

NOTAT

– magasin om Demokrati & Europa

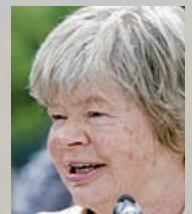
TEMA:

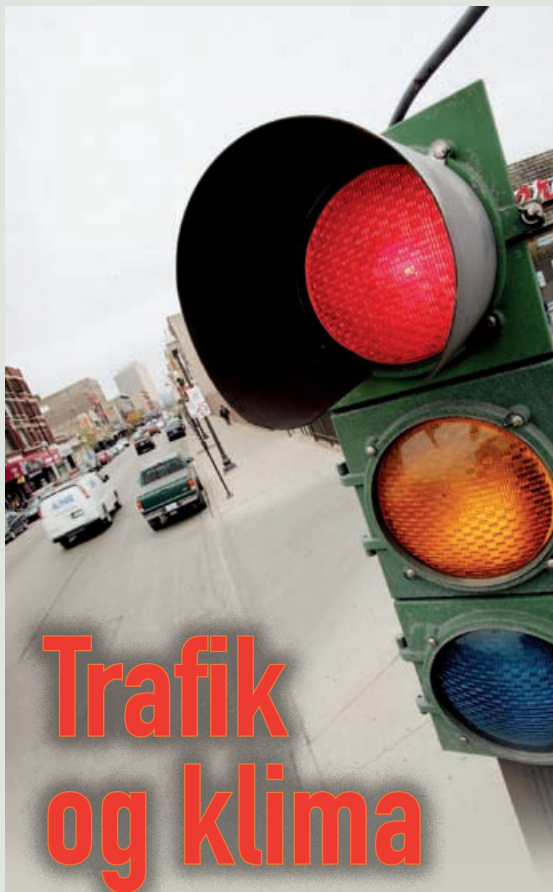
Vejen til miljøvenlig trafik

EU-ultimatum til Papandreou:
Grækenland på fallittens rand



Juraprofessor Eva Smith:
Anti-terrorlove truer demokratiet





Trafik og klima

Stadig flere mennesker og varer kører og flyver rundt i Danmark og Europa. Det har ført til voksende mængder af CO₂-udslip. I modsætning til alle andre områder er det ikke lykkedes at vende udviklingen på transportområdet, og foreløbig ser det ud til at mængden af CO₂-udslip fortsætter med at vokse. Hvad kan man gøre for at få en mere klimavenlig transportpolitik, i Danmark og i EU? Det er temaet for dette nummer af NOTAT.

Trafikpolitik ved

Transporter er godt, mange transporters er meget godt. Sådan har den grundlæggende filosofi bag dansk og europæisk trafikplanlægning set ud i mange år. Det gør den muligvis ikke længere.

TRANSPORTPOLITIK. Hvor der er en vilje, er der en vej, og hvis der ikke er en vej, så bygger man en. Og hvor der er vand, bygger man en bro eller en tunnel.

Det er den klassiske opskrift på transportpolitik: Beslutninger træffes for at afhjælpe eksisterende transportbehov, eller for at afhjælpe behov som vil opstå med tiden.

Opskriften bygger på at transporters er sig selv er noget godt, men frem for alt på at transporters er nødvendige for at opnå andre eftertragtede mål som økonomisk vækst, samhørighed mellem mennesker og lande, eller andre positive oplevelser.

Sådan forholder det sig ikke helt længere.

Selv om transporters stadig er af det gode og nødvendige for at opnå andre væsentlige mål, så er der kommet mere lys på bagsiden af medaljen.

Til problemkataloget luftforurening, larm, ulykker og pladsmangel er der nu også tilføjet klimændringer, og det med god grund.

Trafikken står for næsten en fjerdedel af det globale CO₂-udslip.

Det er bare ikke det værste.

Bæredygtig fremtid

Det værste er at transportsektorens udslip

vokser, såvel i absolutte som i relative tal, uden synlige tegn på afmattelse.

De daværende 25 EU-lande mindske samlet set sine udslip fra alle sektorer med 3 procent i årene 1990-2006.

Men udslip fra trafikken voksede med 28 procent i den samme periode.

