogen begrundelse for, at man lige præcis skulle lande der. Produktionsmetoderne udvikler sig, logistikkoncepterne udvikler sig. Hvorfor skulle valget af transportmidler så ikke også udvikle sig?

) Men man kan selvfølgelig være opmærksom på, at den måde, både produktionsprocessen og logistikkoncepterne udvikler sig på, er meget betinget af den meget lave pris, der er på transport. Det kan, som Michael Svane var inde på, betale sig at transportere den her sko enormt langt. Og det er så spillet mellem omkostningerne ved transport over for, hvad man kan vinde ved at splitte produktionen op i meget små enheder.

Vi har i Transportrådet lavet nogle analyser af det her med at flytte gods fra vej til bane og kommer i virkeligheden frem til nogenlunde det samme som Europa-Kommissionens hvidbog: Hvis man virkelig skruer på alle knapper – afgifter på vejtransporten, bedre infrastruktur, bedre kvalitet i jernbanetransporten osv. – kan man måske over en periode flytte 6-8 pct. af vejgodset. Det er meget lidt i forhold til den vækst, der i øvrigt sker; det vil betyde, at 3-4 pct. af energiforbruget falder væk og i størrelsesordenen 1 pct. af den plads, som det gods optager på vejene. Det er altså en meget, meget stor indsats for en meget, meget lille effekt. Derfor vil jeg ligesom Peder Andersen sige, at der altså er

bedre og lettere midler, hvis man vil gøre noget ved trængselsproblemer, sikkerhedsproblemer og miljøproblemer.

Og så skal man nok have fat i personbiltrafikken, og man skal ikke mindst have fat i den de steder, hvor problemerne er, og ikke prøve at løse problemet helt generelt. Der er jo meget stor forskel på, hvordan det ser ud i Randstadtområdet eller Ruhrområdet, og hvordan det ser ud i Nordsverige og Nordfinland, og der skal være forskel på det. Der skal samspillet mellem den nationale regering og EU-regeringen være meget mere eksplicit end det, vi ser i hvidbogen her.

De snakker også om overflytning af passagerer fra fly til tog, højhøjstighedstog som erstatning for fly – også af hensyn til miljøet – og der har vi også set nogle meget gode eksempler fra Sverige med X 2000, vi har selv bygget en storebæltsforbindelse, der har haft den effekt, og der er også gode eksempler nede fra Europa.

Man skal gøre sig klart, at der skal være mange, der skal fra det ene sted til det andet, før højhastighedstoget bliver rigtig interessant; der skal være en tilpas høj frekvens, før det er interessant at bruge det. Og så skal man have en sammenlignelig rejsetid. Det hjælper ikke noget, at det varer 2-3 timer længere med toget end med flyet, for så sidder en meget stor del af passagererne i flyet. Derfor tror jeg måske ikke på, at der fra en dansk synsvinkel er så mange steder, hvor højhastighedstogene har et frygtelig stort potentiale, knap nok København-Hamborg.

Til sidst vil jeg lige give effektiviseringen af transportsektoren et ord med på vejen. Man skal ikke være blind for, at der faktisk også ligger et miljøaspekt der, for jo mere man får effektiviseret, jo mere gods man får fyldt ind i bilen, og jo flere passagerer man får ind i tog og busser, jo mindre er miljøbelastningen for den transportopgave, vi taler om.

Her har EU jo en vigtig rolle med at skabe fri konkurrence på ens betingelser. Det har været nævnt før, og vi har også hørt om en masse steder, hvor det knirker lidt endnu, men det kan helt klart kun drives af EU, og det skal drives af EU. Der skal være ens regler og vilkår; der skal være ens kontrol, og den skal udføres på samme måde og have samme konsekvens, og så skal der være sikkerhed og miljøaspekter bygget ind i den regulering, sådan at vi får en konkurrence på de vilkår, vi gerne ser den. Jeg tror ikke, jeg vil sige mere om det; det er ret indlysende, at det der samspil mellem regulering og den fri konkurrence også er medvirkende til at styrke miljøet.

En lille sidebemærkning om det: Hvis man vil tage fat i kørselsafgifterne, er det også enormt vigtigt, at EU får harmoniseret den måde, man vil opkræve dem på. Og det skal gøres, inden der er for mange lande, der lægger sig fast på et system, for ellers bliver det helt umuligt at få ens regler.

Til allersidst vil jeg lige nævne et tema i hvidbogen, som jeg ikke rigtig kan se på dagsordenen. Det er det, der hedder »Brugeren i centrum«. Det handler bl.a. om sikkerhed og fælles billetsystemer og den slags, som vi sådan set er meget gode til i Danmark. Men så

er der et aspekt, som jeg synes, vi skal have lidt fokus på, for det er vi ikke så gode til: Rettigheder for brugerne. Har man købt en billet til fly, tog, færge eller andet og så måske kommer frem 2-3 timer senere end det, der var planlagt, så siger man i det danske system, at det var bare ærgerligt. Men der er faktisk i EU og mange andre lande nogle takter i gang med, at man så skal have en eller anden form for compensation, en erstatning, som måske kunne være en drivkraft til, at det ikke sker helt så tit. Også spørgsmålet om en vis kvalitet af den kollektive trafik er noget, som man bringer ind under det her om brugeren i centrum. Det var måske noget, vi kunne tage op i Danmark.

**Ordstyreren:**

Tak for det. I mellemtiden har Kaj Ikkast lige sørget for at aftale med de politiske partiers ordførere, at man ligesom den øvrige forsamling melder sig med spørgsmål og andet, så vi har en rimelig chance at holde tiden. Og jeg har noteret mig, at i hvert fald Margrete Auken gerne vil på. Så melder I jer alle sammen alligevel? Jeg skriver lige her, hvem vi har: Jeg havde Claus Lindegaard fra SiD Kastrup, kan jeg se. Så var der Margrete Auken, og vi har Poul Fischer, Martin Lidegaard og Ole M. Nielsen. Er det ikke korrekt?

Jeg vil bede jer om at være korte, klare og præcise – vi har også én her – og vi starter henede på tredjesidste række: Claus Lindegaard.

**Claus Lindegaard (SiD Kastrup):**

Tak, så slipper jeg jo for at præsentere mig selv.

Det er lige en uddybende kommentar til det høringssvar, som SiD har afgivet specielt inden for luftfart, hvor vi tager lidt afstand til, at det er ICAO og Europa-Kommissionen alene, der skal give regler. Vi mener faktisk, at de respektive lufthavne skal have mulighed for at lave differentierede priser, alt efter hvor støjende og forurenende flyene er, og om de kommer i eller uden for peakperioder.

Og så kan jeg da lige til den sidste taler sige, at Europa-Kommissionen har et forslag i røret, der sikrer passagerernes rettigheder, specielt inden for luftfarten. Men det kan jeg forestille mig, at man kommer ind på senere i dag.

**Ordstyreren:**

Jeg mener nu også, at den forrige taler rent faktisk sagde, at der var sådan et forslag. Så er det Margrete Auken.

**Margrete Auken (SF):**

Jeg har to spørgsmål. Det ene er til Jens Hennild: Når du siger, at man ikke må gå ind og kikke på transportmængden, synes du så også, at de dér bedårende eksempler med tomaterne, postevandet og toiletpapiret er udtryk for en meget, meget stor rationalitet inden for

industri osv. – at sådan noget får lov til at køre, i stedet for at man går ind og laver en pris-sætning, som gør det mindre rationelt at køre rundt med det? Jeg skal bare lige høre niveauet for, hvor du mener, at ambitionerne skal sættes ind.

Og så til Susanne Krawack: Skal vi i diskussionen om miljømålsætningerne inden for transporten på forhånd opgive, at transporten kan komme til at leve op til – nu siger jeg ikke de CO<sub>2</sub>-mål, der var ideelle ud fra IPCC's rapporter; det er noget helt andet, vi snakker om – bare dem, vi f.eks. har vedtaget i Danmark. Jeg så, at Bendt Bendtsen for nylig sagde, at man ikke havde fraveget målene for transportsektoren i regeringens oplæg; men jeg hørte jo altså vores minister her forleden dag sige, at det havde man for længst gjort. Så er jeg ikke klar over, hvem af de konservative ministre, der tegner regeringen dér. Men hvis vi nu siger, at man ville leve op til målene, er det så fuldstændig overdrevent vildt, absurd, helt ude i hampen, at forestille sig, at transportsektoren kunne leve op til målene, og nu snakker vi om CO<sub>2</sub> og ikke de andre ting?

**Ordstyreren:**

Tak for det. Poul Fischer, Dansk Folkeparti.

**Poul Fischer (DF):**

Når man taler om én af målsætninger, afkoblingen mellem økonomisk vækst og væksten i transporten, bliver man jo nødt til at definere, hvad det er, man taler om, for jeg kunne jo høre på taleren fra Det Økonomiske Råd, at det hang nøje sammen. Det vil sige, dér måler man på kilometer.

Men der er jo en anden faktor, der ikke har været talt ret meget om, nemlig uheldsfrekvensen. Tager man hvidbogen, er der i de sidste 30 år dræbt gennemsnitligt 55.000 om året. Dette tal er nu 40.000. Vi er enige om, at det er alt for mange, men det er dog gået i den rigtige retning, tillige med at transportmængden har været kraftigt stigende.

Nu kan vi også høre fra den sidste taler, at CO<sub>2</sub>-udslippet jo heller ikke ligefrem er proportionalt med den økonomiske vækst, og det er jo klart, at det er forskningen, der har hjulpet på det. Men du var inde på, at man skulle bruge afgiftsinstrumentet, og så er mit spørgsmål, om det ikke kan klares forskningsmæssigt. Og hvor langt ligger vi dags dato i Danmark fra de internationale aftaler, vi har, om nedbringelse af CO<sub>2</sub>-udslippet? Hvis der er nogen, der har nogle tal på det, var det interessant at vide.

**Ordstyreren:**

Tak for det. Martin Lidegaard, Det Radikale Venstre.

**Martin Lidegaard (RV):**

Jeg vil gerne starte med et spørgsmål til Jens Hennild, for det var ikke helt klart for mig, hvad DI's holdning til afgiftspolitikken var. På den ene side nævnte du, at der ikke var grundlag for at ændre meget på balancen mellem de forskellige transportformer, fordi de hver havde sin komparative fordel, og du ønskede ikke stigende priser på nogen transportformer. På den anden side nævnte du meget rigtigt, at vi har sparet 50 pct. på CO<sub>2</sub> i Danmark, og det er netop med de incitamentgivende afgifter; du nævnte selv, at vi har brug for ny teknologi, at vi har brug for at satse på udviklingsteknologi, og det fremmer man jo netop ved at lægge afgifter. Så går du ind for afgifter, eller går du ikke ind for afgifter? Og i givet fald, hvilke former?

Jeg kunne så godt tænke mig at spørge Susanne Krawack – lidt i samme bolledej, havde jeg nær sagt: Det kan godt være, at jernbanerne ikke kan løse alle problemerne. Det tror jeg sådan set er en meget rigtig analyse, og det er også på tide, at vi ikke bare råber jernbane, hver eneste gang vi skal løse transportproblemer. Men hvad så? For det der med at tørre den af på regionerne alene, går jo heller ikke, for der er jo en sammenhæng mellem, hvad man kan lave regionalt, og hvad man laver på europæisk plan på jernbaneområdet f.eks. Så mit spørgsmål er: Hvordan ser du på afgiftsproblematikken? Hvor nødvendige er afgifter, hvad kan de bruges til, og hvordan skal de bruges regionalt og på EU-plan? Det synes jeg kunne være interessant at få et bud på.

**Ordstyreren:**

Ole M. Nielsen, Kristeligt Folkeparti.

**Ole M. Nielsen (KRF):**

Efter mit indlæg før, fik jeg at vide, at jeg ikke gav udtryk for nogle holdninger. Det kan jeg nu ikke rigtig forstå, jeg ikke gjorde; det synes jeg egentlig, jeg gjorde. Jeg sagde faktisk, at jeg ikke mente, at man kunne afkoble sammenhængen mellem transport og vækst. Det tror jeg sådan set ikke på, men jeg tror på, at vi skal stille nogle krav til transporten med hensyn til miljøvenlighed osv. og måske – det sagde jeg også før – udsætte den økonomiske vækst lidt.

Mit spørgsmål – og det er måske til de to herrer og måske også til Peder Andersen, som er gået – er, om I ikke mener, at der er en chance for en balance, hvor man på én gang stiller nogle krav, ændrer retningerne i trafikken i den retning, vi gerne vil have med hensyn til miljøet osv., og så alligevel samtidig kan opretholde den økonomiske vækst, som måske i virkeligheden går i en anden retning? Det er måske alt for ideologisk at snakke om, men: Kvalitativ vækst i stedet for kvantitativ vækst? Vi har trods alt nogle eksempler på, at sektorer finder nye måder at komme fremad på, når vi stiller krav til dem. Kunne man alligevel ikke forestille sig, at vi kunne komme lidt foran andre dele af verden ved at stille nogle krav til os selv om at gøre ting på en anden måde? Det er så ikke sikkert, at man skal

opformere de tomatplanter i Polen; det er muligt, det falder væk. Men det skulle da være mærkeligt, hvis man ikke kunne udvikle noget andet, fordi transporten nu blev lidt mere besværlig og lidt dyrere, og man stillede nogle krav til den på forskellige måder. Mener I virkelig ikke, at det kan lade sig gøre at køre i en anden retning?

**Ordstyreren:**

Tak for det, så går vi herved.

**Jens Junghans (Selskabet for Grøn Teknologi):**

Selv om jeg ikke er oplægsholder, vil jeg alligevel godt også have lov til at takke, fordi jeg som borger og lægmand kan få lejlighed i at deltage i et sådant arrangement og endog tage ordet.

Jeg har et spørgsmål, og jeg har et forslag, og det kan så være, dirigenten standser mig, inden jeg får lejlighed til at komme med forslaget, men måske kan jeg få lejlighed til at stille spørgsmålet.

En stor dansk virksomhed har som en vigtig rettesnor for både ledelse og medarbejdere, at man skal handle med rettidig omhu. Man kunne så spørge: Handles der med rettidig omhu i Den Europæiske Union, handles der med rettidig omhu i Danmark, når det gælder transportpolitikken? I hvert fald ikke, hvis man ser på de energimæssige forudsætninger for den omfattende og stadigt stigende transport, ikke mindst på vejene og i luften.

Som bekendt har det industrielle samfund i dag som én af sine helt grundlæggende og helt fundamentale forudsætninger en enorm og stadigt stigende tilførsel af energi, især fossil energi.

Ifølge Det Internationale Energiagenturs seneste udgave af World Energy Outlook ligger det globale forbrug i dag på 8 mia. ton olieækvivalenter om året. Det har taget ca. 500 mio. års geologisk tid at spare dette fossile energigrundlag op, som vi trækker på i dag, og – for at sætte det lidt i perspektiv – man kan se, at det årlige forbrug altså svarer til cirka 1 mio. års geologisk opsparring. Hvis Det Internationale Energiagentur får ret i sine prognoser, vil forbruget i 2020 være steget med 50 pct., og det er jo så ikke noget større problem, for så trækker man bare halvanden mio. års opsparring på kontoen.

For oliens vedkommende, som både transportsektoren og landbrugssektoren er overmåde dybt afhængige af, svarer forbruget til knap 4 mio. års geologisk opsparring, hvis man vel at mærke lægger de mest optimistiske og noget omdiskuterede vurderinger af olie-reservernes størrelse til grund, og lægger man mere konservative til grund, er det 7,5 mio. års geologisk opsparring, der ryger hvert år.

Mit spørgsmål til panelet er som følger: I betragtning af de enorme intellektuelle ressourcer, industrisamfundet disponerer over, de enorme kreative ressourcer, de enorme videnskabelige og teknologiske ressourcer, de enorme ledelsesmæssige og organisatoriske

ressourcer osv., der står til rådighed i dag, kan panelet så give bare én eneste grund til at fortsætte med at fyre den fossile energi af i kraftværker, i transportsystemer, i boliger osv. i stedet for at sætte alle forhåndenværende ressourcer ind på at etablere et bæredygtigt energisystem, herunder også et i energimæssig henseende bæredygtigt transportsystem, hvad enten et sådant system skal baseres på vedvarende energikilder alene, på en kombination af vedvarende energikilder og drastiske reduktioner i bl.a. transportarbejdet eller eventuelt på en kombination, der også midlertidigt omfatter atomkraft, hvis dette er uundgåeligt?

Læg mærke til, at klimaproblemet ville forsvinde totalt, hvis man slog ind på den vej.

**Ordstyreren:**

Jeg vil bede dig om at prøve at runde af nu, for ellers skrider tiden totalt.

**Jens Junghans:**

Det, der sker i dag, er aldeles uansvarligt i forhold til både Margrete Aukens oldebørn og mine børnebørn og de øvrige tilstedeværendes børn og fraværendes børn, børnebørn og oldebørn.

Så vil jeg lade forslaget til Europaudvalget ligge.

**Ordstyreren:**

Tak for det. Det var spørgerunden, og så tager vi svarrunden, og jeg vil foreslå, at vi lader Susanne Krawack svare først og dernæst Jens Hennild, og jeg vil bede om, at I af hensyn til tiden også er korte og præcise i jeres svar.

**Susanne Krawack (Transportrådet):**

Det vil jeg prøve. Den første kommentar var om brugerrettigheder. Jeg er godt opmærksom på, at det forslag er på vej på flyområdet, og min opfordring var også mere, at vi i Danmark tænker på, om vi er lidt bagefter i timen på de andre områder og om man skulle prøve at tage det op mere aktivt.

Så stillede Margrete Auken spørgsmålet om, om vi overhovedet ikke kunne nå CO<sub>2</sub>-målene. Jo selvfølgelig kan man det, hvis man vil; det er der ingen tvivl om, at vi kan. Der er et potentiale for at bruge mindre energiforbrugende teknologier, og man kan begrænse væksten i transportsektoren; så der er ingen tvivl om, at man kan, hvis man vil. Det er et spørgsmål om, hvor meget man vil skrue på knapperne, bl.a. afgiftsskruerne.

Det næste spørgsmål var lidt i samme retning, nemlig hvor meget teknologien selv kan, og hvor meget der skal afgifter til, hvis man rent faktisk skal knække kurven også på CO<sub>2</sub>-området, ligesom man har gjort det på mange andre områder. Der er ingen tvivl om, at der er et stort potentiale for mindre energiforbrugende teknologier. Pointen er bare, at den udvikling, vi har set indtil for et par år siden, har været, at bilernes størrelse vokser, samti-

dig med at de mindre energiforbrugende teknologier kommer ind på markedet, sådan at den gennemsnitlige bil i virkeligheden har brugt mere og mere energi, og så er det på et tidspunkt stagneret, og i de seneste par år har vi faktisk set et fald. Enten er det fordi, mange køber bil nummer to – det er konebilen og den lille bil – eller også er det faktisk, fordi de her teknologiforbedringer er ved at slå igennem.

Men det går meget, meget langsomt, så hvis man vil bruge teknologien, tror jeg personlig på, at man skal prøve at skubbe lidt på med nogle afgifter, sådan at det også bliver en rigtig, rigtig god idé på anden måde, end at man får en lidt billigere benzinregning, men at det måske også bliver en billigere bil, man har med at gøre. Jeg tror, man skal styre det lidt tættere end bare at lade teknologiudviklingen køre af sig selv. Den løser det altså ikke alene; så skal man i hvert fald være ret heldig, tror jeg.

Det er ikke, fordi der ikke er et stort potentiale af nye teknologier. Det er der; de kommer bare heller ikke ind på markedet, før markedet er klar til det, og de er tit lidt dyrere. Hvis de skal konkurrere med benzinbilen, og benzinen har den pris, den har i dag, så har de det meget svært. Derfor skal der en eller anden form for afgiftsregulering til for at bruge det teknologiske potentiale, der i virkeligheden ligger ude hos alle bilproducenterne.

Så er der det sidste spørgsmål fra Martin Lidegaard om, hvad vi skal gøre, når nu ikke banen kan klare det hele. Banerne er jo rigtig gode til at flytte store mængder af personer og gods og pendlertrafikken til København ville ikke se godt ud, hvis vi alle sammen skulle køre i bil ind til byen osv. Men jeg tror, man skal have kombinationen af en helt række forskellige virkemidler, for selvfølgelig skal man bruge banen der, hvor den er god, og så skal man gøre sig klart, at bilen altså er langt det vigtigste transportmiddel og skal have gode vilkår der, hvor der ikke er andre muligheder. Men man skal ind med den tætte regulering og prøve at give bilen nogle begrænsninger dér, hvor den kollektive trafik har gode vilkår og faktisk er et godt tilbud. Og der, hvor der ikke er nogen alternativer, skal man lade biltrafikken være lidt billigere. Det er den type regulering, som EU ikke er særlig god til, og som efter min opfattelse ligger på nationalt og regionalt niveau. Når jeg siger regionalt, er Danmark måske en region – det er det der EU-sprog – men det er i virkeligheden noget, vi selv skal tage vare på og finde ud af, hvad er det for nogle mål, vi vil stille, og hvordan vil vi løse det. Så er der en hel række virkemidler, man sagtens kan bruge; men spørgsmålet er at få fundet ud af, hvor man vil ende.

#### **Ordstyreren:**

Tak for det. Så er det Jens Hennild.

#### **Jens Hennild (Dansk Industri):**

Først til Margrete Auken: Jeg skal ikke tage stilling til, hvordan roser og tomater skal transporteres rundt: Jeg skal derimod forholde mig til nogle økonomiske principper – nogle



økonomiske principper om arbejdsdeling, som bl.a. har gjort, at et område som Nordjylland, som Ole M. Nielsen repræsenterer, er et område, som i dag ikke er isoleret, men har en blomstrende industri, som bygger på et internationalt samarbejde. Det er et godt eksempel på international arbejdsdeling, hvor transporten er den helt afgørende forudsætning for, at det kan lade sig gøre.

Lad mig med hensyn til spørgsmålet om afgifter sige til Martin Lidegaard, at det er helt klart, at vi støtter afgifter som et redskab, forudsat at der er tale om provenuneutrale omlægninger af afgifterne. Derfor kan man meget vel forestille sig, at afgifterne indgår i en incitamentsstruktur, således som vi også påpegede med eksempler. Derimod vender vi os imod, at du bruger afgiftsinstrumentet til at pålægge nye byrder, uden adgang til substitution og alene med det formål at generere større indtægter.

Med hensyn til Ole M. Nielsens spørgsmål om balancen, er jeg ganske enig i, at der er mulighed for at skabe en bedre balance mellem transporten og dens miljøbelastning. Men, som jeg nævnte i mit indlæg, opnår du ikke balancen gennem en reduktion af transporten. Du opnår den ved at gøre transporten renere, ved at gøre den bedre, og der er ganske mange gode muligheder for det, muligheder, som vi bør satse på, muligheder, hvor EU kan være drivkraften; og det er den vej, vi skal, hvis vi også skal bevare vores velstand og vores beskæftigelse.

#### **Ordstyreren:**

Tak for det. De 25 minutter, vi blev forsinket af teknikken i starten, har vi nu indhentet med en overskridelse på små 10 minutter, så når vi mødes efter frokost, er vi i gear igen tidsmæssigt.

Jeg vil gerne sige tusind tak til vore tre oplægsholdere for oplæggene her. Så er det sådan, at der i lokalet ved siden af, hvor vi fik kaffe, vil der være det, der hedder en beskeen frokost, dvs. sandwich – meget asketisk som i Folketinget – til gengæld sidder I ikke længe over den, og derfor skulle vi have en mulighed for at mødes igen kl. 13.40 som planlagt ifølge programmet. Velbekomme.

[Frokostpause.]

#### **Ordstyreren:**

Vi er nu klar til at genoptage Folketingets Europaudvalgs og Trafikudvalgs høring omkring Europa-Kommissionens hvidbog om europæisk transportpolitik frem til 2010. Den del, vi skal tage fat i her i eftermiddag handler om lufttransport og vandtransport, og vi starter med lufttransport. Derfor er det med stor glæde, at vi kan byde velkommen til trafikminister Flemming Hansen, som vi også havde i formiddags i forbindelse med landtransporten,

koncerndirektør Jørgen Lindegaard fra SAS, adm. direktør Niels Boserup, Københavns Lufthavne A/S, og endelig direktør Flemming Ipsen fra Maersk Air.

