

Et andet tema i hvidbogen er spørgsmålet om, hvordan vi efterlever målsætningen om at afkoble væksten i transportsektoren for den økonomiske vækst, som blev meldt ud på Det Europæiske Råds møde i Göteborg. Her vil regeringen tage stilling til de konkrete foranstaltninger, når der kommer forslag på bordet.

KL 14.25

Ligeledes nævner Kommissionen behovet for, at transporten udføres med et mindre ressourceforbrug, således at energiforbruget og miljøpåvirkningen pr. kørt kilometer reduceres. Regeringen mener, at der er gode muligheder for yderligere effektivisering af transporten, men det må ske ud fra en konkret afvejning af omkostningerne ved sådanne tiltag sammenholdt med deres miljøeffekt. Hvidbogen omtaler brugen af indikatorer til at følge udviklingen, hvad angår transportens miljøpåvirkninger og dermed behovene for indgreb, og det er regeringens opfattelse, at sådanne indikatorer er et ganske nyttigt værktøj til at følge udviklingen.

Samtidig kan indikatorerne med fordel kobles til konkrete miljømål for transportsektoren. Dette indgår i øvrigt også i den resolution, som Transportministerrådet vedtog i april 2001. I denne resolution opfordredes Kommissionen til at udarbejde forslag til mulig anvendelse af vejledende miljømål for transportsektoren på EU-plan på lang og mellemlang sigt. Dette er ligeledes nødvendigt for at kunne leve op til konklusionerne om bæredygtig udvikling fra Det Europæiske Råds møde i Göteborg.

Ved formulering af sådanne mål og strategier gælder det navnlig om at være opmærksom på, at der fokuseres på det væsentlige, nemlig begrænsningen af CO<sub>2</sub>-udslip, luftforurening, støj og andre miljøpåvirkninger fra transportsektoren; men samtidig gælder det om at være realistisk. Miljømål, der ikke forholder sig til virkemidler, der i praksis er til rådighed, ender med at skabe frustration snarere end resultater. Miljømål kan imidlertid fungere som drivkraft i udvikling af virkemidler, herunder påvirke den teknologiske udvikling i en mere ressourceeffektiv retning. Samtidig må man erkende, at transportsektoren i høj grad opfylder behov, som er genereret i andre sektorer, hvilket stiller store krav til koordinering af politikker og initiativer i en lang række forskellige sektorer. Disse synspunkter vil indgå som et dansk bidrag til den videre generelle debat om den europæiske transportpolitik og om hvidbogen i særdeleshed.

Regeringen ser frem til de mange forslag og initiativer, som Kommissionen bebuder i hvidbogen. Disse er ikke mindst relevante i forbindelse med Danmarks kommende EU-formandskab, og forslagene vil indgå i prioriteringen under det danske formandskab. Det gælder således også den bebudede jernbanepakke, der forhåbentlig kan 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, altså passagererne og godsoperatørerne, får den bedst mulige service for pengene.

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 hertil.

Ligeledes lægger regeringen vægt på, at der under det danske formandskab sker fremskridt i retning af at realisere et fælleseuropæisk luft- rum. Under formandskabet vil der endvidere ske en revision af den såkaldte Helsinkistrategi, som omhandler integration af miljø og bæredygtig udvikling i fællesskabets transportpolitik.

Alt i alt finder regeringen således, at hvidbogen er et vigtigt bidrag til den transportpolitiske debat, såvel på EU-plan som i Danmark. Transportsystemet skal sikre befolkningen adgang til arbejde, indkøb, offentlig service og fritidsaktiviteter, og alle skal sikres effektiv mobilitet gennem kollektive og private transportløsninger. Erhvervslivet skal sikres gode transportforbindelser til omverdenen, og trængsel på vejene bør kun forekomme i spidsbelastningsperioderne.

Forespørgerne anmoder regeringen om at tilkendegive, hvor hvidbogen er utilstrækkelig og mangelfuld. Mit svar er, at det ikke tilstrækkelig tydeligt fremgår, at der må være en afvejning mellem omkostningerne ved forskellige foranstaltninger, især på miljøområdet, og de fordele, der kan opnås ved disse tiltag. Det er selvfølgelig vigtigt, at vi bestræber os på at nedbringe transportsektorens miljø- og sundhedsbelastninger mest muligt, men det må ske med omtanke.

## Forhandling

### Margrete Auken (SF):

Jeg vil da godt takke ministeren for svaret, som i hvert fald ikke var ret katastrofalt. Men det var vel, fordi der ikke blev sagt så meget.