Det er forklaringen på at chefen for EU's miljøagentur Jacqueline McGlade siger at transportsektoren udvikler sig i den forkerte retning.

Derfor taler EU-Kommissionens formand José Manuel Barroso om at »afkarbonisere« (gøre CO₂-fri) alle transporters de kommende 40 år.

Det er grunden til at de europæiske jernbaners fællesorgan CER (Community of European Railways) omtaler EU's transportpolitik som »uforenlig« med de miljømål som EU har opstillet.

Og derfor har Kommissionen, EU's daglige ledelse, foreløbig døbt det næste store flerårige trafikpolitiske program til *En bæredygtig fremtid for transporten*.

Styre efterspørgslen

Hvor meget nytænkning der i den sidste ende vil komme ud af Kommissionens arbejde med en ny *hvidbog* om transportpolitik, er det for tidligt at sige noget om.

Men der er i hvert fald et nyt begreb

et vejkryds

som har sneget sig ind i de transportpolitiske diskussioner.

Begrebet er efterspørgselsstyring. Det bliver brugt af såvel miljøorganisationer i samarbejdet Transport & Environment i Bruxelles, som af EU's miljøagentur i København.

Efterspørgselsstyring indebærer at transportpolitik ikke mere, eller udelukkende, skal handle om at bygge sig ud af flaskehalse på motorveje og jernbaner.

Det kan også være transportpolitik at dæmpe en efterspørgsel af transporter, eller styre den over på andre, mindre belastende trafikformer:

»Fra et miljøperspektiv vil det være bedre at få folk flyttet over på jernbane el-

ler cykel end at bygge en ny vej. Men det med at pille ved folks vaner, det er virkelig svært. For politikere er det derfor meget lettere at sætte deres lid til forskellige tekniske løsninger,« siger Peder Jensen, chef for afdelingen for energi og transport ved Det Europæiske Miljøagentur (EEA).

Lange transporter gode og dårlige

Men, påpeger Peder Jensen, styring af efterspørgsel på transporter kræver hensyn til en mængde faktorer.

»Det er for eksempel ikke sikkert at grøntsager som bliver fløjet hertil fra Asien eller Afrika, er et dårligere miljøvalg end grøntsager som dyrkes i opvarmede drivhuse i Europa. På den anden side: Hvis

drivhuset opvarmes af kølevand fra et kraftværk og hvor vandet ellers bare ville blive ledt ud, så har vi igen et andet regnskab. Djævelen ligger i detaljerne.«

Uffe Jakobsen, trafikøkonom, debattør, og forslagsstiller til en bro over Kattegat, har også erfaring fra det europæiske miljø samarbejde. Han siger at hvis man vil gøre alvor af fossilfri, eller afkarboniserede transporter, så er der to veje at gå:

»Med vejafgifter kan man sortere transporter i god og i dårlig kørsel, og på de tekniske områder er det fornuftigt at have afgifter som belønner den opførsel man vil fremme.«

De mange små trin

Uffe Jakobsen taler sig også gerne varm for store investeringer – når de kan få en samfundsmæssig nytte:

»Som økonom er det værste jeg ved, forkerte investeringer, som en bro over Femern Bælt. Det bliver en forbindelse fra ingenting til ingenting. Men en bro over Kattegat vil spare 140 km. hver vej mellem København og Århus.«

På den anden side er det de mange små hverdagsbeslutninger som åbningstider i forretninger og institutioner, samordning af tog og regionale busser, mulighed for at komme til og fra indkøbscenter, og skattefradrag som fremmer pendling over lange afstande i egen bil.

»De mange menneskers daglige transportbehov er vigtigere end enkelte spektakulære broer og vejprojekter hvis man vil påvirke transportbehovet,« siger Uffe Jakobsen. ♦

Lastbiler og fly belaster klimaet mest

Godstransporter har siden 1996 fulgt den økonomiske vækst ganske nøje i EU. Det har betydet en stigning af godstransporterne med 35 procent.

Men transporter på landeveje voksede med 45 procent, og gods med fly steg med 43 procent.