Hermed må man vel sige, at vi ganske kraftigt har fået dækket det ind, der er lufttransport set fra en dansk vinkel. Velkommen til, vi er glade for, at I vil bruge tid på høringer her. Herefter vil jeg overlade ordet til trafikminister Flemming Hansen.

**Flemming Hansen (trafikminister (KF)):**

Hvidbogen er skrevet før de forfærdelige begivenheder i USA den 11. september sidste år. Den har derfor ikke kunnet tage højde for konsekvenserne af disse begivenheder for den forventede udvikling i flytrafikken, og man må jo sige, at hændelsen den 11. september har haft meget alvorlige konsekvenser.

En tydelig konsekvens har indtil nu været en væsentlig nedgang i trafikken. Men det er uvist, hvor stor nedgangen bliver, når tendensen afgørende vender, og hvilken betydning begivenhederne vil få på længere sigt. En anden tydelig konsekvens af begivenhederne er den øgede vægt på luftfartssikkerhed, det, der i luftfarten kaldes security, som vil gøre sig gældende i de kommende år, og som vil give store praktiske og økonomiske problemer.

Flytrafikken vokser år for år. Men væksten er ikke konstant, og allerede i månederne før den 11. september var der tegn på en vis afmatning i den internationale luftfart, hvilket svarede til bevægelserne i de internationale økonomiske konjunkturer.

En anden faktor af betydning for udvikling i flytrafikken er selvfølgelig billetpriserne. Her kan vi ikke vide, hvordan konkurrencen i Europa mellem de store etablerede luftfartsselskaber og de nye lavprisselskaber vil udvikle sig, og hvilke konsekvenser det vil få for den samlede flytrafik.

Jeg vil i den forbindelse minde om, at der i det meste af et tiår har eksisteret et indre marked for lufttransport i EU. Der er fri adgang til markedet for EU's luftfartsselskaber, og der er fri konkurrence på billetpriser og på service. Faktisk omfatter det indre luftmarked også Norge og Island, det vil desuden snart inkludere Schweiz, og det vil inden for få år også omfatte en halv snes lande i Østeuropa.

Selv om der som nævnt er sket et knæk i kurverne for luftfartssektorens udvikling, er hvidbogens generelle betragtninger herom fortsat relevante. Der må også i luftfarten sikres en balance mellem væksten og miljøet, og det skal sikres, at passagererne har ordentlige og rimelige vilkår.

Sektoren har været præget af tiltagende trængsel i det europæiske luftrum og i lufthavnene. De konkrete problemer er ikke så store i Danmark og i det øvrige Skandinavien, men trafikken til og fra vore lande påvirkes af de store problemer længere sydpå i Europa. I den forbindelse fremhæver hvidbogen arbejdet med skabelsen af et fælles, europæisk luftrum, nærmere bestemt er der tale om en bedre fælles styring af lufttrafikken i stedet for de meget fragmenterede flyvekontrollsystemer, der findes i dagens Europa. Dette arbejde er i

fuld gang i EU-organerne, og det støttes meget af den danske regering, og det vil også være et betydeligt punkt under vort formandskab.

Der kan muligvis også opnås en effektivisering af flytrafikken gennem ændringer i reglerne for tildeling af ankomst- og afgangstider i lufthavnene, de såkaldte slots. Behandlingen af forslag fra Kommissionen herom er netop begyndt og vil også være på dagsordenen under vort formandskab.

Udviklingen af bedre flykontrollsystemer og systemer for regulering af slots i lufthavnene kan forbedre effektiviteten, og det kan derfor også have positive miljøeffekter i form af et mindsket behov for flyvning i ventepositioner som følge af trængsel – en ting, som vi sikkert alle sammen har prøvet mange gange, især over den centrale del af Europa.

Miljøpåvirkningen fra luftfarten består af støj og luftforurening. Denne forurening er i allerhøjeste grad grænseoverskridende, idet det enkelte fly ofte befinder sig i mange lande hver dag. Forureningen kalder derfor på løsninger, der er så bredt internationalt funderet som muligt.

Danmark og de øvrige EU-lande arbejder sammen i FN-organisationen ICAO, den internationale civile luftfartsorganisation, der har hovedsæde i Montreal. Vi arbejder sammen om fastsættelsen af internationale normer for bl.a. støj og luftforurening fra fly. Jeg kan i den forbindelse nævne, at der ved ICAO's generalforsamling i efteråret blev vedtaget nogle retningslinjer for landenes videre arbejde med støjbegrænsninger ved lufthavnene med henblik på at løse problemerne på den mest omkostningseffektive måde. Man er herefter i EU gået i gang med arbejdet med et nyt direktiv om bestemmelserne for udfasning af støjende fly ved støjramte lufthavne.

Ved ICAO's generalforsamling blev der også enighed om at anbefale et fortsat arbejde med videnskabelig forskning for at begrænse emissionerne fra fly i form af udstødningsgasser og partikler, og ICAO skal fortsætte arbejdet med udvikling af metoder til afgiftsfastsættelse i luftfarten, der vil kunne bidrage til, at sektoren udvikler sig mere miljøvenligt.

Dette har også sammenhæng med, at der på internationalt plan ikke er indført afgifter på flybrændstof. Europa-Kommissionen nævner i sin hvidbog, at der i de kommende år i ICAO-regi bør forhandles om indførelse om sådanne afgifter. Personlig er jeg overbevist om, at tiden ikke er til det, og de udtalelser fra ICAO bekræfter jo netop, at hvidbogen er skrevet før den 11. september sidste år.

Med hensyn til vilkårene for flypassagerer omtaler hvidbogen, at der skal fastsættes nye bestemmelser om luftfartsselskabernes håndtering af passagererne i tilfælde af overbookning, aflysninger og forsinkelser, et spørgsmål som blev rejst under formiddagens debat, selv om det jo ikke drejede sig om luftfart, men det var så jernbanetransport. Arbejdet med Kommissionens forslag herom er for ganske nylig begyndt i EU-organerne. Man kan vel sige, at dette med forsinkelser og andre ting, som er til ubehag for passagererne er

en af de nye ting, der er kommet op omkring luftfarten, men man kan vel også sige, at det kan være en del af de enkelte selskabers konkurrenceparametre.

Hvidbogen indeholder også nogle forslag, som jeg har svært ved at se det realistiske og fornuftige i. Jeg vil blot nævne den betragtning om, at man ikke bør opretholde flyforbindelser mellem byer, hvor der findes meget hurtige togforbindelser. Om Kommissionen forestiller sig et forbud, og hvordan det i givet fald skal praktiseres, ved jeg ikke, men regeringen støtter det ikke.

Et andet forslag fremføres ofte af Kommissionen, nemlig at den må have overdraget forhandlingerne med tredjelande om luftfartsforbindelserne. Det er svært at se, hvordan det i sig selv skal kunne føre til forbedringer af trafikbetjeningen og forbedring af miljøet. Derfor har jeg svært ved at se, at der skulle være presserende behov herfor.

Nu vil jeg overlade talerstolen til repræsentanter fra luftfartsbranchen, og jeg skal ikke lægge skjul på, at jeg har glædet mig meget til ikke mindst denne del af konferencen, fordi det er så aktuelt, og det er så stærkt aktualiseret efter den 11. september.

#### **Ordstyreren:**

Tak til trafikministeren, og herefter er det koncerndirektør Jørgen Lindegaard fra SAS.

#### **Jørgen Lindegaard (koncerndirektør, SAS):**

Tak for lejligheden til at komme og fortælle ganske kort – for kort bliver det jo, 10 minutter – om nogle af de tanker, vi har gjort os efter at have læst hvidbogen om transport.

Jeg skal ikke trætte jer med beklagelser over SAS's økonomiske situation eller luftfartens situation i al almindelighed. Det er velkendt, at vi står over for store, udfordrende problemer, men det er selvfølgelig også klart, at det er vores opgave at løse dem, givet de forhold, vi nu engang har. Vi kan ikke politisk forvente, at man skal ændre på konkurrencevilkårene i positiv retning for SAS, og vi kan ikke forvente, at nogen skal komme og hjælpe os med at løse de problemer, vi har internt. Det er vores eget ansvar, at vi er kommet dertil, hvor vi er, og det er vores eget ansvar at løse det igen.

Men vi vil meget gerne pege på, at vi har behov for at få lige konkurrencevilkår, både med hensyn til andre flyselskaber i Europa – eller globalt, hvor vi jo arbejder – og selvfølgelig i relation til andre transportformer. Det er jo der, hvor vi synes, at luftfarten får en meget stedmoderlig behandling i hvidbogen. Der bliver talt om det svære valg, men er det i virkeligheden så svært? Gør man det ikke sværere for sig selv ved at vikle transportsektoren ind i flere nye afgifter og forslag, end der måske egentlig er behov for, og som bare giver problemer, når vi skal til at vikle det ud igen?

Vi mangler også i meget høj grad en stillingtagen i hvidbogen til luftfartens kvaliteter som en velegnet transportform. Ikke mindst her i det nordlige Europa – og vi fra SAS betjener jo det allerallernordligste Europa – udgør flyet i mange sammenhænge de eneste

muligheder for at transportere sig fra by til by, og derfor kunne vi godt tænke os, at man en dag politisk kunne acceptere, at luftfart er et nyttigt transportmiddel, ikke bare for erhvervslivet og særlig privilegerede, men for os alle sammen. Det er kun cirka 10 af hvidbogens 140 sider – i den danske udgave i hvert fald – der omfatter luftfartssektoren generelt.

Da jeg kom til flybranchen, spekulerede jeg på, hvad det nu var for én. Jeg havde jo hørt meget om det og havde også læst lidt om andre transportsektorer, herunder togdriften. Vi kender vel alle sammen det gamle slagord, om at der næst efter sexdriften ikke er noget som togdriften, og jeg regnede så med, at flydriften da måtte komme ind på en tredjeplads der; men ikke mindst erfaringerne fra de sidste par måneder har vist, at flydriften vel langt har overhalet togdriften – jeg ved ikke, om den har overhalet sexdriften – i hvert fald, når det drejer sig om interesse; måden, hvorpå man udfører det, er så naturligvis noget andet.

Men det ændrer jo ikke ved det forhold, at togdriften stadig væk er meget interessant, og i hvert fald har man i EU hæftet sig utrolig meget med togdriften; det må være personer, der er utrolig glade for at køre med tog, der har skrevet denne hvidbog. Jeg kan jo ikke stå her og påstå, at den er skrevet af folk fra jernbanerne, men den bærer i hvert fald præg af at være skrevet af nogen, der holder meget af at køre i tog, og det er da naturligvis også dejligt. Man lægger meget op til, at jernbanen skal støttes direkte med økonomiske tilskud, der skal ske afreguleringer osv. og omfattende anlægsprojekter, alt sammen noget, som kan være godt i sig selv, men hvor vi føler, at man ikke laver en fair og lige sammenligning med andre transportmidler.

Man fremhæver, at det er nødvendigt for at ændre den eksisterende balance mellem de forskellige transportformer, at konkurrencen mellem disse reguleres i øget omfang, og man peger på, at jernbanen skal have forbedrede konkurrencevilkår, således at den reelt bliver et konkurrencedygtigt alternativ. Se, ordet konkurrencedygtig er et rigtig, rigtig godt ord. Det er et af de ord, vi alle sammen godt kan lide at bruge, men jeg bliver altid så betænkelig, når der er nogen, der har behov for at stille »reelt« foran konkurrence. Konkurrence er konkurrence, og hvad er forskellen på konkurrence og reel konkurrence? Det kunne jeg godt tænke mig at få uddybet lidt.

Der er meget fokus på afgifter og miljø, og det skal der være; vi ved alle sammen, hvor vigtigt det er, og vi forsøger også i vores branche og ikke mindst i SAS at operere så miljørigtigt, som vi overhovedet magter inden for de muligheder, vi nu har.

I hvidbogen hylder Kommissionen princippet om, at prisen for en transportydelse skal afspejle samfundets omkostninger, og Kommissionen tillægger det stor vigtighed, at regulering af luftfarten foretages globalt. Man tillægger det betydning, at EU's indflydelse skal gøres gennem de internationale organer, som findes, og ministeren nævnte jo allerede ICAO. Vi er selvfølgelig meget enige i, at luftfarten er en global virksomhed, en global industri, og at vi skal regulere og håndtere det globalt. Men i stor kontrast hertil står så

hvidbogens handlingsplan, som jo er helt anderledes læsning. Her foreslår Kommissionen konkret isolerede europæiske reguleringer af luftfarten, f.eks. i form af omkostningskrævende støjreguleringer og krav til f.eks. europæiske afgifter på flybrændstof. Forestil jer, hvordan det er at konkurrere med amerikanske luftfartsselskaber, som i forvejen får enorme subsidier af den amerikanske stat.

Det gør det svært for os at forstå, hvad Kommissionen så i virkeligheden mener, og det kan være, det er derfor, den synes, det hele er så svært. For det deprimerende er jo, at det vil hamre en pæl igennem en i forvejen meget, meget hudløs luftfartsindustri i Europa, hvis EU enerådigt træffer afgørelse om denne lange række af omkostningsøgende reguleringer i europæisk luftfart. Vi vil endnu engang tabe konkurrencekraft i Europa, som sagt først og fremmest til de nordamerikanske selskaber, som vi konkurrerer så hårdt med.

Vi er enige i, at enhver transportform skal betale sine egne omkostninger, men det kræver selvfølgelig, at ordningen kommer til at omfatte alle transportformer, for at den netop ikke skal være konkurrenceforvridende. Vi er derfor imod ensidige europæiske afgifter på flybrændstof, og vi betaler i forvejen i SAS alle de samfundsomkostninger, som vi påfører samfundet i Skandinavien. Man er nok ikke enig i – og vi kan heller ikke bevise – at det finder sted således på globalt plan, at hver bærer sine egne miljøomkostninger; men vi er i hvert fald fuldstændig sikre på og har henvist til det i rapport efter rapport, at vi i SAS og skandinavisk luftfart bærer vore egne miljøomkostninger.

Der er lavet utrolig mange undersøgelser, både i ICAO og i EU, som viser, at afgifter på flybrændstof ikke hjælper et hammerslag i forhold til miljøet. Men man er selvfølgelig på rette spor, hvis man endnu engang ønsker at ramme luftfarten i Europa med nye fiskale afgifter. Argumentationen her minder fuldstændig om den argumentation, som man havde i Folketinget, da man i sin tid indførte den ensidige danske passerafgift. Den blev solgt politisk som en miljøskat og endte, som den altid har været, som en ganske almindelig indtægtskilde til statskassen på bekostning af passagererne og vores danske luftfartskonkurrenceevne. Der er ikke noget nyt under solen her.

Det er også blevet nævnt af ministeren, at et fælles europæisk luftrum frem mod 2004 er et rigtigt udgangspunkt. Det er vi helt enige i; vi har selvfølgelig som alle andre europæiske luftfartsselskaber mærket den stigende lufttrafik i Europa og de stigende forsinkelser, det har givet. Det har naturligvis hjulpet lidt på det seneste, i og med at vi alle sammen har taget så mange fly ud af operation, men der er stadig væk tæt ved kapacitetsmangel i luftrummet, og det er et stort problem for os alle. Det giver naturligvis mere tid for kunderne, men vi flyver heller ikke den korteste vej normalt, og det er klart, at det betyder en dårligere brændstoføkonomi og dermed en større miljøbelastning.

Derfor er vi også meget enige i de udmeldinger, der er kommet om en effektivisering af flyveledelserne. Vi har gode erfaringer i Skandinavien, bl.a. med sammenlægning af den civile og den militære flyveledelse, så vi har stort plus på det her område.

Når det drejer sig om lufthavne, tror jeg, min kollega Niels Boserup vil komme nærmere ind på kapacitetsproblemerne der. Vi tror ikke på differentierede afgifter. Vi tror, at folk har behov for at flyve, når de har behov, møderne starter, når de starter, og flyene til de destinationer, hvor vi skal feede ind, afgår til de tider, de nu gør. Vi tror ikke, at man på rutetrafik kan brede afgangene og ankomsterne ud over dagen, som man naturligvis kan med chartertrafik, hvilket allerede finder sted. Derfor er vi helt sikre på, at en differentiering af afgifter ikke vil betyde lavere, men højere afgifter, og det har vi slet ikke behov for.

Jeg skal her ikke gå ind på resten af hvidbogens få punkter om flydrift, men bare slutte, som jeg startede, med at udtrykke et stort ønske om, at vi i skandinavisk luftfart kan få lige konkurrencevilkår, både med de andre, konkurrerende transportformer og med vores kolleger. Vi har meget, meget lidt behov for nye omkostningskrævende reguleringer på et område, som i forvejen er underkastet en benhård konkurrence. Som jeg sagde før, er vi udsat for, at vores amerikanske kolleger får store statssubsidier, som de direkte bruger til at nedsætte priserne på flybilletter over Nordatlanten, og det, der var svært i forvejen, bliver næsten fuldstændig umuligt for os, når pengene på den måde kan gå direkte fra statskassen og ud i en unfair konkurrence med os andre.

En anden ting, som også er meget vigtig for os, er, at den begyndende konsolidering, som vi har set i europæisk luftfart, kan fortsætte. Et meget vigtigt argument for vores opkøb er vores konkurrent i Norge, Braathens, var, at vi kunne få fyldt flyene mere op. Det er i sig selv en stor miljømæssig forbedring, at vi, i stedet for at flyve med en kabinefaktor på under 50, som vi gjorde før, nu kan komme op på noget, der ligner 65-70. Der ligger enorme besparelser på miljøet i at kunne gøre det. Det er klart, at det bør kunne fortsætte i resten af Europa; så de politiske begrænsninger for, at man kan sammenlægge luftfartsselskaber på tværs af Europa, bør ophæves hurtigst muligt.

#### **Ordstyreren:**

Tak til Jørgen Lindegaard. Jeg troede lige, jeg hørte udtrykket benfaktor – det var ikke et begreb, vi turde indføre blandt os selv i den politiske verden. Vi giver ordet videre til den administrerende direktør i Københavns Lufthavn, Niels Boserup.

#### **Niels Boserup (adm. direktør, Københavns Lufthavne A/S):**

Jeg vil gerne starte med at slå fast, at jeg absolut føler mig som en repræsentant for den kollektive trafik, selv om mange ikke tænker over det. Flytransport er faktisk kollektiv trafik, og kollektiv trafik har normalt en god klang; men jeg må nok indrømme, at jeg vel tilhører en industri, der altid skal kæmpe lidt for sin berettigelse.

Jeg kan lige nævne, at vi har fået broer til Jylland, og det har betydet, at indenrigstrafikken i København, er faldet meget. Jeg synes, det er fornuftigt at have en god distribution af trafik, og jeg er også tilhænger af, at den mest effektive transportform vælges. Men man

skal altså ikke tro, at flytrafik er fritaget for afgifter, for hver gang der går en passager igennem min lufthavn og ender i en provinslufthavn, er der på hans billet 150 kr., som vi sender direkte videre til statskassen. Jeg kan nævne, at jeg selv får 40 kr. pr. passager, der går igennem. Og så er det gratis at komme tilbage; det er ligesom med Fanøfærgeren, at de fleste kommer tilbage igen. Så det der med, at flytrafik bare er gratist, er faktisk ikke rigtigt.

Derimod er **København Lufthavn et aktieselskab**. Vi har nogle tusinde aktionærer; vi er faktisk temmelig mange. Vi er meget få store; en af de store er staten, der sidder på 34 pct. af aktierne. De får udbytte, og vi betaler selskabsskat; og sidste år stod der i vores regnskab, at vi betalte 180 mio. kr. i selskabsskat, tror jeg. Så det er en sandhed med modifikation at sige, at lufttrafik er noget, der får tilskud og ikke betaler.

Nu er jeg sat på under luftfart, og det vil jeg også gerne være, men i virkeligheden betragter jeg en moderne lufthavn som et intermodalt trafikknudepunkt – det er et EU-udtryk, det lyder ikke så mundret, men det hedder det altså – og det sætter vi en ære i at være. Vi er glade for, at vi har fået jernbanen ud til Københavns Lufthavn, og vi er glade for, at vi forhåbentlig også får en metro; den glæder vi os meget til, og det gør både de rejsende og mange af mine medarbejdere også, så den støtter vi varmt. Vi laver rutebilstationer, busstationer, derude, og det er os, der betaler dem, ikke HT.

I det hele taget vil vi gerne have, at der er en fornuftig arbejdsdeling mellem de forskellige transportformer, og det kan der blive meget, meget mere af. Med risiko for at komme med nogle af mine personlige synspunkter vil jeg også godt sige, at jeg synes, at man må prøve at gøre de offentlige transportmidler mere attraktive – det er også noget af det, der blev talt om i formiddags.

Jeg skal nok lade være med at hænge nogen ud, men jeg kan alligevel ikke lade være med at tænke på, at da vi udbyggede ude i lufthavnen, kom jeg ind til DSB og spurgte, om vi så ikke skulle lægge et godsspor i nærheden af vores cargoområde, og så sagde de: Hvem skal bruge det? Så opgav vi det. Da vi så fik jernbanetog derud, spurgte jeg, om det ikke ville være smart, hvis man kunne checke sin kuffert ind i Odense og så se den igen på den destination, hvor man skulle være; så kunne vi give toget et flynummer, og jeg har sørget for, at vi har bygget en ny station, og hele systemet ligger nede i jorden, vi kan bare tage fat på det. I kan smide kufferten af på perronen, og så kan vi køre den direkte op i vores bagagesorteringsanlæg. – Jamen, hvem er dog interesseret i det? sagde de så. – Ja, jeg kender altså en firsårig gammel dame, som ville elske, at hun kunne slippe af med sin kuffert i Odense.

Ude i Københavns Lufthavn har vi kurérselskaber, som distribuerer små pakker, eller hvad det nu er, med fly ud over hele Skandinavien. Vi er faktisk knudepunkt for den slags trafik. Hvad ville være mere oplagt, end at man satte en eller anden boks af i et X 2000-tog, hev nogle passagersæder ud eller satte en ekstra vogn ind og sørgede for, at de der kurér-



pakker kunne køre til Stockholm i løbet af fem timer? Og så få dem smidt ud? I stedet for holder der altså hver aften ude i min lufthavn – jeg er ikke særlig stolt over det – en himmelsk hærskare af små biler og store biler, som kører alle mulige steder hen i verden. Det er ikke rationelt.

Så der er altså behov for at få gang i samarbejdet mellem de forskellige transportformer. Jeg vil godt sige på mine kunders vegne, at jeg altså ikke synes, det er dér, det halter; jeg synes faktisk, der er en hel del andre steder, hvor man godt kunne udvise lidt initiativ og få en mere effektiv arbejdsfordeling.

Man må altså ikke glemme, at luftfart er en global industri; det bliver man altså nødt til at tænke på. Og selv om EU er stor, synes jeg altså, at de somme tider tænker, som om resten af verden ikke eksisterer. Hvis man gerne vil flyve med amerikanske luftfartsselskaber om 10 år, skal man bare lægge en masse byrder på mine kunder; så er det i hvert fald helt sikkert, at det er dem, der flyver i stedet for europæiske luftfartsselskaber. Det ønsker jeg i hvert fald ikke.

Derfor er det – hvad enten man kan lide det eller ej – meget interessant at se, hvordan en effektiv flytransport skaber velstand i området. I dag kender alle en amerikansk lufthavn, der hedder Atlanta; de har haft olympiade osv. For 50 år siden skulle man afgøre, om man skulle have en lufthavn i Birmingham, Alabama, eller om man skulle have en i Georgia, Atlanta. I Birmingham var de ikke særlig interesserede, for de larmer jo, de der flyvemaskiner, så det er ikke så godt. Og i dag er det nok de færreste her, der kan udpege Birmingham, Alabama, på et landkort, hvorimod vi alle sammen ved, hvor Atlanta ligger hene.

Der er en meget, meget stærk sammenhæng mellem flytrafik og vækstudvikling, og jeg taler ikke kun om det teknologiske område, men også om videnområdet. Flere og flere videninstitutioner vælger at lægge sig i nærheden af trafikknudepunkter, fordi det er nemt. Det er Aalborg et godt eksempel på: Fordi man har en fornuftig infrastruktur, herunder en lufthavn, der ligger godt, og en højfrekvent flytrafik til en knudepunktslufthavn, nemlig København, er der altså kommet en vækst i Nordjylland, som ikke ville være kommet, hvis ikke transportformerne havde været til stede.

