

**Formanden:**

Så går vi videre i ordførerrækken.

**Niels Sindal (S):**

Det er spændende for undertegnede at få lov at diskutere hvidbog i dag her i Folketinget. Jeg har været med til at tegne linjerne i Europa-Parlamentet om selv samme emne bag grøn- og hvidbøger.

Det med at se transporten i Europa under et er ikke en ny idé. Det, der er godt, er, at vi nu har fået en hvidbog, som nyder stor tilslutning blandt de europæiske politikere. Men det blev også dengang drøftet: Hvordan omsætter vi nu de her gode tanker til virkelighed? Hvad er perspektiverne for den politiske proces? Kan vi gennem de nationale parlamenter bringe tanke-sættet ud i den virkelige verden? Der ser ud til, at vi er kommet godt i gang. Processen er i gang i hele EU, i mindre grad i ansøgerlandene.

Forespørgslen i dag er en god lejlighed til at skubbe den danske proces i gang, hvor vi måske kan søsætte egne initiativer, der understøtter den fælleseuropæiske målsætning og det vel at mærke med udgangspunkt i en balance mellem vækst, miljø og sikkerhed i transporten.

Som ministeren var inde på, har Danmark jo chancen for via formandskabet virkelig at sætte det på dagsordenen, for virkelig at forberede nogle initiativer, som foregriber nogle af de ting, vi allerede har hørt fra talerstolen og i debatten.

Jeg skal ikke her gentage diskussionen eller argumenterne omkring de tætpakkede motorveje, flaskehalse, CO<sub>2</sub> osv. Det er på dagsordenen i hele Europa; det er ikke en lokal debat.

Socialdemokratiet hilser hvidbogen meget velkommen og er enig i, at der ikke blot er brug for massive ændringer i den europæiske transportpolitik, men der er også brug – som det har været nævnt – for mere forpligtende samarbejde. Det er i virkeligheden her, om jeg så må sige, hele humlen ligger, for skal vi nå noget, skal det være slut med festtalerne. Som tidligere kommissær Kinnock altid sagde: Nu skal vi videre.

Vi tilslutter os de overordnede anbefalinger, der gives i hvidbogen, men jeg vil også understrege, at for os er transport en vigtig del af det indre marked, og at transport er en nødvendighed i et moderne samfund. Netop derfor har vi en forpligtelse til at indrette den så bekvemt som muligt for borgerne, men igen: med skyldig hensyntagen til princippet om bæredygtighed.

Der tales meget om at flytte gods og persontrafik fra vej til bane og hav. Når væksten vurde-

res til at være 3-4 pct. årlig frem til 2010, skal man måske ikke regne med at flytte særlig meget, men kan vi bare få væksten til at ligge på bane og hav, ja, så er meget vundet, når vi ser det i et tiårigt perspektiv. Det kunne være sjovt, om regeringen kunne komme med nogle konkrete initiativer frem til formandskabet netop på det område.

Flere europæiske høringer peger på, at transport er alt for billig, når man kan flytte en råvare fire gange, før den når frem til detaileddet, og endvidere at der til stadighed – i dette øjeblik f.eks. – er 30 pct. ledig kapacitet på de europæiske landeveje, fordi der kører tomme lastbiler og halvfylde lastbiler rundt, godstogene kører med for lav hastighed, håndteringsomkostningerne i havne og fragtceneraler er rasende store. Der er altså flere årsagssammenhænge, flere konkrete forhold, der gør, at EU reagerer.

Det kræver beslutninger og harmoniseringer og samarbejde. Det enkelte land kan ikke løse denne her opgave alene.

Kl. 15.00

Fælles udbygning omkring infrastrukturen, flaskehalse, og nu kommer der et indspark her: Bortset fra at diskutere Femern er det største problem med broens etablering måske ikke at få bygget den, men at komme forbi Hamburg. Flaskehalse omkring Hamburg, såvel med jernbane som på landevej, er efterhånden det største problem for Nordeuropa. Derfor kræver det altså, at vi diskuterer det i en europæisk sammenhæng.

Færdselsregler, fartgrænser, arbejdsmarkedsregler, køre-hvile-tid, der er nok at tage fat på.

Så er der en udfordring til regeringen. Når vejafgiften i Tyskland i år 2003 ændres, og den her eurovignet bliver til noget andet, ja, så står vi altså over for at skulle finde en anden samarbejdsform omkring vejafgiften. Skulle det danske formandskab ikke tage teten i denne sag?

Udviklingen for de enkelte transportformer, så de kan spille bedre sammen, er også en udfordring; det har været nævnt. Vi kunne udvikle jernbanenettet. Vi kunne udvikle søfarten.

Jeg vil godt give nogle eksempler på, at der er noget i gang, og at det kan lade sig gøre:

Udbygningen af den jernbaneinfrastruktur, der giver højhastighedstog, har faktisk reduceret flytrafikken fra storby til storby i Europa. Ideen med godskorridorer med forkørselsret vil reducere landevejstrafikken, kollektivtrafik reducere personbilantallet, mineraloliedirektiv osv. Der er mange ting.