Jernbanetransporten voksede med 11 procent og fik dermed relativt mindre betydning. Selv om det er vanskeligt at sammenligne forskellige transportformer, så kan miljøregnskabet for godstransporter gøres op sådan her, målt i udslip af CO₂ pr. tonkilometer (tmk), det vil sige den transporterede varemængde målt i ton ganget med transportafstanden målt i km.

Skibsfart til havs	2-7 g
Jernbane	18-35 g
Flodtransport	30-49 g
Landevej	62-110 g
Fly	665+ g



Konklusionen er at flere transporter med lastvogne og fly giver et dårligere miljøregnskab. Udviklingen på transportområdet peger i den forkerte retning, vurderer professor Jacqueline McGlade, chef for Det Europæiske Miljøagentur (EEA) i København.

Kilde: TERM 2008: Transports at a crossroads, EEA's årlige rapport.



De små skridt

Der bliver snakket meget om at begrænse CO2-udslippet fra transporten. Men de beslutninger som EU har taget hidtil, har ikke forhindret en stigende klimabelastning fra en transportsektor i stadig vækst. Stærke erhvervsinteresser og intern uenighed mellem landene har bremset og forsinket effektive skridt. Vi ser på tre initiativer som er på vej.

Fly: Kvoter er på vej

EU udvider sit kvotesystem til luftrafikken. Men flyselskaberne skal kun betale for 15 procent af deres udslip – og først fra 2012.

FLY-KVOTER. Luftfartens andel af de samlede drivhusgasser udgør i EU kun 3-4 procent, men luftfarten er i hastig vækst, og klimabelastningen fra flytrafik er større end fra noget andet transportmiddel.

CO2-udslip fra internationale flyvninger fra EU's lufthavne voksede med 73 procent fra 1990 til 2003. Dertil kommer at et ton CO2-udledt i 10 km. højde har en langt større virkning på klimaet end det ton der udledes ved jorden.

Derfor har det været et stort minus ved den internationale aftale om at begrænse drivhusgasserne (Kyoto-aftalen) at flytrafik slet ikke er omfattet. Aftalen har ikke tvunget flyselskaberne til at skære ned på CO2-udslippet.

Loft over klimabelastning

Efter årelange diskussioner har EU besluttet at ændre på dette. Fra januar 2012 bliver alle fly til og fra EU's lufthavne omfattet af det samme kvotesystem som gælder for store industrier og energiværker. Det vil sige at der bliver sat et loft over hvor

meget CO2 der må udledes. I alt uddeles kvoter svarende til 97 procent af den gennemsnitlige CO2-udledning i perioden 2004-2006. For de efterfølgende fem år sættes det ned til 95 procent. Men det er kun 15 procent af kvoterne som flyselskaberne skal betale for. Resten bliver uddelt gratis. Antallet af gratiskvoter kan dog blive justeret senere.

For slap

Miljøorganisationer kritiserer beslutningen for at være for slap. De ville have foretrukket forslaget fra EU-Parlamentets miljøudvalg om et loft på 75 procent og at mindst halvdelen af kvoterne skulle på auktion. Selv EU's miljøkommissær foreslog oprindeligt at flyselskaberne skulle betale for 40 procent af kvoterne, men det måtte han opgave at komme igennem med.

Kritikerne siger at for mange gratis kvoter ikke kommer til at påvirke flypriserne nævneværdigt. Selskaberne får også mulighed for ekstra kvoter ved at investere i klimaprojekter i andre lande. Dertil kom-

mer at kvoterne kun gælder CO2, men ikke kvælstofoxider og vanddampe. FN's Klimapanel anslår at flytrafikens klimabelastning er 2-4 gange større, end den som alene skyldes CO2-udslip.

Benzin uden afgift

Trods alt er der tale om en begyndelse – i EU, men efter klimafiaskoen i København er det uvist om flytrafikken kommer med i en ny global aftale.

Det mest rationelle ville være at lægge en afgift på flyenes benzin, så det bliver dyrere at flyve. Det vil tilskynde flyselskaberne til at bruge fly med en lav udgift til brændstof, og det vil på nogle strækninger gøre det mere tillokkende at bruge busser eller tog – eller flyve mindre.