Når man tænker på de her ting, er det selvfølgelig meget lokalt; men man skal altså gøre sig klart, at vi er en del af en global industri, og meget af det, som man tror, kommer sig af sig selv her i Danmark, er hårdt, hårdt arbejde.

Jeg plejer at spørge sådan en forsamling, men I svarer alligevel forkert, så jeg skal selv svare: Hvor mange oversøiske destinationer tror I, der betjenes af Tysklands hovedstad, Berlin? – Nul! Mange tror ellers, at når nu Berlin er noget nyt og Østeuropa og sådan noget ... Hvor mange oversøiske ruter, tror I, der er fra Hamborg – stor by, økonomi på størrelse med Danmark? – Nul!

Herovre der sidder nogle, der flyver til alle egne af verden. 50 pct. af de passagerer, der kommer igennem Københavns Lufthavn, er transferpassagerer, som egentlig ikke har andet ærinde end at skulle skifte fly. Så kan man spørge, hvorfor vi skal være trædesten for dem; det forurener jo. Det er fordi, I kan komme ud at flyve. For hvis der ikke i hvert andet sæde af de flyvere sad én, som var så venlige at flyve ned over København og hen til et andet sted i verden, så var de ruter der ikke. Derfor tror jeg, at man skal gøre sig meget, meget klart, at vi egentlig er en ret skrøbelig industri, som man nemt kan komme til at mose, selv om vi virker så stærke; og hvis man moser os for meget, får det meget, meget dramatiske konsekvenser for et moderne industrisamfund, som bygger virkelig meget på viden. Og hvad er viden afhængig af? Viden er afhængig af kommunikation, og hvis ikke det er til stede, sker udviklingen andre steder. Det er svært nok i forvejen.

#### **Ordstyreren:**

Mange tak for det. Som valgt på Amager er man jo meget optaget af, hvad der sker ude i det hjørne der. Men det må vi jo skubbe til side i den store europæiske sammenhæng, så den næste er direktør Flemming Ipsen fra Maersk Air.

#### **Flemming Ipsen (direktør, Maersk Air A/S):**

Også fra mig skal der lyde en tak til Europaudvalget og Trafikudvalget for at få chancen for at deltage i høringen her i dag og præsentere Maersk Airs stilling til en række af hvidbogens forslag.

Belært af tidligere tiders synder håber jeg, at det vil være forsamlingen bekendt, at der er ting, som Maersk Air og SAS aldeles ikke kan tale om, og det kan medføre, at der er visse overlap med de bemærkninger, jeg vil komme med senere.

Generelt kan jeg sige, at jeg kun kan være enig med hvidbogen i, at transportsektoren er en uundværlig del af et moderne samfund, og at mobiliteten er et uundværligt gode for såvel erhvervslivet som den enkelte borger. Et effektivt transportsystem har betydning for Europas konkurrenceevne på internationalt plan og dermed betingelserne for vækst og beskæftigelse.

Hovedvægten i hvidbogen ligger, som vi har hørt, på den mere landbaserede del af transportmønsteret, og luftfarten har kun fået ca. fem pct. eller ganske få sider af selve hvidbogen.

Luftfarten flytter ca. 5 pct. af personbefordringen i Europa, og det kan lyde af lidt; men det er altså opgjort i rigtige tal ca. 500 mio. personer, der bliver flyttet med fly på årlig basis.

Hvidbogen omtaler forbrugerbeskyttelse, og der har allerede været bestræbelser i gang på dette område på frivillighedens basis. Det skal siges, at Maersk Air selvfølgelig støtter Kommissionens ønsker på dette felt om at forbedre forbrugernes rettigheder i trans-

portsektoren, men det må være klart, at Kommissionen bør overlade udarbejdelsen af et sådan regelsæt til selskaberne selv og deres organisationer, naturligvis i samråd med Kommissionen.

De europæiske luftfartsselskabers organisationer deltog i 2000 og 2001 i et samarbejde mellem EU, lufthavnenes organisationer, samt forbrugerorganisationer med henblik på på frivillig basis at søge etableret et regelsæt om bedre forbrugerbeskyttelse. Arbejdet resulterede bl.a. i en frivillig Airline Passenger Service Commitment, som blev indført den 14. februar dette år. En del af de specifikke commitments, der ligger i dette regelsæt, har allerede været praktiseret i flere år, men er nu blevet formaliseret, og det støtter vi i Maersk Air. Vi støtter det endvidere, når Kommissionen i hvidbogen siger, at der er hensigt om at gennemføre tilsvarende initiativer for de øvrige transportområder.

Imidlertid finder vi det stærkt beklageligt, at Kommissionen i januar i år, inden den nævnte frivillige ordning blev indført, uden nogen form for forvarsel og forudgående konsultation med luftfartsselskaberne og disses organisationer, fremsatte et forslag til forordning om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning ved egentlige aflysninger af afgang eller lange forsinkelser. Disse elementer er, finder vi, i det store og hele fuldt ud dækket i den nu indførte frivillige commitmentordning; og kompensation ved boardingafvisning er endvidere allerede dækket i eksisterende forordninger.

Vi føler, at dette nye direktivforslag fuldstændig er i strid med ånden fra de sidste to års forhandlinger på frivillig basis, hvor Kommissionen deltog aktivt. Vi finder endvidere, at det er et regelsæt, der er overdrevent og ganske urimeligt; bl.a. forhøjes erstatningen til personer, som ikke kommer med flyet pga. overbookning, med ikke mindre end 500 pct., og det, mener vi, er helt ude af proportion med det store antal billetkategorier og -priser, der findes på markedet i dag. Endvidere finder vi, at forslaget er aldeles mangelfuldt, idet det ikke tager højde for de fundamentale forskelle mellem på den ene side rutetrafik og på den anden side chartertrafik.

Med hensyn til et fælleseuropæisk luftrum kan vi sige, at den styring og kontrol, der har været i det europæiske luftrum siden luftfartens barndom, har været præget af et kludetæppelignende system bestående af nationale styringssystemer og kontrolcentre, hvilket til tider har medført trafikpropper og forsinkelser. EU er således i dag handicappet af, at trafikstyring ikke er organiseret med den nødvendige integrering. Der foregår ganske vist et samarbejde mellem de forskellige flynavigationstjenester via det såkaldte Euro Control, som har gjort det lettere at passere de forskellige nationale luftrum; men styringen er så langt fra optimal.

Luftfartsselskabernes organisationer har i adskillige år efterlyst et europæisk, homogent og velfungerende system, og organisationerne har endog i midthalvfemserne fremsat forslag til, hvorledes dette kunne opnås. Men de ansvarlige politikere har ikke haft mod og

vilje til at løse problemerne, og i mellemtiden har denne passivitet haft negative påvirkninger på miljøet, forbrugerne og luftfartsselskaberne.

Vi hilser derfor velkommen, at Kommissionen nu har fremsat forslag om, at der i EU i år 2004 skal være etableret et fælles europæisk luftrum, det såkaldte Single European Sky. En bedre udnyttelse af luftrummet vil bidrage til øget trafiksikkerhed og færre forsinkelser samt have en positiv effekt på miljøet.

Med hensyn til lufthavnskapaciteten må vi sige, at en mere effektiv udnyttelse bl.a. kan opnås ved, at de enkelte luftfartsselskaber i mere udstrakt grad, end tilfældet er i dag, er fælles om passagerfaciliteterne i terminalbygningerne. Vi mener, at man derved kan udnytte ressourcerne mere optimalt. Såvel de sæsonmæssige som de daglige spidsbelastningsperioder i lufttrafikken skaber problemer for både lufthavnene og luftfartsselskaberne.

Maersk Air mener, ligesom SAS gav udtryk for, at det ikke er specielt hensigtsmæssigt at indføre sådanne afgifter. Vi mener ikke, at det løser det fundamentale problem; og i en verden, hvor vi lever i et meget prisfølsomt environment, vil det blot forskyde disse belastninger uden egentlig at komme til ondets rod.

Hvidbogen taler også om principperne for egentlige lufthavnsafgifter. Kommissionen fremsatte for et par år siden et forslag til direktiv om fælles regler og principper for lufthavnsafgifter. Henset til lufthavnenes reelle monopolstilling var dette initiativ fra kommissionens side overordentlig velkomment, og Maersk Air beklager, at direktivforslaget endnu ikke er blevet fremmet og vedtaget.

Hovedelementerne i det nævnte direktivforslag var, at lufthavnsafgiftssystemerne i EU skulle baseres på ikkediskriminerende, omkostningsrelaterede og gennemsigtige principper. For så vidt angår det første og det sidste princip om henholdsvis ikkediskrimination og gennemsigtighed, kan vi fuldt ud tilslutte os. Men med hensyn til princippet om omkostningsrelation kan vi derimod kun støtte synspunktet så langt, at en given lufthavnsafgift ikke må være højere end de til den pågældende serviceydelse medgæede omkostninger. Dermed er imidlertid ikke sagt, at der for enhver lufthavnsafgift også skal være fuld omkostningsdækning. Princippet om omkostningsrelation følger i øvrigt af EF-traktaten, herunder specifikt artikel 82, som vi har et vist kendskab til.

Lufttransportens vækst var et punkt på EU's topmøde i Göteborg i juni 2001, og også der var Kommissionens hvidbog genstand for drøftelse, herunder transportsektorens vækst set i en miljømæssig sammenhæng. De underliggende strukturelle årsager til luftfartens vækst er bl.a. den gennemførte – og tiltrængte – liberalisering af europæisk luftfart, borgernes øgede frihed og ændrede aktivitetsmønstre samt øget velfærd.

Hvis Kommissionen måtte ønske at begrænse luftfartens vækstrater, hvilke rejseformer ville den så ønske begrænset? Vil vi opleve, at Kommissionen fortæller nogle befolkningsgrupper, at de ikke må flyve? Hvorledes harmonerer denne indstilling i så fald med de

europæiske idealer om fri bevægelighed og social samhørighed? Det harmonerer ikke, idet sådanne planøkonomiske tiltag ligger langt fra traditionel vestlig tankegang.

Med hensyn til støj og emission og miljøafgifter mener vi, at hensyntagen til og beskyttelse af miljøet er et anliggende for os alle, og luftfartsindustrien er naturligvis ingen undtagelse. Men det skal også siges, at såvel flyfabrikanter som andre, som et led i den naturlige tekniske udvikling, kontinuerligt arbejder på at nedbringe støj og anden form for emission, som luftfartøjer afgiver. Og mange luftfartsselskaber, herunder Maersk Air, deltagere aktivt sammen med flyfabrikanterne i denne udvikling.

Maersk Air finder anledning til at præcisere, at eventuelle miljøproblemer hidrørende fra luftfarten retfærdigvis ikke skal ses i en snæver europæisk økonomisk sammenhæng alene, men i en bred international økonomisk sammenhæng. Dette er nødvendigt for at sikre luftfartsselskabernes internationale konkurrencedygtighed. Når der er tale om eventuelt at indføre miljømæssige restriktioner, er i givet fald ICAO, som tidligere nævnt, det eneste rette forum.

Maersk Air støtter det af Kommissionen fremsatte forslag om oprettelse af en europæisk myndighed for luftfartssikkerheden, det såkaldte EASA-institution til afløsning af JAA, som står for Joint Aviation Authorities, og som, som navnet antyder, ikke er en egentlig myndighed, men en samling af eksisterende myndigheder. Luftfartsindustrien forventer imidlertid, at der i den overgangsperiode, hvor arbejdsopgaverne gradvist overføres fra JAA til EASA, ikke bliver pålagt industrien ekstra administrative omkostninger som følge af det dobbelte lag af bureaukrati, der kan forudses i en sådan situation.

Vi ønsker, at transportsektoren liberaliseres og privatiseres – og der tror jeg ikke, vi står alene – og at de enkelte sektorer opererer på markedsmæssige vilkår og er selv bærende.

Maersk Air støtter Kommissionens bestræbelser på at integrere de forskellige former for persontransport og gøre det lettere at skifte mellem de forskellige transportformer. Et integreret billetsystem bør etableres mellem de forskellige transportformers organisationer, således at alle selskaber inden for den enkelte sektor kan deltage i et såkaldt fælles billetringssystem til gavn for den kollektive transport.

Afslutningsvis skal bemærkes, at Maersk Air i princippet anerkender Kommissionens ret til på Fællesskabets medlemslandes vegne at forhandle luftfartsaftaler med tredjelande på bekostning af det hidtidige bilaterale luftfartsaftalesystem. Vi er enige med trafikministeren i, at der nok ikke er det store hastværk med at få dette gennemført, men vi mener, at det på sigt i første række bør prøves i relation til USA, som inden for de sidste knap 10 år har indgået bilaterale open skies-aftaler med flertallet af Fællesskabets medlemslande. Dette har givet de amerikanske luftfartsselskaber større muligheder for at operere inden for Fællesskabets indre marked, medens modsat det amerikanske indenrigsmarked fortsat er lukket land for fremmede luftfartsselskaber.

**Ordstyreren:**

Tak til Flemming Ipsen fra Maersk Air. Vi går nu over til debatten, og jeg vil foreslå, at vi gør som før og lader ordførerne gå med ind i talerrækken, så vi får en mere glidende debat. Så jeg skal høre, hvem der vil melde sig først? Det betyder selvfølgelig, at ordførerne også kan melde sig, men vi blander lidt. Og man siger lige, hvem man er. Ole Asmussen fra Statens Luftfartsvæsen.

**Ole Asmussen (Statens Luftfartsvæsen):**

Jeg vil advare en lille smule mod at tro, at skabelsen af The Single Sky i Europa i sig selv fører til færre forsinkelser i Europa. Det vil være ligesom at spænde livremmen ud, det bliver man ikke federe af.

Det er sådan, at der er sket et betydeligt fald i forsinkelserne i Europa i de seneste år, og der er sket et meget kraftigt fald efter den 11. september. Det er også sådan, at der skal gennemføres en masse tekniske forbedringer for at få forsinkelserne ned, således har man netop den 24. januar gennemført en reduced vertical separation minima, dvs. man har sat afstanden, hvormed fly skal passere hinanden i luften, ned fra 2.000 fod til 1.000 fod, og det ville, hvis det nu var en motorvej, sige, at man lavede et spor til eller noget i den retning. Man forøger faktisk kapaciteten til det dobbelte i det lag, hvor man flyver.

Med det fald i forsinkelserne til halvdelen, der er sket som følge af, at kapaciteten i november gik ned, og med den nye reduktion af afstanden og med de planer, der i øvrigt er om at bruge den såkaldte CFMU mere effektivt og taktisk – det er den datamaskine, der planlægger alle flyene i Europa – vil man kunne nedbringe forsinkelserne med ca. 30 pct. Der er gode muligheder for, at man får has på de forsinkelser, som skyldes lufttrafiktjenesten, hvad enten man laver Single Sky eller ej, og de tiltag er i hvert fald helt nødvendige, hvis man vil have has på forsinkelserne.

**Ordstyreren:**

Tak for det. Så er det Martin Lidegaard.

**Martin Lidegaard (RV):**

Tak for indlæggene. Jeg tror, at alle, der arbejder med de her ting, har stor forståelse for de problemer, som flybranchen er løbet ind i efter den 11. september; men jeg håber også, at I har forståelse for, at vi med det langsigtede perspektiv selvfølgelig ikke kan tage udgangspunkt i de problemer, for de bliver forhåbentlig overvundet over de næste 10-20 år.

Derimod mener jeg, at vi ikke kan komme udenom i et eller andet omfang at tage hensyn til det meget kraftige prisfald, vi har haft på billetpriserne på fly i kraft af liberalise-

ring, i kraft af den økonomiske vækst, og som sådan set er meget glædelig, fordi det giver flere folk – også folk, der ikke er så økonomisk stærkt stillet – mulighed for at rejse mere.

Men jeg mener alligevel – og det er også derfor, mit parti har været blandt dem, som gerne vil se positivt på en afgift på flybrændstof på internationalt plan – at der, med så stor diskrepans imellem udviklingen i priserne på f.eks. tog og fly, at det i dag næsten ikke kan lade sig gøre at finde en destination i Europa, hvortil det er billigere at tage toget end at tage flyet, er en eller anden udvikling, som er gået skævt, og som bl.a. skyldes, at vi ikke har de miljøafgifter, som vi skal have på flytransporten.

Derfor to spørgsmål til panelet. Det ene er: Jeg forstår ikke – det må man forklare mig – hvorfor det er konkurrenceforvridende at indføre flybrændstofafgifter i Europa for alle de fly, der flyver i Europa, ikke kun de europæiske luftfartsselskaber, men selvfølgelig også de amerikanske og hvem, der i øvrigt må flyve; altså lægger den på destinationen Europa, ikke på europæiske luftfartsselskaber. Hvorfor er det konkurrenceforvridende?

Det andet spørgsmål, jeg gerne vil stille, er – hvad Flemming Ipsen sikkert allerede svarede på, men jeg synes ikke, jeg hørte det, eller også var det uopmærksomhed – i forhold til sikkerhedsspørgsmålet. Er I enige i, at hvis man får ét stort luftrum i Europa, så bør vi i fremtiden lægge kontrollen med de enkelte luftfartsselskaber i en europæisk enhed i stedet for i de enkelte lande, altså i EASA frem for nationalt? Er I enige i den betragtning fra Flemming Ipsens side?

**Ordstyreren:**

Tak for det, og så skal vi over til Jens Junghans' røde jakke der. Og jeg må bede om, at spørgsmålet er kort og præcist.

**Jens Junghans (Selskabet for Grøn Teknologi):**

Du vil blive overrasket.

**Ordstyreren:**

Fantastisk. Det var dejligt.

**Jens Junghans (Selskabet for Grøn Teknologi):**

Jeg vil blot spørge SAS og Maersk Air, om man ikke har nogen som helst bekymringer vedrørende den fremtidige forsyning med flybrændstof set i lyset af fundamentale geologiske ressourcebegrænsninger, som markedskræfterne ikke har en døjt indflydelse på?

**Ordstyreren:**

Tak for det. Så er det SAS-direktørens navnebror, som sidder på den anden side af bordet, Claus Lindegaard. Det er jordpersonellet, må man vel sige, ikke?

**Claus Lindegaard (SiD Kastrup):**

Jo, og hvis jeg lige skal slå en sløjfe på navnesammenligningen, så har jeg faktisk en lillebror, der hedder Jørgen Lindegaard, og jeg havde megen fornøjelse de første fjorten dage, hvor hr. Lindegaard var direktør i SAS. Så ringede jeg bare ud i lufthavnen og sagde: Det er Lindegaard. Det gav en vis effekt; den er desværre dampet af her på det sidste.

Det er et spørgsmål til Niels Boserup: Hvis vi nu får løst trafikpropperne oppe i luften, vil du så garantere, at de ikke opstår på jorden?

**Ordstyreren:**

Det nærmer sig næsten en forhandlingssituation, kunne jeg høre. Så er det Niels Sindal, Socialdemokratiet.

**Niels Sindal (S):**

Jeg undrer mig lidt, når jeg hører Flemming Ipsen tale om de bilaterale aftaler med USA. Det er ligesom med Rederiforeningen, der også gerne vil gerne have, at vi ikke taler med én stemme i EU, men at vi ligesom bevarer en dansk selvstændighed, så vi kan forhandle nogle aftaler på plads med USA; det har jeg også hørt fra SAS.

Men konsekvensen er jo tit, at vi taber andetsteds, hvad vi måske vinder ved at stå alene i nogle forhandlinger. Jeg tænker mere på, om vi skal tale med én EU-stemme, når det gælder den globale situation; for samtidig med at vi taler om nogle fordele til nogle selskaber her i landet, taler vi også om, at vi skal være konkurrencemæssige på globalt plan. Mit spørgsmål til – ja, næsten hele panelet er: Er det så galt, at EU forhandler på medlemslandenes vegne for at sikre f.eks. en situation omkring brændstofafgift eller for at sikre noget om Single Sky eller slots osv.?

**Ordstyreren:**

Vi har én mere dernede, lige ved siden af Claus Lindegaard.

**Bent Gehlsen (Cabin Union Denmark):**

Jeg mangler lidt en stillingtagen til det sociale aspekt. Den nationale deregulering og de strukturelle ændringer må jo basere sig på en EU-regulering, og her skal vel specielt de store forskelle, der eksisterer, tages i betragtning; som eksempel kan nævnes, at luftfartslovgivningen i Italien ikke omfatter kabinepersonalet.

Hvis det er sådan, at de enkelte lande afgiver deres forhandlingsret omkring luftfartsaftaler til Europa-Kommissionen, er det vigtigt at tage det sociale aspekt med, ikke mindst i betragtning af, at vi så, hvorledes USA straks stillede 15 mia. US dollar til rådighed umiddelbart efter de ulykkelige hændelser den 11. september. Dette skal ses i forhold til, at de



europæiske selskaber fik dækket de fire dages produktion, hvor det amerikanske luftrum var dækket.

Til sidst har jeg en bemærkning til Martin Lidegaard: Man skal være opmærksom på, at de lave priser, som omtales, i høj grad betales af de ansatte med dårlig løn og dårlige arbejdsforhold.

**Ordstyreren:**

Tak for det. Så foreslår jeg, at vi tager en svarrunde, og vi starter bagfra denne gang, og derfor er det Flemming Ipsen, Maersk Air, først.

**Flemming Ipsen (Maersk Air A/S):**

Det første spørgsmål, jeg har noteret mig, er spørgsmålet om forvridningen, hvis man indførte benzinafgifter og flybrændstofsafgifter i Danmark og i Europa. Som jeg også gjorde rede for, tror jeg ikke, man kan undgå, at der bliver forvridning, med mindre man får en rigtig international løsning på det. Det kan meget vel tænkes, at samtlige luftfartsselskaber, der flyver ud af Europa, har en sådan afgift; men tænk på de selskaber, der flyver ind til Europa og kommer fra et andet bestemmelsessted, hvor man ikke har en sådan afgift. Det vil blive totalt kaotisk og vil under alle omstændigheder give en ulige konkurrencesituation.

Der blev stillet det spørgsmål, om der var nogen risiko ved at lægge sikkerheden i bred forstand ud til en europæisk organisation. Som det fungerer i øjeblikket, er JAA en retningsgivende sammenslutning af de enkelte landes autoriteter, men har som enhed ikke selvstændig lovgivende funktion og i virkeligheden heller ikke udøvende funktion. Hvis jeg har forstået det rigtigt, er formålet med EASA netop at gøre op med de principper, således at man får en slagkraftig myndighed, som på bred europæisk basis fastlægger ens regler og i øvrigt er i stand til at håndhæve de samme regler, og den idé kan vi i Maersk Air i hvert fald helt klart tilslutte os.

Med hensyn til, om vi skulle være bange for at udtømme de eksisterende flybrændstofressourcer, så tror jeg, at de tidshorisonter, som i hvert fald Maersk Air arbejder inden for, er væsentlig snævrere end udsigten til, at vi skulle løbe tør engang i dette eller det næste århundrede. Så det er ikke det, der i øjeblikket holder mig personlig mest vågen.

Med hensyn til fordele og bagdele ved at have bilaterale eller EU-kontrollerede forhandlinger med tredjelande tror jeg, vi skal være realistiske, og Danmark er i flysammenhæng ikke noget stort land internationalt. Så jeg tror, at jeg personlig hellere ville være med på en EU-vogn end stå alene i disse forhandlinger. Men det er som sagt ikke livet om at gøre lige nu; nu skal vi først se, hvordan den retssag, som Kommissionen har anlagt, falder ud – formentlig her i løbet af sommeren.

Jeg tror, det var de spørgsmål, jeg har noteret mig.

**Ordstyreren:**

Så er det Niels Boserup.

**Niels Boserup (Københavns Lufthavne A/S):**

Det er klart, at kapacitetsspørgsmålet er noget, der optager både flyselskaber og lufthavne. Det optager også mig, og der er da tidspunkter på dagen, hvor jeg gerne vil have en ekstra startbane.

