

traktaten, som vi allerede har hørt i dag, men medlemslandene accepterede det først rigtigt efter vedtagelsen af Maastrichttraktaten, hvor der blev kvalificeret flertal på området, og hvor det kom på fællesskabets budget.

Kl. 15.35

Transportpolitikken har ikke desto mindre også altid indeholdt en række indbyggede dilemmaer, fordi ønsket om økonomisk vækst på den ene side stillede krav om hurtigere og billigere mobilitet, mens vi på den anden side også skal sikre, at mobiliteten, dvs. transporten, har en vis kvalitet og er miljømæssigt bæredygtig.

Derudover har Kommissionen netop i sin grønne bog om en europæisk strategi for energiforsyningsikkerheden gjort det krystalklart, at transportsektoren spiller en afgørende rolle, hvis vi skal vende vores store afhængighed af importerede fossile brændstoffer, og hvis vi ønsker et tåleligt niveau for europæisk energiforsyning.

Endelig har Kommissionens hvidbog om den europæiske transportpolitik frem til år 2010 også skullet tage hensyn til, at Den Europæiske Union inden for en kort årrække bliver udvidet betragteligt.

Hvidbogen falder som bekendt i fire hovedafsnit, der behandler henholdsvis justering af balancen mellem de forskellige transportformer, eliminering af flaskehalse, forbrugerne i transportpolitikken og styringen af transportens globalisering.

Der er ingen grund til her endnu en gang at gengive samtlige forslag, der efter vores opfattelse udgør et fremragende grundlag for den videre debat om prioritering af fremtidens transport i Europa. Jeg vil derfor i dag holde mig til de problemstillinger, som forekommer af særlig relevans for Det Radikale Venstre på baggrund af de mange mål, som transportpolitikken skal opfylde.

Her forekommer en ny prioritering mellem de forskellige transportformer helt afgørende. Væksten i vejtransporten, både for gods og personer, har styrket mobiliteten, men samtidig givet en række problemer for storbyerne, for miljøet, for forsyningsikkerheden og antallet af ulykker med personskade. Der er med andre ord ikke balance i de forskellige hensyn, som jeg netop ridsede op før.

Det Radikale Venstre ønsker ikke at hindre væksten i Europa ved at lægge skylden for alverdens ulykker på vejtransporten i de europæiske lande. Den øgede mobilitet er et gode, den

udstyrrer borgerne og erhvervslivet i Europa med en større frihed, men vi bliver nødt til at gøre vejtransporten mere markedsorienteret, så borgerne og virksomhederne rent faktisk betaler de reelle omkostninger, som bilismen koster i forhold til miljø og trafikikkerhed frem for f.eks. transport med tog.

Det kan ske ved en fælles forhøjelse af afgifter på benzin, det kan ske ved såkaldt roadpricing eller ved fælles europæiske afgifter på alle de europæiske motorveje, som hvidbogen anbefaler. I Det Radikale Venstre vil vi gå fordomsfrit til alle disse forslag.

Det kræver omvendt, at valgmulighederne for fremtidens transport reelt bliver større. Vi skal sikre, at borgerne og virksomhederne kan vælge mellem lige gode alternativer, når det drejer sig om vejtransport og andre transportformer; og det betyder, at jernbanerne skal være billigere og bedre, ikke mindst i fremtidens Europa.

Det må man så igen sikre, ved at arbejdet med interoperabilitet videreføres, så jernbanelinjet har de samme fordele, som vejnettet altid har haft. Nettet skal prioriteres højt i Europa, når det kommer til fremtidens investeringer, men det er bare en flig af det arbejde, der venter os, hvis vi vil gøre den europæiske jernbane til en succes. Det gælder også om at koordinere billetter og service. Målet for Europa må være at gøre togrejser udenlands lige så attraktive, som vi har gjort det med IC3-tog i Danmark.

Hvem skal så betale for alt dette? I Det Radikale Venstre er vi som sagt ganske positive over for de forslag, som hvidbogen anbefaler, og som i korthed handler om at bruge de midler, vi får, ved at tillempe vejtransporten til det virkelige marked, til at fremme den kollektive transport, så den bliver endnu bedre og endnu billigere, og så vi undgår, at indsatsen mod vejene får en urimelig social bagside.

Når vi så skal udbygge de europæiske jernbaner, bliver det væsentligt, at udbuddet af strækninger og øget liberalisering er med til at øge kvaliteten og økonomien i fremtidens togdrift. Det betyder ikke nødvendigvis, at de nationale selskaber ikke vil være de bedste til at drive driften, men det betyder, at vi skal have gang i konkurrencen.

Kommissionen har også en række andre forslag til at øge sikkerheden for Europas trafikanter:

I Det Radikale Venstre er vi enige i, at antallet af dræbte og kvæstede i trafikken skal ned. Der-