Men benzin til flyvning er, efter en international beslutning, helt fritaget for de afgifter der rammer andre trafikmidler. En afgift på flybenzin vil kræve en enstemmig beslutning i EU. Forslaget har været rejst i flere omgange, men har mødt voldsom modstand fra flyselskaberne. ♦



Biler: Tyskland fik lempet kravene



Nye biler må højst udlede 130 gram CO₂ pr. kilometer. De nye EU-krav giver problemer for flere tyske bilmærker.

UDSTØDNING. Bilernes udstødningsgas er en stor og voksende kilde til udslip af CO₂. Skal EU's energipolitik have mening, er det derfor nødvendigt at gribe ind over for de biler der har et for stort forbrug af brændstof.

Allerede i 1998 indgik EU-Kommissionen en aftale med EU's bilproducenter. De forpligtede sig til at nedbringe det gennemsnitlige udslip af CO₂ pr. kørt kilometer fra 186 til 140 i 2008-2009 og til 120 i 2012.

Aftalen var imidlertid frivillig, og det blev efterhånden mere og mere tydeligt at målene ikke ville blive nået. Derfor foreslog EU's miljøkommissær at EU skulle fastsætte en bindende grænse på 120 gram, og at dette skulle være opfyldt i 2012.

Som man kunne forvente, mødte dette krav voldsom modstand fra især den tyske bilindustri som er kendetegnet af energitunge bilmærker, og fra den tyske industrikommissær Günther Verheugen. Kravet blev derfor lempet til 130 gram. Til gengæld skulle kravet være bindende. Loven blev vedtaget i april 2009.

Det betyder dog ikke at biler som udstøder mere end 130 gram CO₂ pr. kilometer forsvinder fra gadebilledet efter 2012. For det første gælder kravet kun *nye* biler. For det andet er det et krav til *gennemsnittet* for nye biler. Der er fortsat plads til store energitunge køretøjer – hvis blot bilfabrikken også producerer tilstrækkeligt mange energivenlige biler.

Bilmærker som FIAT, Peugeot og Citroën og de asiatiske biler vil uden problemer kunne klare EU-kravene. Sværere bliver det for tyske mærker. Både Mercedes, BMW og Audi har i øjeblikket kun ganske få modeller under grænsen på 130 gram. ♦

Godstrafik: Miljøafgift stranded på uenighed

EU-Kommissionen vil gerne flytte godstransporten fra veje til jernbaner og skibsfart. Men et nyt forslag om at beskatte miljøbelastning fra godstransporten er stranded på uenigheder blandt medlemslandene – og modstand fra vognmændene.

EUROVIGNET. Den såkaldte eurovignet fastlægger fælles regler i EU for hvornår, hvordan og hvor meget de enkelte lande må opkræve i vejafgifter for international godstransport. Indtil videre har medlemsstaterne kun haft lov til at indregne omkostningerne til infrastruktur.

Ud fra princippet om at forurenere skal betale har Kommissionen, EU's daglige ledelse, foreslået at ændre reglerne, så medlemslandene også kan opkræve afgift for lastbilernes 'bidrag' til forurening, støj og trængsel. Det vil betyde højere vejskatter og kan være med til at flytte godstransport fra veje til jernbaner eller skibsfart. Eller det kunne tilskynde transportvirksomheder til at benytte mindre forurenende og mere brændstoffeffektive køretøjer og vælge ruter med mindre trængsel.

Uenigheder

Forslaget forpligter ikke medlemslandene til at opkræve vejafgifter, men gør det kun muligt. Alligevel er det så kontroversielt at det indtil videre er lagt på is.

Trods modstand fra den konservative gruppe blev det i marts 2009 vedtaget af EU-Parlamentet med stemmerne 359 mod 256, men uenighederne mellem EU's regeringer var for store. Tilhængerne er især lande som Tyskland, Østrig og Frankrig som lægger vej til enorme mængder godstransport, mens modstanden kommer fra yderlande som Spanien og Portugal.

Modstanden går især på trængsels- eller trafikbelastningsafgifter.