På den anden side må vi nok også sige, at vi ikke er så dårligt stillede i København, som så mange andre. Vi har en kapacitet, der ligger på niveau med Heathrows banekapacitet. Vi har en kapacitet, der ligger en anelse over Frankfurts; det forbavser de fleste, men det har vi faktisk. Vi har udmeldt 81 blandede operationer pr. time, og de har udmeldt 76 operationer pr. time; det er det, man søger slots efter. Så vi har faktisk en anelse bedre kapacitet, end de har, og jeg kan da nævne, at en lufthavn som Gatwick kun har én startbane, hvor vi har tre, og de kan altså klare 30 mio. passagerer på den der startbane.

Men det er noget, som vi arbejder med. I København er vi sammen med Naviair sådan set ret gode til at få en fornuftig udnyttelse, og jeg tror også, at vi vil se teknologiske landvindinger. I det øjeblik, hvor man begynder at bruge GPS, hvor man får en tredimensionel positioneringsidentifikation på maskinerne, så mener jeg helt bestemt, at det må være muligt at sænke separationerne, fordi man har et bedre flow.

Derudover mener jeg, at hele vore industri skal til at tænke lidt anderledes. Det kan vi ikke gøre alene i København. Men i øjeblikket er det sådan noget med, at man stort set alle steder i verden liner op i de her rækker ud til startbanen, ud til tærsklen, og så starter man. Så holder der en Fokker 50, og så er der gået en 747'er lige foran, og så skal den vente i fire minutter, før den må starte. Hvis man derimod sender de tunge maskiner af sted lige efter hinanden, kan de starte med mindre end et minuts separation. Så der er en række forskellige ting, men det kræver, at hele industrien vænner sig til at tænke på en anden måde.

Derudover skal jeg ikke lægge skjul på – og jeg vil godt lufte det her – at jeg lokalt arbejder meget stærkt på at lave et samarbejde med Sturup. Vi er villige til det, hvad øjeblik det skal være. Den lokale ledelse i Sturup er også villige til det; men i Sverige er alle lufthavnene under en central kommando, der ligger i Stockholm, og det gør det lidt besværligt. Men den lokale borgmester i Malmø synes, det er en god idé. Nu har man gjort det med havnene, og så synes man også, man vil gøre det med lufthavnene, og det vil hjælpe noget, fordi vi så kan distribuere dem, der behøver at komme til knudepunktsfunktionen i Kastrup og dem, der ikke er afhængige af knudepunktsfunktionen, nemlig de såkaldte punkt-til-punkt, som ikke behøver at komme til Kastrup, men kan komme et andet sted hen. Det ville gavne hele regionen og give en meget bedre udnyttelse.

**Ordstyreren:**

Tak skal du have. Så er det Jørgen Lindegaard, SAS.

**Jørgen Lindegaard (SAS):**

Det sidste der med Sturup, synes jeg kunne være rigtig interessant; så kunne det jo være, at vi kunne få samme prisforhold som Ryan Air har, når de flyver fra Sturup. Så det tilslutter jeg mig stærkt, Niels Boserup.

Jeg har nogle enkelte kommentarer. Ole Asmussen var inde på én samlet dirigering ned igennem Europa. Det er da rigtigt, at der er sket forbedringer; trafikken er faldet, og det giver jo i sig selv forbedringer, hvilket vi stod og underholdt hinanden med under frokosten. Nu kommer jeg jo fra telesektoren, og om det er fly, eller det er telefonsamtaler, man sender igennem en given kanal, er næsten det samme. Matematikken er i hvert fald den samme: Hvis man har et belastet system, skal der ikke ret meget fald til, før der kommer god plads, og når det til gengæld vender igen – og det kender I alle sammen fra de tyske motorveje – så stopper det hele pludselig, og når så man kommer frem dertil, hvor man tror, problemet var, så var der ikke noget problem; så har det bare lige lettet sig igen, og så er der pludselig fri passage – Erlang lavede nogle meget fine beregninger over det i sin tid.

At vi er optaget af et større fællesskab i flydirigeringen ned gennem Europa, er ikke alene af hensyn til pladsforholdene i luften eller forsinkelser; det er også af hensyn til den pris, som vi må betale. Vi betaler jo overflyvningsafgifter for hvert land, vi flyver over, og da vi havde de økonomiske konsekvenser af den 11. september og andre problemer, vi har haft igennem 2001 og var i gang med vores budgetbehandling for 2002, var vi naturligvis ude og se, om vi kunne få rabatter på vores fly, rabatter på vores flymad, billigere benzin osv. Og vi fik en meget imødekommende holdning mange, mange steder fra, fordi man var klar over, at vi var en industri, der virkelig havde svært ved at få det til at løbe rundt. Det eneste sted, hvor man ikke havde lyst til at give rabatter, det var inden for – ja, gæt selv – og derfor kunne vi godt tænke os, at der skete en eller anden form for rationalisering ned gennem Europa, hvor man i USA altså kan nøjes med ganske færre centre på det samme område.

Martin Lindegaard stillede et konkret spørgsmål med udgangspunkt i prisfaldet på fly. Det var nærmest, som om at du ærgrede dig over, at det var blevet billigere for folk at flyve, fordi det så var mere lukrativt at flyve end at tage toget. Så nærmer vi os min bemærkning om reel konkurrence; altså, reel konkurrence betyder, at det skal være lige så billigt at køre med tog, som det skal være at flyve? Koste, hvad det koste vil, havde jeg nær sagt – så må man jo afgiftsbelægge fly, således at den reelle konkurrence opstår, og det kommer til at koste det samme. Men sådan er det jo ikke.

Det kan lade sig gøre at flyve billigt; der er flyselskaber, som er dygtigere end os, som har bevist, at det kan lade sig gøre. Det kan man selvfølgelig godt ændre på relativt ved at lægge afgifter på os alle sammen. Du har da selvfølgelig ret i, at det ikke er konkurrenceforvridende kollegaselskaberne imellem, hvis der kommer den samme afgift hos os alle. Vi vil så stadig væk påstå, at det er konkurrenceforvridende i forhold til tog og anden form for landtransport. Men det er klart, at hvis en eller anden myndighed kunne pålægge EU-selskaber og USA-selskaber at betale den samme højere afgift på brændstof eller på alt muligt andet, så er det ikke konkurrenceforvridende inden for den industri; men jeg gad nok se de amerikanske myndigheder gå ind og pålægge amerikanske flyselskaber, som stort set alle sammen er konkurs, yderligere afgifter i form af brændstofafgifter; det tror vi ikke på. I øjeblikket er de i færd med at udlodde yderligere milliardbeløb, og de amerikanske luftfartsselskaber fik – bare for at I skal vide det – en direkte kontant kompensation, ikke lån eller noget, på 42 mia. kr.

Det andet punkt, du var inde på, sikkerhed i Europa, støtter vi, og du har ret i, at en fælles myndighed her vil have en sikkerhedsfremmende effekt.

Ligesom Flemming Ipsen kan jeg ikke nok om geologi – det er så lang tid siden, jeg gik i skole – så jeg ved ikke, hvornår det slipper op. Det gør det nok på et eller andet tidspunkt, så jeg kan godt sådan dele din vision, men vi har ikke nogen viden om, hvornår der ikke er flybrændstof nok til, at vi kan holde vores fly i luften.

Over for min navnebror dernede, Claus Lindegaard, beklager jeg selvfølgelig, hvis Lindegaardeffekten holdt op – det er jo ikke sikkert, det er din brors skyld.

Hr. Sindal var inde på spørgsmålet om én stemme på globalt plan. Det tilslutter vi os helt og fuldt i SAS. Nu er der jo flere forskellige sæt af aftaler. Der er de sikkerhedsmæssige aftaler osv., hvor det er oplagt, at man skal tale med én stemme. Så er der de mere kommercielle aftaler, hvor det er lidt mere besværligt, fordi der altså er nogle lande, der har en interesse i at hjælpe deres eget luftfartsselskab med disse kommercielle forhandlinger, og det gør, at det er lidt mere komplekst at få lavet denne EU-fællesholdning til det, men vi støtter det i SAS. Det er ikke på toppen af vores prioritetsliste. Vi har ikke noget behov for at begynde at flyve indenrigs i USA, men vi synes selvfølgelig, at det er lidt paradoksalt, at der mellem to oplyste samfund som det amerikanske og det europæiske ikke findes ens regler, så vi støtter altså, at én stemme skal afgøre det.

Til sidst er det da med hensyn til det sociale aspekt på hele det her område oplagt, at det går ud over vores medarbejdere, vores personale, når der sker krydssubsidiering, som jo har fundet sted, ikke alene i USA. Nu har jeg nævnt det mange gange, men jeg har jo en liste her så lang som et ondt år om statsstøtte, og vi kan vel bare sige Belgien og Schweiz, så er I med på, hvilke flyselskaber, jeg vil hen til. Det er klart, at det giver en unfair konkurrence og går ud over os, som ikke får statsstøtte – heller ikke for de fire dage, som EU gav lov til; vi har i SAS ikke i sinde at søge hverken den danske, norske eller svenske stat

om det, og vi fik sikkert heller ikke nogen penge, hvis vi søgte. Derfor er der tale om en form for forvridding, og det går ud over personalet; vi må stille flere fly på bakken, som det hedder på skandinavisk, end vi ellers ville have gjort, og vi må foretage flere afskedigelser, end vi ellers ville have gjort. Det er oplagt, at det er sådan; men vi vil hellere gå den anden vej og argumentere for og arbejde for, at der sker en fuldstændig liberalisering, således at det bliver helt frit overalt, og at alt statstilskud begrænses, i hvert fald her i Europa, hvor vi måske har en stemme.

Og så lige til allerallersidst: Jeg synes, at vores medarbejdere, i hvert fald i SAS, arbejder hårdt. Det er træls, som vi siger i Jylland, at være flyværtinde på en lang flyvning med sure passagerer, men de er ikke underbetalte, og vi har et fantastisk godt arbejdsmiljø i SAS.

**Ordstyreren:**

Ja tak, og efter det sidste reklameindslag skal jeg høre, om trafikministeren har nogen kommentarer? O.k., så tager vi fat på næste runde, det er først Kai Ikast.

**Kai Ikast (KF):**

Ved etableringen af Københavns Lufthavn, broen og motorvejen var vi enige om, at fly, tog og bil skulle være inden for samme kvadratkilometer, og så skulle vi gerne have en eller to store havne ved siden af, det var jo dette hus' tanke med at lave projektet derude. Nu fik vi så lavet cruiserskibenes ankomst til København, og det er en succes, både for lufthavnen, for SAS og Maersk og det hele. Men nu begynder man at bygge dem så store, at vi ikke kan få dem ind i København mere. Er man begyndt at mærke, at nogle i den kommende sæson med de store skibe er begyndt at lægge til i Malmø i stedet for i København?

**Ordstyreren:**

Martin Lidegaard blev provokeret af svaret før, forstår jeg. Ordet er dit.

**Martin Lidegaard (RV):**

Det er bare en ganske kort replik til Jørgen Lindegaard: Jeg har stor forståelse for, at folk er glade for business pladser. Det er jeg også selv; jeg er en stor kunde i Jørgen Lindegaards selskab, så jeg er sådan set ikke ude på at genere hverken kunder eller SAS.

Jeg håber på den anden side, at, ligesom jeg har stor forståelse for de økonomiske hensyn, som SAS er nødt til at tage, så har Jørgen Lindegaard også forståelse for de politiske hensyn, som vi bliver nødt til at tage. Vi er jo bundet op på f.eks. at skulle overholde nogle klimaaftaler i Kyoto, dvs. vi skal have fundet nogle reduktioner på CO<sub>2</sub>-udslip, som skal findes så billigt som overhovedet muligt. Det tror jeg bl.a., vi bliver nødt til at gøre

ved at lægge nogle afgifter, ikke bare på fly, men på de forskellige transportformer, som er ret intensive med CO<sub>2</sub>.

Jeg forstod sådan set også Jørgen Lindegaard derhen, at vi sådan set ikke ville have noget problem, hvis man lagde den samme CO<sub>2</sub>-afgift på tog som på fly, altså pr. liter brændstof. Så taler vi samme sprog, for så er det jo en objektiv – man kan sige: pr. CO<sub>2</sub>-enhed – afgift, man lægger, og hvis flyet så bruger mere brændstof end togene, går pengene lige op. Men det kan man jo så styre, for det er vel ikke sådan, at det bare er en skat. Der er vel også et incitament ved at lægge en afgift på CO<sub>2</sub>, der gør, at flyene vil tilstræbe mere effektive fly og større besparelser på CO<sub>2</sub>, ganske som tog og biler og alle andre; så stor forskel er der vel ikke på fly og andre transportformer?

**Niels Sindal (S):**

Jeg vil gerne vende tilbage til mit spørgsmål omkring bilaterale aftaler. Har jeg ikke ret i, at det i dag er sådan, at et USA-baseret cargoselskab qua en række europæiske landes bilaterale aftaler kan flyve mellem Schiphol og Københavns Lufthavn, men et dansk-baseret cargoselskab kan ikke flyve mellem Los Angeles og Atlanta? Der mener jeg, at man ligesom har solgt ud af noget, for jeg tror, at de amerikanske cargoselskaber på et tidspunkt bliver stærke i Europa, hvis de der bilaterale aftaler får lov til at virke alt for kraftigt.

**Ordstyreren:**

Det var Maersks flykabinepersonale, kunne jeg høre; vi har alle sammen fået henvendelser fra dem i den pågældende sag. Jeg mente det positivt, for jeg sagde det ikke i forhold til andet, end vi i denne her sag har været bombarderet med et hav af eksempler på, hvordan og hvorledes man oplever en ulige konkurrence i forhold til amerikanske selskaber.

Så er det Jens Hennild.

**Jens Hennild (Dansk Industri):**

For lige at knytte an til den sekvens, vi havde tidligere på dagen omkring miljø: Jeg ved ikke, om der er nogen i panelet, der kan bekræfte, at det forholder sig sådan, at luftfarten per definition er mere miljøbelastet end eksempelvis toget? Her tænker jeg ikke mindst på indenrigsruter.

**Poul Fischer (DF):**

Niels Boserup var inde på, at broerne medførte fald i flytrafikken, og Jørgen Lindegaard sagde, at luftfartens kvaliteter i transport er transport fra by til by. Da hvidbogen har et afsnit om højhastighedstog, kunne jeg godt tænke mig at høre, ved hvilken afstand højhastighedstogene er konkurrencedygtige. Er det 500 kilometer eller 700 kilometer? Man har jo sikkert nogle erfaringer med de højhastighedstog, der allerede er i dag, og på sigt kan man

jo forestille sig, at de går på kryds og tværs i Europa, og dermed er lidt til fare for selskaberne, og at man dermed kan miste noget markedsandel på det.

**Svend Heiselberg (V):**

Spørgsmålet om sædeafgift er jo en af de ting, som vi ved, er en belastning. Men når vi ser i finansloven, så kan vi jo godt se, at det beløb, som kommer ind, er ret indtægtsbringende for staten, og derfor må vi også konstatere, at det er lidt svært at få forståelse for, at man skal fjerne det. Men er det en belastning, som er generel inden for EU, og er der nogen steder, hvor man på forskellig vis aflaster flyselskaberne for det?

Flyforsikring er også et stort problem, som vi har en midlertidig løsning på, men det er vel også et problem, som ikke bliver løst på helt sammen måde inden for EU?

**Ordstyreren:**

Tak for det. Jeg har selv et par enkelte spørgsmål. Jeg forstod, at en af konsekvenserne af det, der skete den 11. september, er, at amerikanerne er ved at statsliggøre deres lufthavne. Kan der siges noget om, om der ud over den sikkerhed, der formentlig ligger i forslaget, også ligger en risiko for en skjult støtte fra den amerikanske stats side, som i virkeligheden skaber en skævvridning af konkurrencen i forhold til europæiske selskaber?

Det andet spørgsmål er – nu rækker den her hvidbog frem til 2010 – hvordan I i luftfartsselskaberne ser udviklingen; hvor mange luftfartsselskaber skal vi forvente, at vi har om ti år? Jeg ved godt, det er gætteværk, men I må jo have gjort jer nogle overvejelser i forhold til dækninger. Og hvad vil det have af konsekvenser i forhold til det finmaskede net, som vi i realiteten har i Europa i dag i kraft af mange selskaber og andet. SAS har jo selv for år tilbage lavet en fin rapport, hvor man netop skitserede, hvor lidt finmasket det amerikanske luftfartssystem var i sammenligning med det europæiske system.

Jeg tror, vi starter omvendt denne gang, og derfor er det først Jørgen Lindegaard fra SAS.

**Jørgen Lindegaard (SAS):**

Jeg tror, jeg vil lade Niels Boserup svare på det med cruiseskibene. Vi har ikke mærket andet end den almindelig nedgang i USA-trafikken, fordi det først og fremmest er amerikanere, der kommer, men det er stadig væk et stort marked for os.

Til Martin Lindegaard: Det er da klart, at der ikke er nogen konkurrencemæssig forskel, hvis man kan pålægge alle den samme afgift procentuelt; men det var jo også vores pointe, at vi ikke ser nogen sammenhæng imellem afgift og forbrug her. Folk flyver, når de har behov for det, samfundet har behov for flyvninger i forbindelse med forretningstrafik, folk vil på ferie, og de flyver, når der er for langt til, at de kan køre med bil eller tog, så vi

tror ikke på, at man kan få folk til at ændre adfærd ved at afgiftspålægge flybrændstof. Men man kan naturligvis få en fiskal indtægt.

Hvis man skal over i sammenligningen mellem tog på den ene side og fly på den anden side med hensyn til CO<sub>2</sub>-udslip, bliver det jo et meget komplekst regnestykke med, hvor brændstoffet kommer fra til togene, og hvor den el kommer fra, som man bruger til de eldrevne tog. Der tror jeg, at regnestykkerne er enormt afhængige af, hvad belægningen er på de pågældende tog. Vi ved jo alle sammen, at der kører tomme toge rundt, og at der flyver tomme fly rundt; vi forsøger at begrænse det til et minimum, fordi vi selv betaler, hvorimod samfundet stiller togkapacitet til rådighed på tynde tidspunkter, hvilket jo også er miljøbelastende. Så der er mange, mange regnestykker, som skal gå op her; men først og fremmest er vi altså meget betænkelige ved afgifter, som primært har fiskal karakter.

Til Niels Sindal, som startede sit spørgsmål med: Har jeg ikke ret i ...? Det er jo sådan, at når man stiller et spørgsmål, hvor man starter med at spørge, om man ikke har ret, så har man som regel altid ret, og det har du også. Det står lidt længere nede på listen i øjeblikket, men det er rigtigt, at det er et problem. Der blev også nævnt det eksempel med cargo, at vi har begrænsninger, som amerikanerne ikke har, og det finder vi selvfølgelig unfair. Men det allerstørste problem, vi har med amerikanerne i øjeblikket, er altså de enorme tilskud, som den amerikanske regering giver til de amerikanske selskaber, og som de ikke bruger til at overleve, men til at nedsætte billetpriserne.

Der blev spurgt om, hvor grænsen for højhastighedstog er. Nu har jeg så valgt mig et nyt fædreland, og i Sverige, hvor jeg bor nu, er der rent faktisk højhastighedstog på en række strækninger, som konkurrerer fint med os – fint på den måde, at det giver et alternativ. Det er i øvrigt en tidligere SAS-medarbejder, som lige er blevet VD, som det hedder derovre, administrerende direktør for Statens Järnvägar, og jeg læste i avisen, at han er blevet det, fordi han har forstand på flymad, så det er meget interessant, at vi nu skal konkurrere på de kulinariske ydelser, og vi kommer sikkert ikke ind på en klar førsteplads på det område.

Men vi kan se, at Göteborg-Stockholm er en strækning, som har mulighed for, at højhastighedstogene kan konkurrere med os; vi taler om ca. fem timers transport der. Men hvis vi flyver til tiden, og hvis lufthavnene fungerer osv., tager det altså kun godt og vel en times tid at flyve fra Göteborg til Stockholm, så for dem, der har behov for at komme både frem og tilbage samme dag, er højhastighedstoget heller ikke engang dér et reelt alternativ. Prisen for en svensk indenrigsbillet og en højhastighedstogbillet er i øvrigt næsten den samme, så det er vi i hvert fald meget tilfredse med.

Svend Heiselberg var inde på et meget langt og meget indviklet område om passerafgifterne og forsikringsafgifterne, og det er rigtigt – det sagde du ikke, men det lå ligesom i dit spørgsmål – at der er store forskelle. Vi har en ren fiskal dansk afgift i passerafgiften, som man ikke har i Europa, og den vil vi meget gerne af med. Men værre er



altså, at flyforsikringerne bliver behandlet så forskelligt, som de gør i Europa. Her har vi igen ikke stået forrest med hånden fremme; rent faktisk har vi overhovedet ikke bedt om at få penge til at dække vores stigende forsikringsafgifter.

For SAS's vedkommende taler vi bare på det område, der hedder krigsrisici, om forsikringer fra et nærmest ligegyldigt beløb på 10-20 mio. kroner – og det er for os et helt ligegyldigt beløb – til, at vi i øjeblikket regner med at skulle betale ca. 800 mio. kroner om året, når der kommer kommercielle betingelser; altså en merudgift på knap 800 mio. kroner, og det er noget, der slår kraftigt igennem på vores regnskab, som I kan regne ud.

Der er det selvfølgelig utroligt frustrerende at se, at en række europæiske lande, med England i spidsen i øvrigt, har foræret deres flyselskaber de forsikringer. De har altså ikke alene stillet garantier – som vi jo altså har bedt om, for vi har jo ikke nogen mulighed for selv at give garantier i milliardklassen eller håndtere garantier i milliardklassen. At vi synes, at det er fair, at staterne har været med som garanter der, skyldes jo, at forsikringselskaberne har sagt fra under henvisning til krigen i Afghanistan, og det er ikke flyselskaberne, der hverken har erklæret krig i Afghanistan eller har støttet USA's krig i Afghanistan; det er landene.

Men det er dybt frustrerende at se, hvorledes man i de forskellige europæiske lande har håndteret det her forskelligt. Et os nærtstående land som Finland har også givet Finnair helt specielle fordele her, hvilket selvfølgelig også generer os i konkurrencen på den vigtige Stockholm-Helsingfors-rute.

Og til sidst: Hvor mange selskaber er der om 10 år? Ja, jeg plejer gerne at sige det på den måde, at Lufthansas chef, som også hedder Jørgen – dernede hedder det godt nok Jürgen, men det er jo næsten det samme – siger, at der er tre, nemlig selvfølgelig Lufthansa og så British Airways og Air France, og på en stor konference, jeg var til, svarede jeg så, at vi oppe i Nordnorge har et selskab, som hedder Widerøe, og det har vi nu ikke tænkt os at skille os af med, så derfor bliver der i hvert fald fire.

Men i virkeligheden er det jo ikke et spørgsmål om, hvor mange flyselskaber, der er. Det er et spørgsmål om, hvor mange lufthavne, der ligesom Niels Boserups kan etablere sig på et attraktivt sæt og være en hub. Derfor vil der altid være et flyselskab, om det hedder British Airways, eller hvad det måtte hedde, i England, fordi Heathrow er en naturlig hub, Frankfurt er det vel også, som det ser ud nu, og Paris. Derfor er spørgsmålet til os skandinaver, om der er kraft nok i vores region til, at der kan være en stor hub, som folk kan flyve mange steder hen fra? Og i givet fald skal vi nok være der. Nu må jeg ikke reklamere for SAS, men så skal Maersk Air og vi nok tilsammen være der og fylde de slots ud med nogle flyvninger til alle mulige steder.

#### **Ordstyreren:**

Tak for det. Så er det Niels Boserup.

**Niels Boserup** (Københavns Lufthavne A/S):

Det er rigtigt, at vi som et led i det intermodale knudepunkt også havde havnene med, og vi er glade for de krydstogtskibe, og det tror jeg også, at vores region er. Nu taler jeg næsten på vegne af Københavns Havn, men vi har et meget snævert samarbejde, der hedder krydstogtsamarbejde, for vi har virkelig markedsført det her ude i verden med ret stor succes. Det er meget enkelt at skifte fra skib til fly, og det er faktisk det, mange gør. Jeg troede altid i gamle dage, at når man tog sådan en eller anden rejse, så rejste man hele vejen rundt og tilbage igen. Men man tager et stykke ad vejen, og dér er det meget attraktivt at skifte fly i København, fordi der er så kort afstand mellem lufthavnen og havnen, og vi har et meget fint samarbejde med myndighederne og meget smidig toldbehandling og pasbehandling; så det er et godt eksempel på, at flere arbejder sammen.

Det har endnu ikke været nødvendigt at henvise nogen til Malmø, fordi de har været for store til at gå ind i København, men faktisk havde man i sommer et positivt problem – det er ikke sikkert, at de, det gik ud over, syntes det var så positivt – nemlig, at man simpelt hen havde så mange kajpladser belagt inde i København, at man var nødt til at sende én til Malmø. Jeg betragter det som et positivt problem, men jeg håber da, at de kommer her til København.

For at I lige kan forstå størrelsesordenen, kan jeg sige, at det er sådan, at vi har 18 mio. passagerer i Københavns Lufthavn, og sidste år var der ca. 100.000, der skiftede mellem skib og lufthavn. I den sammenhæng er det altså en mindre del, men vi føler, den er vigtig.

Jeg vil også godt sige om højhastighedstogene, at der ikke er givet nogen fast nøgle, og dem, som Jørgen Lindegaard omtaler som højhastighedstog, kalder de jo altså ikke rigtig højhastighedstog i Frankrig, for de svenske tog kører jo på de almindelige skinner, og grunden til, at de kunne sætte farten op på dem, er et meget smart system, hvor man simpelt hen svajer karossen oven over buggierne, og det gør altså, at de kan lægge sig mere ned ligesom en racermotorcykel i svingene, og det gør, at man kan sætte farten op; og at man kan køre på de eksisterende skinner, giver nogle store muligheder, men det betyder altså også, at man ikke kan komme op på de hastigheder, som de kan komme op på i Frankrig og Tyskland.

Jeg har stillet det spørgsmål mange gange, og det viser sig altså, at der ikke er noget entydigt svar på, hvor langt man skal køre. Det er meget, meget afgørende, hvordan befolkningskoncentrationen er. Det har vi jo desværre – kan man sige – et eksempel på i Danmark, for nu har vi altså fået broerne, og man kan altså faktisk køre fra Århus til København på ca. tre timer – det kommer lidt an på, men de har i hvert fald et par tog om dagen, der kan gøre det på tre timer. Men faktisk kan man også køre i bil fra Århus til København på tre timer, endda ved at overholde færdselsloven komfortabelt, og forklaringen

er simpelt hen, at de stopper hele vejen ned, fordi vi har ikke de befolkningskoncentrationer, som man f.eks. har mellem Paris og Lyon, og derfor er det et andet mønster. Vi får aldrig franske højhastighedstog i Danmark eller i Skandinavien. Vi får forhåbentlig nogle flere af de der X 2000, som svenskerne har lavet, for det er alle tiders tog.

Så er det rigtigt, som nævnt, at man i USA går ind i en statsliggørelse af lufthavne, det skal dog siges, at det er sikkerhedsdelen, man gør statslig. De fleste amerikanske lufthavne er faktisk ejet af de lokale myndigheder; det er ofte den store by eller staten eller sådan noget, men det er ikke den amerikanske stat, lufthavnene er ikke føderale. Men det, man gør derovre, er – og det er også en af de støttepakker, som Jørgen Lindegaard har været inde på flere gange – at for security-opgaven, det hidtil har været det enkelte luftfartsselskabs, laver man nu en statslig organisation, som i virkeligheden går ind og løfter den der opgave, så det er endnu en af de skjulte subsidier. I Europa er der kun én til at betale for det, og det er passageren, og vi kræver så pengene op på vegne af dem.

**Ordstyreren:**

Tak for det, og så er det Flemming Ipsen fra Maersk Air.

**Flemming Ipsen (Maersk Air A/S):**

For at runde cruiserskibene af: Der er et andet selskab i A.P. Møller Gruppen, som er den foretrukne agent for disse skibe, og jeg kan bekræfte det, som Niels Boserup siger, at vi ikke har set nogen nedgang i den forløbne sæson.

Til Svend Heiselberg vil jeg blot sige, at det ganske rigtigt er mange penge i statskassen, vistnok 500 mio. kroner på nuværende tidspunkt. Det synes vi også er mange penge, og jeg vil navnlig sige, at tanken ikke er, at det skulle komme os til gode, men at man reducerede de eksisterende flypriser for simpelt hen at få noget mere trafik, bedre samhandel mellem landsdelene og mere aktivitet generelt.

Og endelig om, hvor mange luftfartsselskaber, der måtte være i 2010: Ja, i hvert fald de to, som før nævnt. Jeg vil blot drage en sammenligning til shippingbranchen, hvor jeg har haft en fortid. Der har man også i umindelige tider diskuteret, hvor mange der egentlig ville være tilbage i containerlinjeregi inden for en vis tidsperiode, og man er i hvert fald indtil nu blevet meget voldsomt skuffet, hvis man gik og regnede med, at der kun var en lille håndfuld tilbage, når perioden var udløbet. Jeg tror, at der ligesom mange andre steder i vores samfund er plads til forskellige typer luftfartsselskaber, som hver har deres mission i denne verden.

**Ordstyreren:**

Tak for det. Vi er nu igennem den tredje fjerdedel af programmet ved høringen her, omkring lufttransport, og jeg vil gerne sige tusind tak for jeres deltagelse, jeres oplæg her. Det

betyder i praksis, at vi rent faktisk er 10 minutter foran tiden; det er jo ikke så ringe at være 10 minutter forud i transportsektoren. Der vil nu være kaffepause et kvarters tid, så vi mødes altså igen, når klokken er tyve minutter over.

[Pause.]

#### **Ordstyreren:**

Vi tager nu igen fat på Folketingets Europaudvalgs og Trafikudvalgs høring om Europa-Kommissionens hvidbog om den europæiske transportpolitik frem til 2010, og efter at vi nu har været igennem en præsentation af, hvad der er på landtransportområdet, jernbane, vej, og på luftfartsområdet, og vi i øvrigt har set på de miljømæssige konsekvenser af trafikudviklingen, går vi over til vanddelen, altså hele vandtransportdelen.

Derfor er det med stor glæde, at vi kan byde velkommen til direktør Jørgen Hammer Hansen fra Søfartsstyrelsen, administrerende direktør Ole Rendbæk, Scandlines, administrerende direktør Peter Bjerregaard, Danmarks Rederiforening, og forretningsfører Henrik Berlau fra SiD Transport. Velkommen til, vi er glade for, at I vil bidrage til høringen her. Og jeg vil straks give ordet til direktør Jørgen Hammer Hansen.

#### **Jørgen Hammer Hansen (direktør, Søfartsstyrelsen):**

Tak til de to udvalgsformænd for invitationen til at deltage her i dag. Det hedder »de svære valg« i hvidbogen; hvor svært det bliver, afhænger i virkeligheden af de konkrete forslag, som nu kommer frem. Men jeg kan i hvert fald indledningsvis sige, at vi på søfartsområdet også må erklære os enige i, at de overordnede intentioner er meget positive, nemlig at få bedre styr på, hvordan trafikken, transporten, flyder i Europa, og vi er naturligvis også positivt indstillet over for, at man ser de muligheder, der er til søs.

Hvordan man konkret vil forholde sig til det, må selvfølgelig afhænge af, hvad de konkrete forslag kommer til at gå ud på, når de kommer. Så det vil være med det udgangspunkt, at jeg her vil gennemgå noget af det; men vi har absolut en positiv tilgang til det, når vi går ind i det.

Ved hele måden at se det på og se de forskellige forslag, tror jeg, det er utrolig vigtigt, at man holder sig nogle ganske få ting klart. Det første er, at skibsfart er global; andre skibe sejler her på vores havne, langs vores kyster, og vi sejler langs andre landes kyster og på andre landes havne; det er altså globalt. Det andet er, at det også er et erhverv. Skibsfart er ikke bare et spørgsmål om at være et accessorium til den produktion og distribution, der foregår inden for EU og for så vidt også worldwide med andre dele af verden. Det er i sig selv et erhverv, og i forhold til lige netop Danmark, er det et ganske betydeligt erhverv, i den forstand at det er det næststørste eksporterhverv, vi har.

Derfor er det meget vigtigt, at man har en global tilgang til de her ting; det er det helt grundlæggende. Uanset om vi snakker om skibenes sikkerhedsmæssige stand, levevilkårene for de søfarende, deres uddannelse osv., eller beskyttelsen af det ydre miljø, kan det ikke nytte noget, at vi har meget forskellige regler fra land til land eller fra region til region, for det er vigtigt, at skibene kan sejle overalt, og at det er i det internationale miljø, at der fastsættes fælles regler; det sikrer også en lige konkurrence.

Jeg går så lidt tættere på de forslag, som Kommissionen kommer med i hvidbogen. Jeg har ikke gennemgået dem alle, men taget nogle af dem ud og kommer med et par kommentarer til dem.

Grundlæggende handler det jo om at få skiftet nogle af transportmåderne fra gummi-hjul over på jernbane eller til søs, og få de forskellige transportformer til at arbejde tæt sammen, så man kan få denne flydende kæde, og så de enkelte transportformer anvendes der, hvor de nu er bedst og mest effektive, og grundlæggende at man får flyttet noget fra landevejen over på jernbane og til søs.

Kommissionen kommer bl.a. med forslaget om, at man vil etablere sea motorways. Det lyder godt; vi ved i hvert fald, hvor hurtigt det går på motorvejene lige uden for myldretiden her i Københavnsområdet, men det er effektivt med motorvejene. Og jeg er sikker på, at Ole Rendbæk også vil nikke genkendende til det: Dernede, hvor hans skibe sejler, mellem Danmark og Tyskland, hedder det en trafikmaskine. Selve tanken er jo meget sympatisk, men man skal efter vores opfattelse passe på, at man ikke kommer i vanskeligheder ved at sætte markedet ud af kraft, så det ikke er dér, hvor efterspørgslen naturligt danner sig, men at man får sådan noget mere planøkonomisk ind i det, på en sådan måde at man i virkeligheden kommer til at støtte visse dele på bekostning af konkurrerende ruter.

Men taler man om at lave nogle steder, hvor – i baglandet og den måde, tingene kan foregå – trafikken kan flyde godt osv., er det absolut meget positivt at se, om man kan gøre noget her. Jeg synes, at vi i den her sammenhæng også skal være opmærksomme på den havnepakke, som Kommissionen har fremlagt, og det forslag om liberalisering af havnetjenester, hvor hele formålet jo er at effektivisere det, der foregår i havnene; hvis det tager baglandet med og gør, at transporten kan fungere godt og det netop er let komme til søs, er det naturligvis positivt.

Et andet aspekt ved det her er Marco Polo-programmet, hvor der er nogle muligheder for at gå ind med støtte; og her er det klart, at man også skal være lidt forsigtig: Er det statsstøtte til noget drift, som egentlig skulle etableres kommercielt, eller er det egentlig trafikregulering? Det skal man nok kikke lidt nærmere på.

Det næste, jeg kan erklære mig meget, meget positiv over for, er one-stop-offices for administrative og toldmæssige formaliteter ved havneanløb. Det er klart, at det kræver, at det er effektivt, hvis vi skal have flere varer ud til søs. For at varerne kan komme ud, skal de altså hen over skibssiden mindst to gange, og det skal hen over en havn, og det skal væ-

re effektivt. Der er det selvfølgelig utrolig vigtigt, at det offentlige medvirker til at gøre dette flow så effektivt og let som muligt, så her vil vi absolut gå meget positivt ind, og vi ser med glæde, at man gør det her. Jeg kan i øvrigt sige, at Trafikministeriet og Søfartsstyrelsen gennem nogen tid også har arbejdet med at se lidt nærmere på havnenes effektivitet netop som led i, hvad vi kalder den blå landevej.

Ved tonnageskat, indflagning og statsstøtte er Kommissionen for så vidt inde på det aspekt, der hedder søfarten som erhverv, skibsfart som erhverv, og hvor man jo ser med en vis betænkelighed på, at der har været denne omfattende udflagning fra Europa til andre flag – mange gange det, der hedder, flags of convenience, bekvemmelighedsflag. Der vil man jo gerne støtte op om de bestræbelser, der er i forskellige lande for at fastholde og trække skibsfarten tilbage. Her i landet har vi jo gjort det rimelig godt på det her punkt, men Europa som helhed har visse vanskeligheder, og man nævner et direktivforslag om tonnageskat. Om et sådant er nødvendigt, er vel tvivlsomt; under de gældende guidelines for statsstøtte er der indført en række tonnageskatteordninger, og der er også et forslag herhjemme om det. Spørgsmålet er, om ikke det er tilstrækkeligt, men man må naturligvis se det, når det kommer; men det er vel tvivlsomt, om der er behov for det.

I det hele taget lægger vi ved den øvelse, der skal i gang, med at kikke på disse retningslinjer for statsstøtte på søfartsområdet, stor vægt på, at man hele tiden har fokus på det internationale aspekt, for det handler grundlæggende om, at europæiske redere kan få samme vilkår som de redere, de konkurrerer med – eller skal vi sige de flag, de konkurrerer med.

Et andet aspekt er sikkerheden til søs, og der er også forskellige forslag her i hvidbogen, og det ene er et styringssystem for skibstrafikken. Det vil vi nu gerne se lidt nærmere på, før vi siger, om det er fornuftigt eller ikke fornuftigt. I visse sammenhænge – vi har jo bl.a. været inde på det herhjemme efter skibskollisionen i Østersøen, hvor vi havde en omfattende forurening – har vi jo set lidt nærmere på, om der er behov for overvågning, om der ligefrem er behov for støttesystemer til søs osv.? Så man kan ikke afvise, at der på forskellige områder kan være behov for det. Hele security-diskussionen, som er kommet op efter den 11. september, spiller naturligvis også ind her; men lad os se det. Men det der med bare at have store forkromede systemer er ikke nødvendigvis det samme som, at trafikken bliver mere sikker af den grund.

Det næste, nemlig at syn af skibe skal omfatte internationale sociale minimumsregler, er vi entydigt positive over for. Det er en sund udvikling, og vi ser det som en parallel til den udvikling, der er i gang i ILO for øjeblikket, hvor man vil iværksætte et omfattende reformarbejde for netop at få en fælles konvention, som kan slå igennem på det søfartssociale område.

Vi er også enige i, at vi skal have mere fokus på utilstrækkelige flag- og havnestater, og vi går også ind for, at man, ligesom man har i luftfartsverdenen, har sådan et audite-

ringssystem, hvor den internationale organisation kigger nærmere på, om de enkelte flagstater opfylder de krav, de nu har efter de forskellige konventioner. Det er jo hele forudsætningen for, at vi kan have det internationalt.

Jeg vil i den forbindelse også sige, at vi som et led i det danske formandskab fra dansk side gennemfører en international quality shipping-konference. Og temaet her er: »There is more to Quality Shipping than Clean Certificates«. Det er selvfølgelig: Papir er taknemmeligt.

Det sidste, jeg lige vil sige et par ord om, er forslaget om, at EU skal være medlem af IMO. Det kan lyde meget fornuftigt, men jeg tror, at de fleste, der kender til, hvordan det foregår, vil være enige med mig, når jeg siger, at tiden ikke rigtig er moden til det. Det er sådan, at ekspertisen i søfartsadministration ligger ude i de enkelte stater i verden, også inden for EU. EU har ikke som sådan en administration, der gør, at den kan agere som egentlig søfartsadministration.

Vi skal også tænke på, at vi i IMO i virkeligheden har et internationalt sted, hvor vi har en effektiv regelfastsættende organisation, og den virker i virkeligheden i høj grad på, at folk arbejder sagligt og også i høj grad teknisk med tingene. En yderligere opdeling i politiske blokke er vanskelig, rent bortset fra, at det, som det foregår i det internationale samspil, er ret svært at se, hvordan en beslutningsprocedure i EU kan spille op imod arbejdet i IMO.

Til sidst vil jeg sige, at vi, mens vi er en stor skibsfartsnation, jo er et lille land, også i EU, og at det er klart nok, at det er ikke alle steder i EU, man har samme vægtning af skibsfarten, som vi har her i landet. Så på det her punkt er tommelfinderen nedad, uanset at vi i øvrigt er meget positive over for at gå ind i det her.

Tak for ordet.

#### **Ordstyreren:**

Tak for det. Vi går straks videre med administrerende direktør Ole Rendbæk fra Scandlines, og jeg skal samtidig sige, at professor Hans Otto Kristensen fra DTU og Scandlines vil supplere i forhold til miljøområdet, så vidt jeg har forstået. Jeg beklager, jeg ikke fik nævnt det før, men nu er skaden gjort god igen.

Ordet er dit.

#### **Ole Rendbæk (adm. direktør, Scandlines):**

Hr. formand, mine damer og herrer, det er mig en stor ære at få lov til at tage fat på havets glæder i dag. Vi har jo et dejligt hav omkring Danmark, og det passer som fod i hose til Kommissionens hvidbogstanker.

Det er jo en fornøjelse at se de tre punkter i indledningen, som ligger mit hjerte nær. Det ene hedder: Stadig stigende risiko for trafikpropper og flaskehalse. Det har jeg et bud

på. Det andet hedder: Manglende evne til, at de forskellige transportformer samarbejder. Det har jeg også et bud på. Vi har siden 1872, hvor vi begyndte, lært, hvordan man betjener både jernbaner og landeveje med de samme færgesystemer. Det kender I jo alle sammen fra Storebælt og Østersøen, og hvor ellers vi findes. Og jeg er meget glad for Jørgen Hammer Hansens henvisning til vores nuværende begreb der, der hedder trafikmaskiner.

Og så det sidste – det kom jeg til at tænke på, da jeg læste Svend Heiselbergs indlæg i Børsen i sidste uge omkring priserne på de faste forbindelser: Priser for de forskellige transportformer, som ikke reelt afspejler de fulde omkostninger ved transportmetoden. Det er jo ligesom skrevet ud af mit eget hjerte.

Det andet, jeg gerne vil sige som indledning, er, at jeg kommer fra Scandlines. Det er i dag tre forskellige selskaber: Scandlines Sverige, Scandlines Danmark og Scandlines Tyskland. Der foregår i øjeblikket en debat om den fremtidige ejerstruktur eller en eventuel opdeling af det tysk-danske Scandlines. Det, jeg siger, vil ikke blive berørt af denne diskussion eller effekten deraf. Jeg holder mig til generelle trafikpolitiske og trafiktekniske argumenter.

Scandlines Sverige ejes i dag af Stena Line helt uden for det Scandlines, jeg kommer fra. Mit Scandlines ejes af et holdingselskab, som ejer det danske og det tyske Scandlines, som i dag ejes 50/50 af de tyske jernbaner og det danske trafikministerium.

En eventuel opdeling vil bringe os tilbage til sådan en treforkstruktur. Det har vi haft siden 1892. Der kunne man gå ind på en hvilken som helst jernbanestation og bestille en bilplads eller en billet til Berlin, eller hvorhen man ville med Scandlines, uanset om det var med tog eller med bil. Det kan man også i fremtiden. Nu skal man bare huske navnet Scandlines, gå ind på internettet, klikke -.dk, hvis det er Danmark, -.de, hvis det er Tyskland, og -.se, hvis det er Sverige; så får I den samme menu. Sådan vil det også være i fremtiden, uanset hvilken ejerstruktur vi har. Det har vi kunnet i 100 år, og det kan vi også fremover.

Min kollega, Hans Otto Kristensen, vil i slutningen af mit indlæg komme med nogle miljøtekniske og økonomiske betragtninger om substansen i de her fantastiske ting, jeg nu tager fat på, om havet omkring Danmark.

Jeg har sådan et billede her, som jeg holder så meget af. Ja, nu må vi se, hvordan jeg får det frem. Her ser vi det her dejlige hav omkring Danmark. Og hovedelementet i mit indlæg er, at trafikken skal spredes over så mange vandveje som overhovedet muligt i stedet for at koncentreres gennem nogle få betoniserede trafikkorridorer.

Vi har her lykkeligvis omkring Danmark en række velkendte korridorer: Vi har Jyllandskorridoren, som vi kender, Göteborg-Frederikshavn eller Århus-Halmstad til Sverige – nu snakker vi om transittrafikken mellem Skandinavien og kontinentet – vi har den dejlige fugleflugtskorridor, som jo i dag betjenes af vores lille maskine dernede mellem Rødby og Puttgarden. Vi har det, jeg kalder den centrale korridor, Ged-



ser-Rostock-Berlin-København, som jo er den historisk vigtigste forbindelsesvej mellem Skandinavien og kontinentet. Der er godt nok to timers overfart mellem Gedser og Rostock. Med hurtigfærge vil vi have den samme overfartstid, som vi i dag har på Rødby-Puttgarden, og der er ingen tvivl om, at vi er på vej tilbage til det Europa, hvor tyngden ligger der; husk det, når I skal tænke i andre baner. Og så har vi østkorridoren enten via Rügen eller via Swinemünde, eller Stettin, som det var historisk set.

Hele vores indlæg går på, at vi har så meget vand omkring Danmark, som både flyder nordpå og østpå, så det er om at sprede trafikken så meget som muligt over så mange korridorer som overhovedet muligt for at få den økonomisk og miljømæssigt optimale betjening af Europas borgere med trafik.

Der er ingen tvivl om, at det, jeg har i bagtankerne, er den her lille støvsugermodel, som jeg kalder den, som jeg lige vil vise jer. Her ser I jo, hvordan sådan en betonmaskine der nede på Femern Bælt vil udsuge de her stakkels gode vandveje og koncentrere trafikken om nogle akser, hvor der ellers i forvejen er en hel del flaskehalse. Jeg behøver bare at nævne de to spor mellem Københavns Hovedbanegård og Høje-Taastrup, som vi jo allerede i aften fik nydeligt illustreret af min tidligere chef fru Mikkelsen. Vi har Køgebugt-motorvejen; den synes jeg heller ikke har brug for flere flaskehalse. Når vi kommer længere ned, har vi Elbtunnelen og alt, hvad dertil hører, og hele jernbanen omkring Hamborg. Der er jo ingen tvivl om, at sådan en betonmaskine vil suge en masse til sig, men det vil være imod, hvad der står i hvidbogen, nemlig at afbygge flaskehalse og på økonomisk bedste vis komme uden om dem.

Derfor siger vi, som jeg gjorde før: Spred trafikken over havet og omkring Danmark. Skal vi til Østeuropa, som vi skal mere og mere fremover – her vokser trafikken 25 pct. om året – så er der, i stedet for at køre ned ad den betrængte landevej gennem Polen, nogle dejlige vandveje, som faktisk allerede i dag kan konkurrere tidsmæssigt med landevejstrafikken. Der er virkelig megen ræson i i vores del af verden at satse på havet i stedet for al det der motorvejsbeton.

Vores filosofi bag ved dette indlæg her, er at persontrafikken skal via de korte overfarter, først og fremmest maskinen nede på Rødby-Puttgarden, men også Gedser-Rostock og Sassnitz-Trelleborg, som er den længste af dem. Det er de tre naturlige, hyppigst frekventerede færgeveje mellem Skandinavien og kontinentet.

Vi skal have godstrafikken ud i et netværk af naturlige korridorer med nogle nye færgekoncepter, der passer til den her blå motorvejsfilosofi. Det har jeg et helt dugfrisk bud på, som vi lige har udviklet i Scandlines.

Vi skal understøtte udviklingen med at integrere lastbiler og jernbaner, vi skal from road to sea, hvor det er realistisk muligt, og det passer vores geografi optimalt til, og vi skal frem for alt sørge for denne her integration i nogle intermodale knudepunkter, nogle havnefaciliteter, hvor de her blå motorveje skærer kysten, som faciliterer eller understøtter

integrationen imellem jernbane og lastbil og søtrafik, herunder især færgetrafik og containertrafik.

En meget stor del af søtrafikken i dag er jo containeriseret, og vores klassiske ro-ro-færgetrafik er i dag adskilt fra containertrafikken; dér har jeg også et bud på, hvordan man med en ny teknologi kan integrere disse ting, og det kræver en understøtning i nogle intermodale knudepunktsfaciliteter i nogle bestemte strategisk beliggende havne omkring Østersøen.