Som det hedder på EU-sprog, i et notat fra marts 2009:

»Divergerende meninger om trafikbelastningsafgifter er fortsat den væsentligste hindring for at nå til enighed. Selv om det tjekkiske formandskab forelagde kompromisforslag, bl.a. udsættelse af indførelsen af trafikbelastningsafgifter, er medlemsstaternes holdninger fortsat indbyrdes forskellige.«

Øremærkning

Der er også modstand mod at afgifter skal være tilladt andre steder end (som nu) på det transeuropæiske net (TEN-T), og om indtægterne fra vejafgifter skal øremærkes. Forslaget vil pålægge medlemslandene at bruge indtægterne til at gøre



transporten mere bæredygtig. EU-Parlamentet er stor tilhænger af dette, mens et stort flertal af medlemslandene er imod.

EU-reglerne forhindrer dog ikke at lande kan indføre en højere vejskat end den nuværende eurovignet-afgift i Danmark. Det er den tyske vejskat et eksempel på. Mens en køretilladelse for en lastbil i Danmark typisk koster 1.000 kroner for en måned, betaler man omtrent samme beløb for at køre en enkelt tur gennem Tyskland. ♦



Kontroversiel biobenzin

'Vedvarende' brændstof blev omdefinert efter voksende kritik af at bruge fødevarer til transport.

BÆREDYGTIGHED. Et element i EU's mål om at nedbringe CO₂-udledningen er satsningen på biobrændstof, det vil sige benzin eller diesel fremstillet af majs, raps, sukkerrør eller andre afgrøder.

Selv om det kræver en del forarbejdning, definerer man det som vedvarende energi. Målsætningen om at denne slags brændstof skal udgøre 5,75 procent af transporten i 2010 og mindst 10 procent i 2020, blev efter voksende kritik omdefinert i december 2008, så målene nu gælder alle former for vedvarende brændstoffer, altså også brint og 'grøn' el.

Ikke mindst stigende fødevarerpriser og sultkatastrofer førte til at mange anså det for uetisk at bruge afgrøder til brændstof i stedet for til fødevarer.

EU kræver at biobrændstof skal være bæredygtigt, og helst såkaldt 2. generation (fremstillet af affald og ikke fødevarer).

Bæredygtigheds-kravet er imidlertid også kontroversielt. Selv om det betyder at EU ikke kan importere brændstof fra afgrøder dyrket på arealer hvor regnskoven er ryddet, så kan de 'bæredygtige' afgrøder fortrænge andre afgrøder som så flytter til arealer hvor regnskoven ryddes. Kritikere peger også på at det i dag er umuligt at indfri målene med 2. generations-biobrændstof, og at biomasse i øvrigt udnyttes bedre til el og varme. ♦

Økonomisk krise kan bane ny vej

Brug den økonomiske krise til en omstilling af transportpolitikken, lyder opfordringen fra over 50 miljøorganisationer i og uden for EU.

ALTERNATIV. Store udslip af klimagasser, store budgetunderskud og stigende arbejdsløshed. De tre udfordringer vil præge de kommende års transportbeslutninger, mener Transport & Environment (T&E), et samarbejde mellem forskellige miljø- og trafikorganisationer i Europa. Danske medlemmer er Det Økologiske Råd og NOAH-Trafik.

Samarbejdsorganisationen mener at Kommissionen ikke tager udfordringerne tilstrækkeligt alvorligt.

Miljøgrupperne foreslår derfor en 10-punkts opskrift for en mere bæredygtig transportpolitik.

»Jeg vil nødtigt fremhæve enkelte af vores forslag frem for andre, men den økonomiske krise og store budgetunderskud betyder færre penge til investeringer end tidligere. Krisen vil også gøre det mere effektivt at bruge afgifter som styringsmiddel. Samlet vil det give bedre muligheder for at indføre grønne og økonomisk forsvarlige løsninger hvis den politiske vilje er til stede« siger Jos Dings, direktør på T&E's kontor i Bruxelles.