Først det mere kendte. Den kender I alle sammen, denne her dobbeltendede model, som hos os hedder PR97, fordi vi byggede dem i 1997 på Rødby-Puttgarden. Disse små fikse dobbeltendede færger har vi i dag fire af; de sejler hver halve time 24 timer døgnet rundt, 365 dage om året. Det er faktisk det system heromkring, der sejler bedst under alle vejrforhold, der er ikke noget, der kan blæse dem dér inde; det eneste problem, vi har, er, hvis vandet blæser ud af havnen, det kan vi desværre ikke gøre noget ved. Men derudover kan det blæse lige så tosset, det vil; selv århundredets storm kunne vi have klaret, hvis der havde været vand i færgeløjet; det er et fantastisk system. Hver færge har 15.000 kilowatt hestekræfter om bord – det kunne være et lille elværk som nødforsyning, hvis der er nogen af jer, der mangler strøm. Den dag, hvor al strømmen forsvandt med århundredets storm, der kunne vi stadig væk lave morgenkaffe og bage rundstykker nede i Rødby til dem, der holdt og ventede på, at der kom vand ind i havnen.

Dem har vi i dag fire af. Vi har lavet en plan for 2004 om at sætte to til ind, så vi kommer op på seks, og så kommer vi ned på tyve minutters frekvens. Vi er nemlig så glade og lykkelige for, at trafikken stiger stærkt på den overfart. Vi havde sidste år 1,3 mio. biler. Vi er stadig væk langt fra det, der skal til for at understøtte en bro, hvor vi skal op på en 3-4-5 mio. biler. Men for at illustrere, hvor vi er henne, har vi her prognosen, der viser Femern Bælt-konsortiets forventninger til trafikudviklingen for lastbiler og personbiler lagt sammen fra omkring 3 mio. enheder nu til hen imod 4-5 mio. enheder på sigt. Vi ligger i dag højere end de 3 mio; men de fire færges, som vi har i dag, har med en fornuftig ventetid en kapacitet på over seks mio. enheder. Nu planlægger vi i løbet af 2004 og 2005 at sætte to til ind i 20-minutters drift, så vi kommer helt på 10 mio. enheder; det er næsten halvdelen af den kapacitet, man siger, en bro med en rimelig kvalitet har – en 60-70.000 biler i den her årsdøgnstrafikækvivalens, som man normalt bruger.

Vi har altså et topmoderne system på Femern Bælt i dag, som efter vores bedste opfattelse er den billigste og mest effektive løsning i de næste 30 år. Husk på det med ventetider, når man kikker på beregningerne over en fast forbindelse. Og husk, at vi her alle sammen betaler vores egne omkostninger, der er ikke brug for nogen geværgreb med bløde lån eller statsgarantier nogen steder; vi klarer det selv i Scandlines. Vi har brugt 2 mia. kr. på det her nye system med fire færges, nu bruger vi 1 mia. kr. til at gear det op til seks færges, og vi betaler selv regningen ved kasse 1 uden at komme og bede om venlig bistand

fra nogen side. Vi er så glade for alle de kunder, vi har, og de synes åbenbart også godt om det.

Så går vi videre med den her nye model, hvor vi skal ud at sejle på de lidt længere strækninger på Østersøen. Vi har opfundet sådan en ny en, der hedder Via Mare 10.000. Den hedder 10.000, fordi det er en godsfærge; den kan også have passagerer om bord, den kan have 3-400 lastbilchauffører oppe i den der kahytsbygning, og det vil sige, at det er en rigtig færge. Det er en færge, som lastbilchaufførerne kender det i dag, de kan spise, og de kan se video, og de kan sove, når de sejler fra Tyskland til Sverige.

Denne færge har samme længde som de færger, vi har i dag, men i og med at den kombinerer rulle gods, eller lastbiler, med containere, altså lift-on-lift-off, har den en kapacitet på tre til fire gange så mange lastbilenheder som en almindelig færge, og deri ligger der en kæmpemæssig økonomisk, miljømæssig og trafikteknisk gevinst.

Med de rigtige havnefaciliteter vil sådan et fergesystem fremover muliggøre, at man faktisk kan sejle uden om Danmark til Göteborg og Stockholm med det gods, som i dag skal i transit mellem Skandinavien og kontinentet. Husk, at tyngden i Skandinaviens vareproduktion ligger oppe mellem Göteborg og Stockholm og nord derfor. De store svenske papirværker ligger jo nord for den akse, og den store svenske industri ligger i Mälardalen omkring Göteborg, så der er ingen grund til at køre ned gennem Skåne, hen over Øresundsbroen, ned gennem Køge Bugt-Motorvejen og så ned igennem Sjælland og forstyrre danskerne og nordtyskerne med en masse ting, når man kan sejle det direkte fra nordtyske havne op til enten Stockholm på den ene side eller Göteborg på den anden side med sådan én som den der til en meget billigere pris, end det man kan betonisere Femern Bælt med, for dét kræver nemlig, at lastbiltaksterne bliver sat op. Det er der også priselasticitet i, det er jeg ikke uenig i, men det er ikke en god idé, fordi vi er i konkurrence med både broer på den ene side og broer på den anden side og andre rederier, og derfor har vi nogle fornuftige, balancerede lave takster, og sådan bliver det ved med at være i fremtiden, så længe der er konkurrence.

For lige at tage det i sådan det store perspektiv, så kan den der svend tage 700 lastbiler. Jeg tror, jeg vil kalde den Loyola de Palazzio, fordi det er jo det, hun er ude på. Nu ved jeg ikke, om det med lastbilerne lige netop er sagen. Derfor mener vi, at vi skal have sådan nogle intermodale havne, så det bliver til fire godstog og ca. 500 lastbiler. Der er ingen tvivl om, at jernbanen skal tage en større del af transportarbejdet, og med de havneanlæg, som jeg viser her, vil der også være mulighed for hurtigt at integrere de forskellige trafikformer.

Så kommer vi til det her nye intermodale knudepunkt, som vi har brug for for at understøtte denne trafikteknik. Her ser vi min M/S Loyola ligge i et hjørneleje, hvor vi har en klassisk færgehavn, som vi kender dem, med opmarchbaner, og man kommer ind her og parkerer her, og så kører man om bord ad sådan en rampe der. Denne her færge er så bred,

så man kun behøver at have en rampe i den ene ende; det er også derfor, den er lidt billigere, og så kan man køre rundt – den er 35 meter bred – og så vende og køre tilbage igen i flere etager.

Her har vi så den nye banegård, som er fælles for containertrafik og jernbanetrafik med et meget kompliceret, avanceret lastnings- og losningssystem med containerkraner, som vi kender dem ude fra de store containerhavne, men med nogle meget moderne ting, som man også har i de store terminaler, f.eks. nede i Rotterdam, til automatisk omflytning af alle de her containere. Og så en kæmpemæssig opmarchplads her, og så er det her afgangsspor for fultogene.

Det er det nye, der er nødvendigt, og det er det nye, det er nødvendigt at tage planlægningsmæssig stilling til, fordi man kan ikke have de der dyre havnefaciliteter ret mange steder. De bliver nødt til at ligge for enden af en motorvej, for enden af en jernbane. Sådan er vi jo født i Scandlines i 1872. Vi lå jo der, hvor det store H krydsede vandet på Storebælt, Lillebælt, på Øresund, ved Østersøen, og det er for danske trafikpolitikere ikke noget uvant, men det er det i europæisk perspektiv.

Det der europæiske perspektiv er en meget vanskelig sag. Vi er det eneste land i verden, der har haft sådan en fælles færgestandard for de der intermodale trafikformer igennem så mange år, som vi faktisk havde fra 1882, da Storebæltsoverfarten blev åbnet med de her sakselejer, indtil vi lukkede den i 1997. Sådanne havne kræver en eller anden form for styring og planlægning i fællesskab, og det er noget af det, som vi håber, at Europa-Kommissionen vil tage med i hvidbogen som én af de anbefalinger, den lægger op til, for der er ganske betragtelige økonomiske gevinster ved det system.

Så håber jeg på, at vi ender i den her verden, som jeg var inde på. Vi sejler noget mere og kører noget mindre på de her flaskehalsbelagte vejsystemer. Her ser I det i al sin enkelthed: Via havet til Göteborg og Stockholm, vi kan sejle ud af Rostock, vi kan sejle ud af Puttgarden, vi kan sejle ud af Sassnitz/Swinemünde og vi kan også sejle fra f.eks. Århus til Göteborg – dér kunne sådan et system også måske fint ind via Jyllandsvejen, så jyderne skal ikke tro, at de er oversete i denne sammenhæng.

Alt i alt et perspektiv, som efter vores opfattelse passer ideelt ind i hvidbogens tanker, og som passer ideelt ind i dansk erhvervsstruktur. Vi har en meget stærk maritim industri i Danmark, som har gjort, at vores sektor i dag er den næststørste eksportindtjenende sektor i Danmark. Det er ganske enestående i Europa, at man har så stærk en maritim kultur, og I kan godt regne med, at meget af det, der kommer til at foregå på de der blå motorveje i Østersøen, bliver dansk. Vi har også andre danske rederier, der arbejder inden for det samme; jeg behøver ikke at nævne dem.

Alt i alt vil det her både trafikpolitisk, erhvervspolitisk og miljøpolitisk – det kommer Hans Otto Kristensen ind på nu om lidt - være en gigantisk fin ting i relation til hvid-

bogen i modsætning til det der lidt uhyggelige scenarie. Tak for opmærksomheden, og så vil jeg gerne bede Hans Otto om lige at gennemgå teknologien.

**Hans Otto Kristensen** (professor, Scandlines):

Allerførst vil jeg sige tak for muligheden for at præsentere lidt mere teknik, end vi måske har hørt tidligere i dag. Jeg har lige ridset baggrunden op for, at jeg er inviteret her sammen med Ole Rendbæk. Jeg har i godt tyve år arbejdet med søfart, med skibsbygning, jeg er uddannet på DTU, jeg er i dag adjungeret professor på DTU – apropos nedskæringer i forskningsverdenen skal jeg sige, at det er en ulønnet stilling, så man sparer ikke penge ved at fjerne mig. Jeg har været med til at udvikle den skibstekniske del af Tema 2000-modellen, Trafikministeriets model til at udregne energiforbrug og emissioner for søfart, landtrafik, jernbaner og fly. Jeg har også været rådgiver for Trafikministeriet og Miljøministeriet i forskellige sager, og så har jeg i mange år været ansat i Carl Bro, hvor jeg bl.a. har arbejdet meget med DSB Rederi, som det tidligere hed, og så har jeg senest været ansat i Scandlines, men også hos Danmarks Rederiforening, så i dag sidder jeg såmænd mellem de to tidligere arbejdspladser, mine to tidligere chefer. Som sagt er det her professorat ulønnet, så til daglig laver jeg moderne krigsskibe for søværnet. Men jeg skal præcisere, at det ikke er i søværnets regi, at jeg står her i dag.

Vi har hørt meget om miljø i dag. Miljø er mange ting: Det er energiforbrug, det er emissioner, det er også noget med støj, det er trængsel på vejene, det er ulykker. Vi ved, at emissionerne, CO<sub>2</sub>, kan give drivhuseffekt, vi kan få forsurening af luften og vandløbene – det, der hedder eutrofiering med et fint fremmedord – støj kan give irritation, stress, hjerte-kar-sygdomme, og trængsel på vejene ved vi også, hvad betyder, og sidst, men desværre ikke mindst, kan ulykkerne give dødsfald og en masse kvæstede mennesker.

Vi har også tidligere i dag hørt en foredragsholder fra Det Økonomiske Råd tale om ksternaliteter, og der var lidt diskussion om det; Margrete Auken fik bud på, at hun kunne få en første lektion i marginale omkostninger og gennemsnitsomkostninger, og det er selvfølgelig klart, at det er et lidt specielt emne.

Lad mig slå fast – som den tidligere foredragsholder også gjorde det meget tydeligt – at spørgsmålet om eksterne omkostninger er kompliceret. Så jeg forstår godt, Margrete Auken gerne vil på det kursus. Det er en meget kompliceret sag. Skal man bruge de marginale omkostninger, eller skal man bruge gennemsnitsomkostningerne? Der er et hav af europæiske forskningsprojekter, der har frigivet tal om de her eksterne omkostninger. Det kan svinge sådan, at de marginale omkostninger er ca. ti gange større end gennemsnitsomkostningerne, og i og med, at jeg har lavet en energiberegningsmodel for skibsfart, som jeg kan kombinere med landtransport, kan man sige, at energiberegningerne er rimelig enkle, men de eksterne omkostninger kan som sagt være komplicerede.

Da jeg ikke vil have skudt i skoene, at jeg favoriserer skibsfarten, har jeg taget de ikkemarginale, altså de gennemsnitlige eksterne omkostninger, da det er de mindste; stadig væk vel vidende, at det er ikke den endegyldige sandhed, men det er i hvert fald en klar pessimistisk tilgang til emnet.

Med hensyn til omkostninger, som bl.a. er offentliggjort i forskellige forskningsprojekter – på side 118 i hvidbogen er der uddrag fra én af referencerne, i øvrigt den reference jeg bruger i min model, det er godt nok i en engelsk udgave, men det er den figur, der er på side 118 i hvidbogen – kan man se, hvorledes landevejstrafikkens samlede eksterne omkostninger er højere end jernbanens og lavere end luftfartens og højere end søtransportens.

Som sagt er der usikkerhed om de eksterne omkostninger, og i det her tilfælde vil jeg sige, at lastbilerne efter min mening er regnet for højt. Deres eksterne omkostninger på forureningen, altså på air pollution er ikke så højt som indikeret i den her figur. Jeg benytter lavere værdier, igen set ud fra min synsvinkel, sådan at jeg ikke tillægger lastbilerne så store værdier, som der er vist her. Igen en lidt mere pessimistisk vinkel.

Det første udgangspunkt er at få fundet ud af, hvor skibsfarten ligger. Vi har ligesom fået at vide, at vi skal have mere transport over på søtransporten, men hvordan ligger vi egentlig? Det har jeg vist her. Det er energiforbruget målt i megajoule, 42 MJ svarer til et kilo olie; det er altså energiforbruget, der skal bruges for at bevæge 1 ton last 1 kilometer. En normal lastbil er vist øverst; man kan så se, at en mindre, typisk dansk færge for at bevæge 1 ton last bruger rigtig meget energi.

Så har jeg det, der hedder en 2.000 lane meter ro-ro – det er et typisk gennemsnitligt ro-ro-cargoskib i dag – det ligger lidt højere energimæssigt end lastbilen. Og så har jeg vist to projekter – det ene, som Ole Rendbæk har lige vist, nemlig det her 10.000 lane meter Via Mare-projekt, og et andet projekt, som Scandlines har udviklet, et 5.800, altså ca. 6.000 lane meter – og der kan man se, at energiforbruget pr. ton gods selvfølgelig falder, på grund af at der presses ca. tre gange mere gods ind på de nye færgeprojekter, som Ole Rendbæk fortalte om; så man med det nye projekt er på det halve niveau af en lastbils energiforbrug. Jeg forbigår de store tankskibe, bulkcarrierne og containerskibene, der ligger helt i bund; så der er vi klart konkurrencedygtige i skibsfarten.

Men det er på færgetrafikken – og her i det skandinaviske område netop på de ruter, som Ole Rendbæk viste – at man kan sige, at landevejstrafik og skibsfart måske nærmest konkurrerer med hinanden. Derfor foretager jeg et punktnedslag på den problematik, altså ro-ro-færger kontra lastbiler, og her har jeg på en lidt anden måde beregnet det energiforbrug, der medgår til at flytte 1 meter vognbane på en færge 1 kilometer. Det er også en måde at måle energiforbruget; det har været en nem måde, når jeg skulle analysere ca. 1.200 data fra 1.200 af verdenshandelsflådens færger. Her viser jeg en masse røde prikker, der

viser energiforbruget for en masse forskellige færger, og med en grøn og en gul prik har jeg vist de to Scandlinesprojekters.

Endnu en gang kan man se, at det nyudviklede projekt, som Scandlines er inde på, virkelig når den yderste skala. Med hensyn til længde holder det sig dog inden for en ræsonnabel længde overalt på 200 meter, men det får energiforbruget bragt rigtig meget ned ved simpelt hen at fylde de her færger med en masse lane meter. Tænk, at lastbiler, der holder 10 km ud ad motorvejen, kan være på sådan et skib på 10.000 lane meter, som var illustreret før.

Jeg vil sige, at andre rederier er inde på de samme ideer med at effektivisere ro-ro-trafikken i de her år.

Med udgangspunkt i energiforbruget og med udgangspunkt i de eksterne omkostninger, som jeg refererer til – selvfølgelig med de usikkerheder – er det så med de modeller, jeg har udviklet, muligt at beregne de samlede eksterne omkostninger ved transport. Jeg har så taget udgangspunkt i den ene af ruterne, nemlig Hamborg-Göteborg via Puttgarden. Jeg har antaget, at der sejles med en brændstofkvalitet på én pct. olie – dér skal jeg sige, at lastbilerne er langt, langt lavere med hensyn til svovl i olien; her er det en almindelig dagens teknologi, der er ingen reduktion af NO<sub>x</sub>, altså kvælstofoxiderne fra motorerne i skibene – skibet sejler med 22 knob, og jeg sammenligner med en Euro II lastbilstandard, som er standarden i dag.

I kan se, at det på emissionssiden er sådan, at de her 700 lastbiler, som der er tale om på landevejene, og de 700 tilsvarende som last på skibet medfører eksterne omkostninger, som er næsten på niveau med hinanden. Færgeløsningen, Via Mare, har lidt af ulykker og lidt støj; det er jo fordi, man kører fra Hamborg til Puttgarden, så der er en lille vejdel i den skibsbaserede løsning. Men man kan se, at slutproduktet bliver, at de totale eksterne omkostninger for den transport af 700 lastbilenheder fra Hamborg til Göteborg for skibskonceptet er cirka det halve af, hvad det var på vejsiden. Hvis vi så f.eks. antog, at skibene bliver udført og bygget med noget NO<sub>x</sub>-reducerende teknologi, bliver det bedre for skibet.

Men det var situationen for Hamborg-Göteborg. En anden rute, som Ole Rendbæk pegede på, var Hamborg-St. Petersburg. Her antager jeg, at igen 700 lastbiler kører fra Hamborg til Rostock, og så sejles de fra Rostock op til Ust-Luga ca. 100 kilometer fra St. Petersburg – det er den søbaserede transport – versus den landbaserede transport, som er 1.600 kilometer op igennem det østeuropæiske landområde med 700 lastbiler. Der kan man igen se, at de eksterne omkostninger er nogenlunde de samme på emissionssiden, mens det summer sig op, sådan at de totale eksterne omkostninger bestående af ulykker, støj og trængsel bliver ca. tre gange så høje som ved den søbaserede løsning. De her tal taler jo sådan set deres eget sprog og viser i hvert fald, hvordan to sådanne ruter miljømæssigt påvirker samfundet.

Jeg siger tak for opmærksomheden.

**Ordstyreren:**

Tak for det, og vi går straks videre med administrerende direktør Peter Bjerregaard fra Danmarks Rederiforening.

**Peter Bjerregaard (adm. direktør, Danmarks Rederiforening):**

Jeg vil i lighed med de foregående talere sige tak for invitationen til at være med i dag, vi har glædet os meget, og jeg vil også sige tak for det udmærkede oplæg, vi har fået; det har jo holdt os beskæftiget et par weekender.

Jeg vil sige, at med det, der er kommet frem tidligere i dag, bør jeg jo egentlig være en forholdsvis glad mand, eller en tilfreds mand, alt den stund alle jo tager udgangspunkt i, at vi skal have noget mere over til søs. Det er der selvfølgelig gode grunde til, som det også lige er blevet dokumenteret af Hans Otto Kristensen; men jeg har måske alligevel lidt bekymringer om Kommissionens hvidbog.

Det er faktisk sådan, at vi deler nogle af de synspunkter, som Jørgen Hammer Hansen tidligere var inde på, nemlig, at hvidbogen, når det kommer til stykket, måske er for regional i sin indfaldsvinkel. Vi kunne bedre tænke os et mere trafikpolitisk dokument. Den er måske båret af de trængselsproblemer, som er på det europæiske kontinent, og som selvfølgelig er reelle nok – ingen diskussion om det – men vi kunne godt måske have forestillet os lidt mere transportpolitik i hvidbogen som sådan.

Baggrunden for det er ikke sådan bare idealisme, men at dansk skibsfart, som det også er blevet nævnt tidligere, jo har en valutaindsejling på omkring 100 mia. kroner, men af de 100 mia. kroner vedrører rent faktisk kun mellem 25 og 30 pct. sejlads inden for Europa eller til og fra Europa. Det vil altså sige, at vi har en masse, der foregår uden for Europa, og det må vi selvfølgelig også inddrage i vores hverdag. Deri ligger også, at EU jo i virkeligheden også har en meget stor udenrigshandel, og jeg er da lidt bekymret ved, at EU anskuer det så regionalt, som de gør her. EU har stort samkvem med USA, EU har stort samkvem med Fjernøsten, ergo bør man ikke glemme det globale aspekt, og det synes jeg, man har gjort i et vist omfang.

Når det er sagt, lad os så alligevel acceptere den målsætning, som ligger i hvidbogen, nemlig at der skal mere gods til søs, fordi vi er gode til det; vi gør det på en miljørigtig måde.

Og jeg er da glad for at kunne sige, at der faktisk sker en del. I Danmark er der måske ikke noget at råbe hurra for, hvis vi ser på den nationale trafik. Jeg mener, at det forholder sig sådan, at omkring 4 pct. af vores interne trafik med godstransport i Danmark går med skib. Og det er jo ikke sådan, at man falder på halen over dét.

Ser vi på vores udenrigstrafik, begynder det straks at se lidt mere imponerende ud, for der viser det sig, at det ligner omkring 75 pct. af vores gods til og fra Danmark, der



kommer på skibe: Jeg må da indrømme, at det selvfølgelig også har noget at gøre med, at det ikke bare er det, som går med Ole Rendbæks skibe, men det har selvfølgelig noget at gøre med, at de store mængder styrtegoods i form af kul, kunstgødning, korn osv., som går til og fra Danmark, kommer på skibe – og også olieprodukter selvfølgelig.

Ser vi på situationen inden for EU, ser billedet lidt anderledes ud, for der kommer vi faktisk op på noget, der ligner omkring 40 pct. af den interne EU-transport, som går på skib. Og ser vi på EU's transport, ind og ud, så ligger vi på noget, der ligner 70 pct., og det er selvfølgelig de forhold, jeg nævnte før, som spiller ind, nemlig kunstgødning, olie osv.

Men hvad mere er, så ligger vi faktisk ikke bare meget godt absolut; det er også sådan, at vi har haft en svagt stigende andel i de senere år, og jeg føler mig aldeles overbevist om, at der nok også skal komme mere til søs. Her vil jeg også godt holde fast i et af de spørgsmål, der blev stillet – da vi fik sendt materialet ud, tror jeg – nemlig, om der er en eller anden form for sammenhæng, eller om man kan lave en afkobling mellem vækst i produktion og vækst i transport. Det kan man bestemt ikke, tror jeg. Tværtimod. Mit postulat vil være, at vi rent faktisk nok ville komme til at opleve en stigning i transporten, selv om vi ikke havde nogen vækst i vores produktion. Og hvorfor så det? Jo, det ville vi simpelt hen på grund af den specialisering, vi ser med underleverandører, outsourcing, og hvad alle disse fine ord nu hedder, som man bruger nu om dage. Der bliver produceret mere i Tyskland, som bliver transporteret til Danmark og tilbage igen og længere ud i verden også; så der vil ikke ske nogen afkobling mellem væksten og vækst i transporten.

En række af de midler, der bliver peget på i transporthvidbogen, har Jørgen Hammer Hansen allerede har været inde på. Men så vil jeg godt sige, at jeg generelt er en lille smule bekymret over nogle af de midler, der peges på.

Med hensyn til sømotorvejene er det jo ikke særlig veldefineret, hvad man egentlig mener med en sømotorvej. Er det et abstrakt begreb, hvor man taler om muligheden af at ruge vandet som en transportvej, eller er det noget mere veldefineret, hvor man siger, at fra punkt A til punkt B, altså fra en given havn til en anden given havn, skal man have en transportmotorvej? Hvis det er det sidste, må jeg sige, at jeg så er lidt bekymret. Anskuer man det lidt mere abstrakt, således at det er dette at bruge vandet som en transportvej, har jeg en helt anderledes positiv indstilling til det.

Jeg vil også godt holde fast i – og jeg tror, at både Ole Rendbæk og også Jørgen Hammer Hansen var lidt inde på det før – at det med sømotorvejene jo i meget høj grad handler om, at der i begge ender kommer nogle gode koblingssystemer til de andre transportsystemer, hvad enten det måtte være bane eller bil eller bane og bil.

Jeg vil også godt tage fat i Marco Polo-programmerne, for som erhverv skulle vi jo umiddelbart være glade for at kunne få lov at stikke snablen ned og få penge til sådanne forskningsprojekter, som der her er lanceret. Det drejer sig om noget, der ligner 250 mio. kr. Så det kunne da være spændende at få adgang til disse penge og lave nogle forsknings-

projekter. Jeg håber også, der er nogle danske rederier eller transportører i almindelighed, som vil benytte den mulighed, der ligger i Marco Polo-programmerne.

Min bekymring omkring Marco Polo-programmerne går imidlertid mere på, at jeg er lidt bange for, at de kan blive suppleret af nationale midler fra statskasserne i det ene og det andet land. Begynder man at komme den vej rundt, så mener jeg, at man begynder at skabe en forvridding i transportvejene ved hjælp af blandt andet Marco Polo-programmerne, og det skulle bestemt ikke være meningen med dem.

Man peger i hvidbogen også på et spørgsmål om fragtkoordinatorer. Jeg har spurgt nogle af mine kollegaer, som har været i branchen nogle år, og også læst i bogen et par gange og kigget efter det, og jeg er stadig væk lidt i tvivl om, hvad man mener med en fragtkoordinator. I Danmark taler man meget om uddannelse i logistik, og jeg tror i virkeligheden, det er det, vi taler om her. I mange år har man inden for vores branche haft speditorer osv., og jeg tror, at det i virkeligheden er det begreb, man er ved at genopfinde; og hvis det er tilfældet, er jeg måske ikke så imponeret. Min pointe er måske nok den, at vi i virkeligheden allerede har det, og vi har nogle meget, meget fornemme danske repræsentanter for det. Ole Rendbæk er én, han ville ikke være bekendt at nævne andre, men jeg vil da godt her nævne både Maersk og DFDS som fornemme eksponenter for nogen, der har forstået at kombinere landevej og søtransport og for den sags skyld også bane. Så det er et begreb, vi kender.

Jørgen Hammer Hansen nævnte også spørgsmålet om globalisering og vigtigheden af, at vi kiggede mere internationalt på tingene. Jeg kan kun støtte de betragtninger. Som jeg nævnte før, har EU noget, der ligner 70 pct. af sin udenrigshandel, som går ind og ud på skib. Det turde være indlysende, at man jo så ikke helt kan forbigå, hvad man rent faktisk laver i USA eller i Fjernøsten med hensyn til forskellige standarder. Der vil jeg godt advare imod, at man begynder at prøve at harmonisere inden for Europa. Vi har udmærkede systemer, hvor man prøver at harmonisere på internationalt plan i form af ISO og forskellige andre ting. Jeg ville være meget ked af det, hvis nogle af vores containerskibe pludselig ikke var anvendelige mere, fordi man havde fundet ud af, at man nu skulle have en anden containerstørrelse, end den man havde arbejdet med de sidste 25 år. Det er ikke så lystigt et perspektiv, kan jeg roligt hilse og sige.

En af de ting, der egentlig ikke er omtalt så meget i hvidbogen, er spørgsmålet om havneliberalisering. Jeg mener faktisk, at havneliberaliseringen er et af de vigtigste midler i henseende til at få noget mere transport til søs. Der vil jeg også godt pege på papirreduktion, altså at administrative byrder skal fjernes i den sammenhæng.

Der er i hvidbogen også peget på andre forslag, og jeg tror egentlig ikke, at tiden tillader, at vi gennemgår dem. Jeg vil bare nævne en enkelt ting her, nemlig at man i hvidbogen omtaler det såkaldte Galileoprojekt som interessant i henseende til satellitnavigation for lastbiler, søfart osv. Jeg vil bare i al stilfærdighed sige, at vi har haft satellitnavigation i

masser af år inden for skibsfarten og har været udmærket tjent med det system, som er amerikansk baseret. Så her skal man være klar over, hvad det er, man arbejder med. Er det politisk initierede projekter, eller er det nogle projekter, der rent faktisk er et behov for? Hermed siger jeg ikke, at man ikke må lave det, men det kunne selvfølgelig også godt være hensigtsmæssigt at samarbejde om et mere globalt projekt frem for at lave sit eget varemærke.

Sikkerhed til søs har Jørgen Hammer Hansen som sagt været inde på, så der vil jeg ikke sige så meget, og det samme gælder styringen af skibstrafikken og EU's repræsentation i IMO – helt i tråd med det, der tidligere er blevet sagt, mener jeg, at det mere er en politisk manifestation. Jørgen Hammer Hansen har argumenteret pænt for, hvorfor det måske ikke er nogen vanvittig god idé. Jeg vil være så fræk og kæk at sige, at det er en ren politisk manifestation, vi ser på dette punkt.

Mine afsluttende betragtninger skal gå på, at jeg som sagt er ganske udmærket tilfreds med hvidbogen, al den stund der skulle blive mere for os at arbejde med i fremtiden. Men som sagt er den ikke global nok i sin indfaldsvinkel; den respekterer ikke i tilstrækkeligt omfang, at skibsfarten er et selvstændigt erhverv. Det er i hvert fald et par budskaber, som jeg håber, at det danske Folketing og danske politikere i det hele taget vil gå videre med, hvor man kan komme af sted med det.

Jeg vil også godt pege lidt på Danmark, og Ole Rendbæk har jo selvsagt været ganske meget inde på noget, der vedrører Danmark. Som sagt er det ikke meget godstransport, der bliver sejlet inden for Danmark. Og jeg har overhovedet ikke nogen illusion om, at skibsfarten kan overtage en meget væsentlig del; dertil er Danmark nok for lille. Men samtidig må jeg nok tilføje, at jeg ikke tror, det er udelukket, at der kunne laves nogle ting forskellige steder. Der har været noget omkring distribution af olieprodukter, hvor man – sikkert ud fra meget rationelle betragtninger omkring økonomi – laver en lastbildistribution op gennem Jylland til en hel masse steder i stedet for at sejle det til nogle mere centrale steder, som det var før.

Der tror og håber jeg, at skibsfarten i samarbejde med nogle af afskiberne, producenter osv., kan være med til at udvikle sådanne projekter. Jeg tror i hvert fald ikke bare, vi skal skyde det væk og sige, at det jo enten er til eller fra Danmark eller ude hos de andre. Vi skal også lige se en gang, om der ikke godt kunne laves lidt mere i Danmark. Jeg tror, der kunne; jeg tror godt, man kan.

Min sidste bemærkning er, at skibsfarten allerede har taget handsken op i henseende til at sikre mere transport til søs, og jeg er hundrede procent sikker på, at vi også vil se en stigning i de kommende år.

#### **Ordstyreren:**

Tak for det. Så er dagens sidste formelle indlæg af Henrik Berlau fra SiD Transport.

**Henrik Berlau** (forretningsfører, SiD Transport):

Tak for indbydelsen. En lille forbrugeroplysning: Da jeg så i oversigten, at vores erhverv blev omtalt som vand, tænkte jeg, at der jo ikke er meget prestigefuldt i at have været formand for vandmændenes forbund i Danmark. Det er »sø«, det hedder, når vi snakker om det her.

Hvidbogen udgør den hidtil eneste nævneværdige overordnede transportpolitiske strategi fra EU's side, som har været fremlagt i næsten et årti. Og den anerkender også, at tidligere tiders transportpolitik har været fejlslagen og utilstrækkelig til at løse de opgaver, som transport indebærer for medlemslandene.

SiD har hilst forslaget og initiativet velkomment generelt og lægger vægt på, at Kommissionen med sine nye forslag lægger op til, at der skabes og udvikles et bæredygtigt transportsystem.

Vi tilslutter os derfor også flere af de af Kommissionens forslag, der for første gang egentlig tilskriver søfarten den vigtige rolle, som den har spillet for udviklingen af EU's industri og infrastrukturen. Og vi kan egentlig også godt bifalde det, som Rederiforeningen og nu også Jørgen Hammer Hansen har gjort opmærksom på, at søfarten ikke bare skal opfattes som en del af industriens transportsystem, men i virkeligheden også er en industri i sig selv.

Vi finder det især vigtigt, at der fremover udvikles transportsystemer, hvor transportprisen kommer til at afspejle de reelle omkostninger for en transport. Det gør vi, fordi transportudbydere og især rederierne har overført deres manglende mulighed for at opnå reel pris for deres ydelse til deres ansatte.

Mere om dette senere, men blot til illustration af, hvor galt det kan gå: Der transporteres i dag brugt papir i containere fra EU-havne til Fjernøsten for til at blive genforarbejdet derude til nyt papir, såkaldt genbrugspapir. Det kan økonomisk svare sig at lade processen ske derude, fordi det er billigere at gøre det end i EU-landene, selv når man tillægger transportomkostningen. Nogle vil sikkert opfatte det som godt for rederierne, at sådanne transportere er der, men det er jo til en pris, der kun kan fremskaffes, hvis skibene drives med ringeste standard sikkerhedsmæssigt og for den sags skyld også socialt uansvarligt. Det fjerner imidlertid også fuldstændigt ideen om økologi og genbrug. Skulle der aflægges et grønt regnskab for sådan en rulle toiletpapir, så kan enhver jo gøre sig sine egne tanker om det ved det næste besøg på det lille hus.

Vi finder også Kommissionens forslag om maritime motorveje og short sea shipping vigtige. Det har været et overset potentiale igennem mange år, hvor dette erhverv historisk har ydet sit bidrag til transporten i det stille og ikke har haft den samme opmærksomhed, som så mange andre transportformer har haft. Det mindre skibsfartserhverv har jo desværre været delvist betændt i Danmark igennem nogle år af skattefidusparadis i form af de såkaldte trusserederier, og mange skibe har været bygget blot for at holde gang i værfterne.

Der har aldrig nogen sinde været reel transportmulighed for disse skibe; der har simpelt hen ikke været laster til mange af disse fartøjer.

Vi anser maritime motorveje som et fornuftigt udspil, fordi vejene jo ligger der i forvejen og derfor uden store omkostninger kan ibrugtages. Jeg bemærkede godt, at Peter Bjerregaard manglede en definition, og det har han ret i – hvad er det for en motorvej, vi snakker om? Vi har opfattet det som et forsøg fra hvidbogens side på at sige, at det jo er uden anlægsomkostninger af nævneværdig betydning: Vandet ligger der i forvejen, og det kan bruges. Man skal **ikke** have stor fantasi for at forstå, at den transportform med planlægning kan udvikle sig og bidrage til det mønster, der tillader varenes fri bevægelighed, og være en del af just-in-time-leverancerne.

Vi hilser også med tilfredshed de forslag, der er, om at støtte nye tiltag og servicier, da tidligere eksisterende støttemuligheder har været spredte og til dels ukendte for erhvervet.

Men vi er især glade for, at Kommissionen lægger vægt på de sociale forhold og beskæftigelsen af EU's søfarende, og den tone, som Kommissionen har anlagt i hvidbogen. Kommissionen anerkender, at brugen af bekvemmelighedsflag og underbetalte besætninger udgør en reel sikkerhedsrisiko. Det har været demonstreret ved en række ulykker, som har fundet sted, også i vores egne farvande. Og der har også været store økologiske konsekvenser, f.eks. »Erika«-sagen for et par år siden, men så sandelig også det, vi selv oplevede ved vores egne kyster sidste sommer. Man kan tilføje, at brugen af bekvemmelighedsflag har været medvirkende til at forøge og udvikle det sociale kaos, som i dag hersker inden for søfarten, herunder også i Danmark ved DIS-registret.

Vi støtter Kommissionen helt, når den siger, at den ønsker meget hurtigt at få fastsat arbejdsmæssige og sociale mindstekrav til sådanne skibe, og vi finder derfor, at arbejdet, som er under forberedelse i ILO, og som Jørgen Hammer Hansen også omtalte, som en del af desent work-programmet, herunder lønmodtagerrettighederne, er vigtigt; men vi ønsker, modsætning til rederne, at sådanne forhold skal kunne gennemføres og kontrolleres ved hjælp af havnestatskontrollen. Når rederne ikke ønsker det, skyldes det måske nok, at mange af de fartøjer, de har, rent faktisk ejes her eller af andre i EU-landene. Vi finder, at der er fartøjer og registre, som ganske enkelt ikke lever op til en respektabel behandling af de ansatte og derfor skal udelukkes fra at besejle EU-havne, og det er Kommissionen også inde på; det er begrebet Port Denial by Flag.

I noget af det, som Kommissionen skriver, er der ikke helt konsistens, og det er spørgsmålet om de sociale forhold, når man samtidig ved, at forslaget om havneliberaliseringer ligger der, som Peter Bjerregaard var inde på. Forslaget om havneliberalisering indebærer bl.a., at søfolkene fremover skal fungere som havnearbejdere. Det finder vi nok vil være urimeligt, både over for vores kolleger i havnen, og i allerhøjeste grad også i forhold til os selv. Vi vil ikke være havnearbejdere; vi har rigeligt at lave til søs i dag, så vi vil ikke fungere som sådanne, når vi kommer i havn.

Disse sociale elementer, som Kommissionen lægger an til, har skammelig været fraværende i den danske søfartsdebat siden gennemførelsen af DIS-registret i 1988, hvor Folketinget imod almenvellets interesser overgik til at varetage rederi- og aktionærinteresser. Ikke overraskende – i hvert fald ikke for mig – har loven heller ikke tjent det formål, som der blev anført ved gennemførelsen: Udflagningen er ikke stoppet; vi har i dag flere skibe under udenlandsk flag, end der nogen sinde har været tidligere. Der fandt overhovedet aldrig nogen nævneværdig hjemflagning sted til Danmark. Beskæftigelsen er ikke blevet bevaret, og i tillæg har erhvervet i dag vanskeligheder ved at rekruttere. Alt sammen helt forudsigeligt.

Det med de sociale vilkår, og om prisen på transporten er reel, hænger derfor meget nøje sammen. Mens vi er ved det, så skylder al anstændighed, at Folketinget tager fat i spørgsmålet om DIS-loven med henblik på en revision for at rette op på de fejl, som blev begået for snart 12 år siden. DIS-registret har nemlig på en række områder præcis de samme karakteristika, der – som Kommissionen påpeger – er gældende for bekvemlighedsflagene, nemlig, at der ikke er nogen kontrol med de sociale forhold.

Folketinget er selvfølgelig helt på det rene med den manglende overensstemmelse med ILO's konventioner, og at de søfarendes organisationer er de eneste i Danmark, der ved lovgivning – ved lovgivning – er frataget deres ret til at udøve deres lovlige virksomhed ved hjælp af lovens paragraf 10; måske en interessant debat for nogen i spørgsmålet om eksklusivaftaler. I praksis har rederne og de søfarende – ikke i kraft af loven, men på trods af loven – alligevel aftalt at regulere løn- og arbejdsforhold for udlændinge, og Folketinget vil altså ikke komme til at træde nogen over fødderne ved at genindføre civiliserede og ILO-acceptable tilstande i det danske register.

Til gengæld tror jeg ikke, at alle i Folketinget er helt klar over, hvilke forhold de udenlandske søfarende har på danske skibe, hvis uheldet er ude. Der er ingen hjælp, når man er syg, man har ingen repræsentationsret, og hvis man ønsker at gøre sig gældende, ja så skal man udøve sin minimale rettighed over en afstand på 14.000 kilometer, typisk fra en af de 7.000 øer i Filippinerne. Derfor er det gået galt; det er gået meget galt for nogens vedkommende.

Vi har set folk fra store rederier – vi har én fra Lauritzen, som har haft en ødelagt ryg, han fik ingen dagpenge, han fik heller ingen erstatning, og ingen havde nogen sinde hørt om ham, hvis ikke vi tilfældigt havde og havde rejst hans sag. Der er ham fra Sønderborgrederiet, som i halvandet år ikke har kunnet tage en sko på, fordi hans fod blev ødelagt; ham har Danmark sendt hjem og efterladt på Filippinerne. Der var overstyrmanden fra »Thor Heidi«, som var så uheldig at få en hjerneblødning, han blev sendt hjem uden lægebehandling, han har fire børn, konen er i dag eneforsørger ved at være frisør på et hotel i Saudi-Arabien, børnene er taget ud af skolen, og den nu 100 pct. handicappede forhenværende overstyrmand passer dem, eller også er det omvendt. Der er dem fra »Nicolai Ma-

ersk«, der faldt 16 meter med en redningsbåd, og som ingen, måske med undtagelse af Mærskredieret, i dag ved, hvad der er sket med. Der er de fem efterladte filippinere fra »Thor Emilie«, der aldrig får en forklaring på, hvad der skete, og hvad der gik så galt, og ingen kommer til at stå til ansvar.

De efterladte til omkomne udenlandske søfarende må vente i mange år på bare at få overgangsydelsen fra Arbejdsskadestyrelsen og i mellemtiden tage børn ud af skolen, flytte til kummerlige huse og af nød acceptere at blive presset til at give afkald på erstatninger, eller i visse tilfælde adoptere deres børn bort.

De søfarende og deres familier eller efterladte til dem, der var gode nok til at sejle for Danmark og tjene ind til valutaindtjeningen under dansk flag, har ingen rettigheder, hverken mens de er levende, som lønmodtagere, eller hvis de er syge og dør. Som Søfartsstyrelsen har udtrykt det ved flere lejligheder: De er jo udrejst til kommunen Manilla og de forhold, der gælder der. Det er, hvad vi som faglig organisation erfarer i det daglige arbejde med DIS-registret. Folketinget skulle ganske enkelt skamme sig over at have en sådan lovgivning.

Vi støtter bestræbelserne på, at erhvervet gennemfører de forhandlinger, som er i Kommissions forslag, om bemanning af færger. Mærkeligt nok har Danmark været en del af det blokerende mindretal for at gøre noget sådant. Vi afviser, at EU's færgetrafik i dag skal udøves ved hjælp af kinesere, filippinere eller andet, og det er lidt mærkeligt, at Folketinget, eller rettere politikere og ministerium, alene varetager Scandlines' og DFDS' so-  
lointeresser i ønsket om at bruge billigst mulig arbejdskraft på sådanne færger.

Vi støtter bevarelsen og udviklingen af statsstøtteregele, idet vi understreger, at forudsætningen for, at EU's skatteborgere skal betale, er kravet om – og uden betingelser – at det er beskæftigelse af EU-søfarende. Og vi må advare mod misbrug af reglerne, sådan som det finder sted bl.a. i Danmark, hvor myndighederne godkender, at udenlandske søfarende ryder godt af skattefrihed og medvirker til at fremme beskæftigelsen af ikkedanskere og ikke-EU-søfarende på bekostning af vore egne.

Vi ønsker derudover at medvirke til en oplysningskampagne om fordelene ved søfart, så ikke alle fremover fortsat lider af den opfattelse, at det eneste, søfart gør, er at ødelægge alle fjerede og pelsbesatte dyrearter ved forurening. Vi ønsker i samarbejde med rederne at sikre rekrutteringen til erhvervet ved at løfte erhvervets og fagets prestige ved en forbedring af arbejdsvilkårene. Og vi ønsker især at vores arbejdsgiver, rederiforeningerne, indser, at det er sammen med de nationale organisationer for søfarten og i samarbejde med myndighederne, at fremtiden skal etableres; og det er en forudsætning for fastholdelse af nationale søfarende, både for så vidt angår officerer og menige. Ellers er søfarten på længere sigt tabt, ikke blot beskæftigelsesmæssigt, men også for rederierne og for samfundet.

**Ordstyreren:**

Tak for det. Det er nu debattens slutrunde, og jeg foreslår – efter at have kikket rundt i forsamlingen, som formentlig har det nogenlunde ligesom os her på podiet, at det har været en lang dag – at ordførerne, i det omfang de ønsker det, kommer med spørgsmål eller kommentarer som led i den samlede debat.

Der har i de sidste to indlæg været refereret til spørgsmålet om havneliberalisering. Vi har faktisk på forhånd, uden at vi vidste, hvad I ville sige, lavet en aftale med Mads Odgaard fra Danske Havne om som den første i debatten lige at komme med et par kommentarer i forhold til havnedelen af det.

Og så vil jeg bede om, at man i øvrigt melder sig her – jeg tør næsten ikke sige: under flaget, det er ikke bekvemmelighedsflaget – så skriver jeg jeres navn ned, og I får ordet i den rækkefølge, som I melder jer.

Men først Mads Odgaard, Danske Havne.

**Mads Odgaard** (fuldmægtig, Sammenslutningen af Danske Havne):

Jeg kan måske blot referere lidt til, hvilke forhandlinger, vi har kendskab til, at der foregår omkring direktivet om markedsadgang til havnetjenesteydelser. Jeg tror, det er rimeligt at sige, at vores vurdering er, at direktivet får en hård medfart. Nu er det så nået til arbejdsgruppen under Ministerrådet for Transport og Energi, men der er meget, der tyder på, at flere af de rigtig store, toneangivende havne er meget kritiske over for indholdet af direktivet. Det gælder både indholdet og også processen, hvormed Europa-Kommissionen har forsøgt at få det vedtaget.

Så jeg ved ikke, om direktivet bliver vedtaget i sin nuværende form. Det er klart, at Loyola de Palazzio har en stor aktie i det, hvis det bliver vedtaget, og det har det spanske formandskab så også; men, som den spanske repræsentant i vores moderorganisation ESPO betroede mig efter sidste møde i vores executive committee, var det jo ikke umuligt, at Danmark kom til at overtage den opgave.

Jeg har et par enkelte kommentarer til selve hvidbogen, omkring hvordan balance-skiftet mellem transportformer eventuelt kunne komme til at ske. Det virker for mig, som om rigtig mange her i dag taler om behovet for øget integration mellem transportformer, og det er jo ikke umuligt, at en dialog mellem de forskellige transportformer er en måde at få øget integrationen.

Vi var meget glade for at se det bud på en havneudviklingspakke – som vi tidligere diskuterede – hvori der indgik en idé om et maritimt netværk. Nu ved jeg, at havneudviklingspakken bearbejdes for tiden. Jeg ved ikke rigtig, hvor den ligger i systemet, men det ville være ærgerligt, hvis man ikke holdt fast i ideen om et maritimt netværk, hvor repræsentanter for de forskellige transportformer netop kunne koordinere indsatsen for dermed at skabe integration mellem transportformerne.



Som en anden ting kan man spørge sig selv, hvad kunder til transport så egentlig vil gøre, hvis nu den her øgede integration bliver mulig. Vil de virkelig begynde at vælge miljøvenlige transportformer? Der ved jeg, at forskere i Danmark, der forsker i transportudvikling, har undersøgt, hvordan kunder til transport egentlig afgør, hvilken transportform de skal vælge: Det gør de ikke selv; de sender en ordre til en speditør, som så vælger transportformerne. Der kan være, der ligger en politisk opgave i at bevidstliggøre kunderne i deres valg af transportform. Man kan måske skabe nogle motiver, som gør, at de bliver mere bevidste om at vælge visse transportformer, som var miljøvenligere, og dermed kunne man så fremme det her balanceskift.

**Ordstyreren:**

Tak for det. Den næste, der har meldt sig, er Niels Sindal. Jeg vil bede om, at de, der ønsker at komme på listen, melder sig nu, for der bliver kun én runde, kan jeg se.

**Niels Sindal (S):**

Jeg skal gøre det kort. Som tidligere i dag er samspillet også her meget, meget vigtigt at drøfte, så for mig er det sådan set ligegyldigt, om man skal kalde det blå motorveje eller maritimt netværk. Det, vi skal fastholde, er, som Jørgen Hammer Hansen var inde på, at der altså er mulighed for at udnytte en række strategiske havne i Europa til at øge søfarten med, hvis baglandet er i orden; og jeg ved godt, at konkurrencen er altafgørende for Peter Bjerregaard, men alt andet lige kan der vælges mellem en række gode havne. Jeg advarer imod, at alle havne tror, at de er the gateway til et eller andet. Men der kan udvikles nogle rigtig gode havne; nu har vi set et eksempel fra Scandlines, der kan det hele. Og det må være et must, at det kunne følges op, hvis regeringen overtager et eller andet omkring havneparken. Det var en kommentar.