Miljøgruppernes opskrift

1. Hensyn til klima- og energieffektivitet skal med i alle transportbeslutninger.
2. CO₂-fri transport i 2050 forudsætter delmål for 2015, 2020, 2030 og 2040.
3. Transportbehovet skal mindskes. Sæt transporteffektivitet på linje med energieffektivitet. Der skal ikke transporteres mere end nødvendigt.
4. Afvis Kommissionens idé om »selvfiansiering«, for eksempel at vejafgifter skal bruges til nye motorveje. Investeer efter hele samfundets behov, og ikke efter hvor der i dag er mest trafik.
5. Erstat de dyre megaprojekter TEN-T (Trans European Networks for Transport) med mindre og billigere investeringer.
6. Sæt dieselaftgifter efter energiindhold – 10 procent over afgiften på benzin. Lad landene skrue op for brændstofpriser, men beskat de tunge lastbiler med kilometer-, og ikke dieselaftgifter. Beskat flybrændstof.
7. Sænk fartgrænserne for lastvogne og busser. Indfør fartspærre i biler. Frem pendlorforbindelser mellem lande sna-

»Krisen vil gøre det mere effektivt at bruge afgifter som styringsmiddel,« siger Jos Dings, direktør i miljønetværket Transport & Environment.



rere end højhastighedstog. Frem cykeltrafik.

8. Sørg for at udvikle og sikre brugen af ny miljøteknologi.
9. Tro ikke på el-biler som en gylden løsning. El-biler løser ikke problemer med køer og pladsmangel, og vil mest sandsynligt føre til mere el fra atom- og kulkraftværker.
10. Gør lastvogne mindre og smartere; ikke større og tungere. ♦

Kilde: A Sustainable Future for Transport, svar på Kommissionens konsultation fra netværket Transport & Environment





Lang vej til klimavenlig transport

CO₂-udledning fra biler og fly vokser og vokser. Hverken regering eller opposition tør foreslå den nødvendige trafikpolitik, lyder kritikken fra den grønne tænketank CONCITO.

FORKERT VEJ. Transportområdet er den store synder når det gælder udledning af CO₂. På alle andre områder er det lykkes at skære ned på CO₂-udledningen, men med transport går det den forkerte

vej. Vi kører mere i bil og rejser mere med fly end nogensinde, og ude på landevejene ruller flere og flere lastbiler af sted med varer som skal leveres 'just in time'.

»Der bliver holdt mange skåltaler, men det ser ikke godt ud for de næste 10 år,« siger Martin Lidegaard, direktør i den grønne tænketank CONCITO.

Venstres trafikordfører Kristian Pihl Lorentzen mener derimod at »vi er rigtig godt på vej«, og at målet om en CO₂-reduktion på 20 procent er inden for rækkevidde (se boks om CO₂-mål side 8).

»Jeg er overbevist om at vi når langt op imod de 20 procent. Der er mange tiltag som leder i den rigtige retning. Forbedringer af den kollektive trafik, for eksempel tog til tiden og højere hastigheder, vil få udviklingen med flere passagerer til at fortsætte. Vi belønner desuden dem med miljøvenlige biler, og der kommer yderligere afgiftsomlægninger.«

Den socialdemokratiske trafikordfører Magnus Heunicke mener at man skal bruge alle de håndtag der er, for at nedbringe CO₂-udslippet.

»Der er også mulighed for at køre på biobrændsel, bedre brændstoføkonomi osv. Jeg tror det er vigtigt ikke at stirre sig blind på én løsning,« siger han.

Her bestemmer den danske regering

- Investeringer i veje og jernbaner
- Afgifter på biler og kørsel
- Støtte til offentlig transport

Alle de store investeringer i trafikens infrastruktur bliver taget af den danske regering, men EU kan give tilskud, som det er sket med Femern-forbindelsen. Skatte- og afgiftspolitik er også national politik. Derfor kan Danmark for eksempel have høje registreringsafgifter på biler. Mulighed for at bestemme afgifter på brændstof er i praksis begrænset hvis folk kan købe billigere benzin i nabolande. Tilskud til billetpriser i den kollektive trafik bliver også afgjort i de enkelte lande.

Grøn?

Alle folketingets partier minus Enhedslisten indgik i januar 2009 en aftale om en 'grøn transportpolitik'. Men trods titlen vurderede en lang række trafikforskere at den ikke vil føre til mindre CO₂-udledning.