) Omkring sikring af indre farvande i Europa og det her VTS-kontrolsystem, man snakker om, forstår jeg godt, at Jørgen Hammer Hansen er lidt nervøs ved det, for det er måske lidt løst. For mig at se, ville det være fint, om man kunne give skibene en ruteanvisning, når de kommer rundt Skagen. Og uanset hvilket flag, de er under, skal de melde sig ned igennem Østersøen – det vil være en god idé – og den anden vej også; så vil vi måske undgå nogle af de ting, som vi så nede i Kadetrenden. Så det er en opfordring til at fastholde udviklingen af det her system.

**Ordstyreren:**

Tak for det. Margrete Auken.

**Margrete Auken (SF):**

Det ville jo være interessant, hvis det kunne lade sig gøre. Jeg erindrings da fra vores diskussion om Storebælt, at det var fuldstændig kropumuligt på grund af konventionerne; og dér kan vi jo, når skibene kommer nordfra, først når de når ned omkring Romsø se, om de tager ind i nationalt farvand, eller om de tager i internationalt. Og når de kommer sydfra, skal de, så vidt jeg ved, såmænd endnu tættere på. Jeg tror ikke en bønne på VTS. Jeg husker fra Storebælt-diskussionen om sikkerhed, at – nu har jeg glemt, hvad han hedder, han havde et indiansk navn – den tidligere cheflods i Tampa, som jo har haft en påsejling dér, mente, at man godt kunne godt glemme alt om at få søfart til at virke under de overvågningssystemer, fordi de tænker anderledes om det. Han havde kun ét forslag om Storebælt, og det var, at man ryddede banen, hvis man så et af de skibe, der var for store, der sejlede forkert – Vestbroen kan jo ikke tåle ret meget mere end 2.000 ton dødvægt – indtil det var kommet forbi, fordi alt muligt andet var for farligt; og det mente han til gengæld også, man skulle gøre, vil jeg lige sige, Flemming Hansen, fordi han mente, det var en voldsom risiko, man havde.

Det er nu en lidt anden snak, jeg vil ind på. Det skulle jo have handlet om miljø i dag. Nu ved jeg så ikke, hvor meget I fik sagt om luftfart; jeg kunne desværre ikke være der, men jeg havde fået at vide inden, at der var nogen, der påstod, det også skulle gøres miljøvenligt; det ville jeg jo godt have hørt.

Jeg vil godt spørge Ole Rendbæk: Når du siger, hvor utrolig godt det kan gøres sådan op gennem jeres vandveje, er det så med hurtigfærger? For hvis det er med hurtigfærger – altså, jeg mener, at når I siger, I ikke er subsidierede, så er I er jo hamrende subsidierede – altså ikke helt så meget som luftfarten, fordi den jo heller ikke betaler for billetpriserne efter de der skattesubsidieringer – men med den afgiftsstruktur, vi har, er transportformen jo meget subsidieret, når der skal bare en lille bitte smule fart på. Det synes jeg også, jeg godt lige vil have et bud på.

Det sidste, jeg vil spørge til, er miljø og sikkerhed: Jeg er selvfølgelig interesseret i de problemer, vi har haft i Danmark med at få stillet tilstrækkelig høje krav til f.eks. olie-transport osv. – med dobbeltbund og alt sådan noget, hvor man en gang imellem har en fornemmelse af, at det er de værste plimsollere, der får lov til at sejle op gennem de danske farvande. Hvordan går det med at få stillet de krav ordentligt og få dem respekteret? Er der også vilje til at få gjort noget ved det inden for rederierne, eller skal vi også – ligesom de også betaler både kirkeskat og alt muligt – til at regne med, at vi holder os helt i bunden med kravet til, hvad omkostningerne skal være for rederierne?

**Ordstyreren:**

O.k. Martin Lidegaard, Det Radikale Venstre.

**Martin Lidegaard (RV):**

Det er meget i forlængelse af det, Margrete Auken var inde på, og det er sådan set et helt uskyldigt, åbent spørgsmål: I hvilken stand er den danske handelsflåde? Nu er der det med dobbeltskroget osv., men jeg tænkte også i forhold til CO<sub>2</sub>-forbrug, man udskifter jo ikke skibe sådan hver anden dag; så hvor meget er der at hente på at modernisere osv.?

Det andet spørgsmål er til Henrik Berlau, som jo fortalte nogle rimelig rystende historier, hvor jeg kan forstå – og det gjorde i hvert fald indtryk på mig – at der kan hentes noget i vores nationallovgivning. Men når nu Henrik Berlau henter det frem i denne her sammenhæng, hvor vi diskuterer EU's hvidbog, er det så fordi, der er et behov for at kikke på reguleringer på europæisk plan i forhold til det sociale niveau? Der er vi jo inde i en stor diskussion om arbejdsmarked og den danske arbejdsmarkedsmodel osv.; men er der et behov for, at vi på det her område forsøger at nærme os internationale sociale standarder, som overruler de danske regler, siden du bringer dem op her?

**Ordstyreren:**

Den sidste, jeg har noteret i spørgerunden, er Lars Barfoed fra Det Konservative Folkeparti, og så tager vi besvarelsesrunden.

**Lars Barfoed (KF):**

Det er et spørgsmål til Peter Bjerregaard: Jeg lagde mærke til, at var gennemgående i dit indlæg, at du mener, at man på nogle områder måske er for regionalt orienteret i hvidbogen, mens man skulle have et lidt mere globalt udsyn. Det forstår jeg sådan set godt. På den anden side tager hvidbogen jo udgangspunkt i, at vi skal have det indre marked for transport til at virke, og så tager man jo meget naturligt et regionalt udgangspunkt. Måske kunne du prøve at konkretisere, hvad det er for nogle områder, du mener, man burde være mere opmærksom på, når det gælder globaliseringsaspektet og dansk søfarts globale konkurrenceposition? For det kunne jo være væsentligt at få det med lidt mere konkret i den udtalelse, vi skal afgive.

**Ordstyreren:**

Så har Ole M. Nielsen som rosinen i pølseenden fået lov til at melde sig.

**Ole M. Nielsen (KRF):**

Det er bare et lille praktisk spørgsmål til det der projekt, som Hans Otto Christensen præsenterede: Hvilken udnyttelsesgrad opererer man med, når man beregner brændstoføkonomien i de der nye både af Ole Rendbæks? Man kan vel ikke regne med 100 procent udnyttelse på sådan et skib? Hvor meget betyder det for økonomien?

**Ordstyreren:**

Så tager vi besvarelsesrunden, og vi tager det bagfra. Jeg vil bede om, at man er kort, klar, præcis og svarer på de spørgsmål, der er rettet direkte til én. Det er først Henrik Berlau.

**Henrik Berlau (SiD):**

Jeg skal så holde mig til det med de sociale standarder. Det er rystende forhold, der eksisterer, også i danske skibe ind imellem. Problemet er, at vi på en række punkter fuldstændig minder om bekvemmelighedsflag; selv om de danske rederier og organisationerne er enige om visse sociale forhold, er der stadig væk karakteristika, som er omkring bekvemmelighedsflag, som også gælder for det danske flag. Jeg prøvede at nævne nogle af dem: Jeg synes, det er rystende at have truffet nogle af de mennesker, som har sejlet i danske skibe, og som i dag bare er blevet dumpet ude på Filippinerne, syge, elendige, og med alvorlige sygdomme, hvor Danmark siger, at dem har vi ikke noget at gøre med mere. Det finder jeg, at Folketinget ikke kan have siddende på sig; det bør det sørge for at få rettet op på.

Og så væsentligst af alt: Gør dog DIS-registret så respektabelt, at det er rederne og os, der aftaler vilkårene – også for udlændinge, hvis de skal være der – og det ikke bare er en ensidig forestilling. Altså, da DIS-loven blev lavet, fik Peter Bjerregaard alle esserne, og vi fik toerne; sådan blev kortene delt, og det er ikke en rimelig måde at spille whist på.

**Ordstyreren:**

Tak for det, så er det Peter Bjerregaard, Danmarks Rederiforening. Der var jo oplæg direkte.

**Peter Bjerregaard (Danmarks Rederiforening):**

Først til Niels Sindal med hensyn til gateways: Jeg kan selvfølgelig godt være enig i, at det ikke kan nytte noget, at man fokuserer på både Korsør og Nyborg, og Skælskør og Horsens og 117 andre havne, som havnen, og de alle skal være en ekstrem god gateway. Jeg tror egentlig ikke, jeg vil sige meget mere om det, end at man som politiker også bliver nødt til at prioritere. Ole Rendbæk var jo også i sit indlæg lidt inde på, at de havne, der formodentlig ligger bedst, er dem, der ligger ved nogle gode veje og nogle gode jernbaner.

Med hensyn til trafikovervågning vil jeg altså godt lige understrege, at vi ikke har anket over, at man har såkaldte vessel traffic schemes, hvor man separerer trafik i forskellige trafikerede farvande. Det er ikke vore problem.

Vi er mere skeptiske over for, at der består en generel pligt for hvert eneste skib, som kommer ind i EU-farvand, til at melde sig under fanerne. Hvad skal man bruge det til? Hvis det kunne garanteres, at det bliver brugt til separering osv. og trafikstyring, kunne der være en idé i det. Men det er ikke det, der ligger i kortene. Derfor er jeg også lidt enig i det, som Jørgen Hammer Hansen sagde før, at vi må vente lidt og se, hvad der kommer ud af det; det kan da være, det er sådan nogle ting, der ligger i det, men det har vi ikke set endnu.

Med hensyn til olietransporterne vil jeg godt sige, at det rent faktisk er sådan, at vi i Danmark har moderne tankskibe, og dertil kommer, at man internationalt er blevet enig om at fase såkaldt enkeltskrogstankskibe ud, før det ellers var planen. Så der har man faktisk været i stand til at agere. Dertil vil jeg så bare tilføje, at det er op til ansvarlige eksportører og importører i Europa at bruge de gode tankskibe, for den mulighed ligger der; der er gode tankskibe, og der er dårlige tankskibe. Jeg håber, at de tager de gode tankskibe. Det er blandt andet mine tankskibe. Vi ligger i den gode ende; ingen diskussion om den sag.

Til Martin Lidegaards sådan mere generelle spørgsmål omkring miljø, vil jeg bare sige, at den danske handelsflåde er den yngste i verden, og for så vidt angår nogle af de store skibe, har vi meget unge og meget moderne skibe, også i henseende til fremdrivningsmidler. Derfor mener jeg også, at vi har en meget, meget stor effektivitet med hensyn til brændstofforbrug. Jeg skal ikke udelukke, at der er nogle ældre og små skibe, som måske ikke har lige præcis den brændstoføkonomi, man kunne ønske sig, men det spiller ikke noget i det store billede. Det store billede er givetvis, at vi har gode, effektive maskinerier.

Jeg vil trods alt også lige tage spørgsmålet omkring de sociale vilkår. Jeg synes, Henrik Berlau må vælge, om han synes, det er godt eller skidt, om han vil være en glad mand eller en sur mand. For jeg måtte for ikke så lang tid siden konstatere, at hr. Berlau udråbte nogle af de overenskomster, vi har indgået med udenlandske søfolk, som nogle af de bedste i verden. Der har han selvfølgelig også haft en finger med i spillet. Den balancegang har vi fundet, og den er vi villige til at leve videre med. Jeg synes, det er for galt at skyde på den måde, som det bliver gjort her; det er simpelt hen ikke underbygget. Jeg kan kun beklage, at han ikke i de forskellige fora, vi har etableret, bringer disse cases op, i stedet for at de kommer ud som kaniner af hatten.

Det tror jeg faktisk var mine bemærkninger. Bortset fra det omkring havneliberaliseringen, hvor jeg bare lige vil sige, at du har ret: Det bliver en svær proces, men den skal forsøges, så langt som det overhovedet kan bære.

#### **Ordstyreren:**

Så er det Ole Rendbæk.

#### **Ole Rendbæk (Scandlines):**

Til Margrete Auken vil jeg sige, at de færger, jeg taler om i dag, er færger, der på Rødby-Puttgarden sejler 15-16 knob. Det er ikke hurtigfærger i hurtigfærgeforstand, som en skibsbygger ser det; så er de over 30 knob. Og de andre færger, der sejler de lange stræk til Göteborg, sejler 22 knob og er heller ikke hurtigfærger. Det er samme hastighed, som A.P. Møllers containerskibe sejler med i dag, som har nogle meget fordelagtige, energimæssige parametre, som vi også så på tegningen her. Så det er hverken »Villum Clausen« eller »Max Mols« eller noget i den stil, jeg har med i tasken her. Det er tværtimod en tilpasset

klassisk skibsteknologi, som vi kender det, også på Gedser-Rostock med vores nuværende intercityfærger.

Hans Otto Kristensen vil senere svare på Ole M. Nielsens spørgsmål om udnyttelsesgraden. For du har fuldstændig ret i, at det er en af de vigtigste parametre. Vi har regnet med realistiske tal her, men Hans Otto vil give de rigtige tal.

Jeg vil godt lige komme med en kommentar til Niels Sindal om havnene. Jeg er glad for, at du selv nævner det der med, at baglandet skal være i orden. Mit skibskoncept, hvor vi tredobler nyttelasten på en færge, der er 200 m lang, kan kun gennemføres, hvis du på søsiden integrerer ro-ro og lo-lo, som det hedder – altså rullegods, som du kører af og på, og containertrafik, som du løfter af og på – med jernbanetrafik og vejtrafik på landsiden. Og de snitsteder med fire intermodale snitflader kan kun gennemføres med en standardiseret færgeljekonstruktion, som jeg viste det. Det var det, vi havde i Danmark inden for jernbane- og vejfærgeriet fra 1872 til 1997 på Storebælt. Derfor har vi et fortrin frem for den øvrige del af Europa på det punkt. Det er noget, der skal gennemføres, enten ved et frivilligt samarbejde mellem havne og rederier rundt om Østersøen eller ved et støttetiltag fra Europa-Kommissionens side.

Jeg vil godt sige til Henrik Berlau, der altid kommer med sådan nogle dejlige, søfrie indlæg, at vi i fæргеbranchen i dag jo også får den støtte til skatten hos søfolkene, som man får i den internationale søfart. Det får vi først og fremmest for at harmonisere støtteniveauet i de lande, vi sejler imellem, Tyskland, Sverige og Danmark, for de har alle den samme støttestruktur, og vi får det først og fremmest for at undgå, at der kommer rederier, der sejler mellem vore lande med billige søfolk, som ikke taler dansk eller skandinavisk. Søfartsstyrelsen har jo indført nogle regler der, og vi kender alle sammen den dybt tragiske »Scandinavian Star«-hændelse. Vi ser først og fremmest den ordening som en beskyttelse mod det.

Vi har i Scandlines en baltisk solidaritet, hvor vi mellem Sverige og Tyskland kun sejler med svenskere og tyskere, og mellem Danmark og Tyskland også kun sejler med danskere og tyskere. Derudover har vi den holdning, at når vi sejler til Baltikum, skal vi også helst have en paritetisk blanding der. Så langt kan vi ikke komme endnu; vi har kun 10 baltere ansat i hele rederiet på grund af Henrik Berlaus synspunkter. Så vi er ikke nogle, der spekulerer i hverken social arbitrage eller nogen anden negativ ting.

#### **Ordstyreren:**

Tak for det. Hans Otto Kristensen.

#### **Hans Otto Kristensen (Scandlines):**

Nu har jeg jo arbejdet med hurtigfærger, siden Mols-Linien begyndte at bygge dens færger. Jeg husker, at bladet Ingeniøren skrev, at hurtigfærger bruger 15 gange så meget energi

som almindelige færger. Der var lavet en regnefejl – den typiske faktor 2 – det kom ned på 7½. Det er i mellemtiden kommet endnu længere ned med mere moderne hurtigfærger. I dag bruger de typiske hurtigfærger 2-2½ gang så meget energi som en almindelig færge. Men det er jo til personbiltransport og til passagertransport.

Hvordan man regner det ud, kan man også diskutere fra nu af og til langt ud på aftenen. Det er noget med æbler og bananer og pærer, der sejles med de skibe, fordi der er passagerer, der er personbiler og andre transportmidler; det skal jeg ikke komme ind på. Men jeg vil sige, at hurtigfærgerne har været svært overdramatiserede i debatten. Samtidig skal jeg så sige, at hurtigfærger egner sig meget dårligt til sejlads med tungt gods, lige såvel som at bruge vandbusser til passagersejlads i Københavns Havn.

Med hensyn til hvad der kan hentes af energiforbedringer, sker der løbende en forbedring hos rederierne. Som Peter Bjerregaard sagde, kæmper enhver reder for at få energiforbruget ned, for det er penge, der spares. Jeg er nu selv involveret i et projekt, der hedder Capriccio, et projekt som har været omtalt en del i pressen, med en ny propellertype, der formodentlig kan spare 3-5 pct. på energiforbruget, hvis den bliver monteret på fremtidige skibstyper.

Så man er hele tiden på jagt efter energibesparelser. Selv der, hvor jeg arbejder nu, hos søværnet, hvor vi ikke – som nogen måske tror – kigger så meget på energiforbruget, kigger vi meget på at få deres energiforbrug lavest muligt, når vi udvikler nye krigsskibe.

Med hensyn til belægningsprocenter – og det er et meget relevant spørgsmål, Ole M. Nielsen stiller – har jeg brugt 100 pct. Til gengæld har jeg også brugt 100 pct. på lastbilerne. Jeg ved, at mange ro-ro-færger sejler med meget høje belægningsprocenter. Lastbiler kører ikke altid med 100 pct. Så mit bud er, at belægningsprocenterne gennemsnitligt både for lastbilerne og ro-ro-skibene, som jeg har kigget på, nok er nogenlunde de samme. Men det er klart, at energiforbrug pr. transportenhed selvfølgelig vil vokse med lavere belægningsprocent; det gælder også for lastbilerne.

Jeg regner med hermed at have svaret på de tre stillede spørgsmål.

### **Ordstyreren:**

Tak for det. Så er det Jørgen Hammer Hansen.

### **Jørgen Hammer Hansen (Søfartsstyrelsen):**

Der blev fra Havnesammenslutningens side stillet et spørgsmål om det maritime netværk og det, der har heddet havneudviklingspakken. Det var jo det arbejde, som jeg refererede til, at vi har udført i samarbejde med Trafikministeriet, og det er undervejs, det vil snarest muligt komme ud. Det er et studie i, hvordan man kan få mere ud til søs med havnene som omdrejningspunkt. Det maritime netværk og de overvejelser, der ligger deri – at samle inte-

resserne og de forskellige operatører, der er relevante for at få den udvikling i gang - det er stadig væk indeholdt i den rapport, som kommer ud.

Så var både Niels Sindal og Margrete Auken inde på spørgsmål om sikring af vore farvande. Vi vil jo se en udvikling, hvor skibene får transpondere, de såkaldte AIS. Det betyder, at de vil udsende meldinger om, hvor de er, hvad de sejler med, hvilken fart de går med og hvilken kurs, og så kan man sagtens overvåge dem fra land. Så det er sådan set ikke noget problem. Og vi har jo også netop i Helcomsammenhæng sikret, at vi får et sammenhængende system i Østersøen; så den del af det er der udmærket taget fat på. Det, man kan diskutere, er jo, hvor meget man skal gå videre, og det er for mig at se i høj grad et omkostningsspørgsmål: Hvilken risiko sætter vi ned, og hvad koster det?

Som opfølgning på Helcomarbejdet har vi i Søfartsstyrelsen iværksat et studie af de forskellige, mest kritiske steder i de danske farvande for at se, om der er behov for yderligere, og hvad det koster at minimere risikoen yderligere. Det er et studie, som vi for øjeblikket foretager, så det er i god gænge. Men generelt må man selvfølgelig sige, at det skal reducere risikoen relevant, hvis man skal ofre penge på det.

Med hensyn til dobbeltbund kan jeg sige, at en del af Helcomdeklarationen – der var et ministermøde i september – jo netop gik ud på, at man for alle østersølandenes vedkommende bekendte sig til den hurtigst mulige udfasningsmodel for de enkeltskrogede tankskibe. Så alle østersølandene, inklusive Rusland, lagde sig på det, som Kommissionen har lagt sig på.

[Tale i baggrunden.]

Det er, at de sidste vil være ude i 2015. – Nej, 2015, og så er der plus 2 år, og det indgår ikke i EU-sammenhæng, og det indgår heller ikke i Helcomsammenhæng for de andre østersølande. Jamen, Margrete Auken, du reagerer sådan og siger, at det er jo lang tid – det er det måske efter din tid i Folketinget – men det væsentlige er at holde fast i, at det jo er en kæmpeoperation at udfase det der.

[Tale i baggrunden.]

Nej, det kom faktisk op efter »Erika«-ulykken, at man vil udfase det der. Det er rigtigt, at det var diskuteret. Oprindeligt blev det diskuteret ved »Exxon Valdez«-ulykken, og der lagde man sig efter nogle udfasningskriterier og stillede krav til nye skibe osv. Det er så strammet yderligere op efter »Erika«-ulykken. Og det er ganske store mængder af skibe, der bliver udfaset. Men det er klart, at de danske skibe klarer sig godt her, fordi de ikke er enkeltskrogskibe.



Til sidst vil jeg lige sige til det, der har været fremme om sociale standarder, at jeg jo bestemt går ind for, at vi ved havnestatskontrollen kigger på de krav, der er til sociale standarder, og støtter meget, at vi i ILO-sammenhæng får et effektivt internationalt regelværk, så der både bliver taget hensyn til den sociale beskyttelse og bliver lige vilkår at arbejde under, i hvert fald lige minimumsvilkår.

Med hensyn til reglerne for søfarende på danske skibe er der altså regelsæt, som beskytter også udenlandske søfarende. Det fører for vidt at gå ind på her, men der er altså en social beskyttelse af de pågældende, og ILO er jo for øjeblikket ved at foretage en undersøgelse af det, der hedder second registers, hvor man også undersøger DIS-registret. Og så tror jeg, at det også der vil vise sig, at det danske register kommer ganske godt ud, sammenlignet internationalt. Men vi vil i denne undersøgelse fra ILO kunne se, hvilken sammenhæng vi egentlig kommer til at indgå i. Det er faktisk en undersøgelse og en diskussion i ILO, som vi selv har arbejdet meget for at få, og vi har sågar også fra dansk side kastet nogle penge i at kunne afholde et møde, hvor de ting blev diskuteret.

#### **Ordstyreren:**

Jeg er klar over, at der er flere af de her debatter, der kunne fortsætte. Det skal de også, men vi skal jo stoppe på et tidspunkt.

Jeg har noteret mig, at Henrik Berlau gerne ville have en kommentar, men jeg synes, vi skal lade det stå, som det er nu, og så må vi tage diskussionerne i fortsættelse af det her, enten privat under 4-6 øjne, eller hvordan eller hvorledes man gør det.

Derfor er vi nu nået til den fase i høringen, hvor vi, efter at vi har været i gang siden klokken godt 9.00 i morges, på vegne af Folketingets Trafikudvalg og Folketingets Europaudvalg skal sige tusind tak til indlederne både i sidste runde her og hele dagen igennem. Også tak til trafikministeren, som har været her stort set hele dagen og fulgt med og lyttet til de synspunkter, der har været inden for de forskellige transportsektorer.

Det har været ganske nyttigt at have høringen her, og det er rent faktisk sådan, at der i lighed med tidligere høringer af denne karakter, bliver lavet et referat. Og i øvrigt har dk4 jo optaget det hele på bånd, så der er ikke rigtig noget at løbe fra bagefter. Vi har det live, som i givet fald også kan anvendes.

Folketingets Europaudvalg og Trafikudvalg skal i fællesskab indgive et høringssvar til Europa-Kommissionen, og det vil vi på vanlig vis få forhandlet på plads imellem partiernes ordførere.

Så er der kun tilbage at sige tusind tak til alle dem, der holdt ud. Tak til seerne, der helt eller delvist har fulgt med. Tak til indlederne. Kom godt hjem.