Kristian Pihl Lorentzen er helt uenig. »Den vurdering kan jeg ikke tage alvorligt,« siger han.

I alt 94 milliarder blev afsat til trafikinvesteringer. 50 milliarder til jernbaner,

fortsættes næste side...

Her bestemmer EU

- Forskningsprogrammer, blandt andet ny teknologi
- Støtte til investeringer i trans-europæiske veje, broer, jernbaner
- Bindende målsætninger om CO₂-reduktion

Alt hvad der koster mange penge, har EU kun begrænset indflydelse på, eftersom EU ikke råder over nogen stor pengekasse. Men EU bestemmer suverænt (med flertal) hvad der må sælges – og ikke sælges – på det europæiske marked. Bestemte produkter kan forbydes af hensyn til miljøkrav. EU har også (i enstemmighed) fastsat de enkelte landes forpligtelser til CO₂-reduktion. Indirekte stiller det krav til landene om at omlægge trafikpolitikken. Men landene må selv finde ud af hvordan de skal gøre det.

...fortsat

heraf over 20 mia. til erstatning af det nedslidte signalsystem og 10 milliarder til en ny forbindelse mellem København og Ringsted. Samtidig blev der sat 20 milliarder af til nye motorveje.

Blandt ti trafikforskere som kommenterede aftalen til dagbladet Information, svarede de ni at den ikke ville føre til mindre CO₂-udledning. De hæftede sig ved at aftalen ikke flytter bilister over i kollektiv trafik, og at det kun vil ske hvis det bliver meget dyrere at køre på vejene.

Det er også den konklusion som tænketanken CONCITO når frem til i en analyse af en lang række mulige værktøjer.

»Det er grundlæggende højere priser på transport, der kan rykke afgørende ved det danske transportmønster,« hedder det.

Intelligente afgifter

Et centralt punkt i trafikaftalen var at indføre en 'grøn kørselsafgift'. Princippet er at det skal være billigere at købe en ny bil, men til gengæld bliver det dyrere at køre i bilen. Det skal fremme udskiftning af bilparken til mere energirigtige køretøjer.

På den baggrund havde regeringen bebudet et lovforslag i denne folketings-samling om kørselsafgifter for privatbiler fra 2015, men i december 2009 meddelte skatteministeren at det er udskudt på ubestemt tid. Årsagen er at Holland har udsat et såkaldt intelligent system for personbiler indtil 2018. Og før et velfungerende system er på plads i Holland, bliver der ikke gennemført en vidtgående og kompliceret omlægning af bilafgifterne i Danmark.

Regeringen vil kun gå med til kørselsafgifter hvis der er tale om et satellitbaseret system hvor afgiften afhænger af hvor og hvornår man kører.

Socialdemokraterne er stærkt utilfredse med udsættelsen.

»Trængselsafgifter er sammen med udbygning af kollektiv trafik det vigtigste redskab til at få mindre CO₂. Udbygningen af kollektiv trafik er godt i gang, men det er ufatteligt at vi skal vente med trængselsafgifterne,« siger Magnus Heunicke og peger på at der på kort sigt kan indføres afgifter på de store motorveje

Transport og CO₂-mål

Ifølge Energistyrelsen udledte transportsektoren 15,5 tons CO₂ i 2007, svarende til 31 procent af Danmarks CO₂-udledninger. Dette tal er steget med 31 procent i perioden 1990-2007.

Vejtransport står for cirka 78 procent, derefter kommer udenrigsflyvning med 15-18 procent. For vejtransportens vedkommende tegner persontransporten sig for lidt over halvdelen, mens godstransport står for lidt under halvdelen.

EU har fastlagt CO₂-mål for medlemslandene. I Danmark skal udledningerne i den såkaldte ikke-kvotebelagte sektor, det vil sige transport, landbrug og opvarmning af boliger – samlet ned med 20 procent i forhold til 2005-niveauet. En dansk strategi for CO₂-reduktion var bebudet til efteråret 2009, men er udskudt til en gang i 2010.

Vismandsrapporten Økonomi og Miljø 2009 vurderer at der som følge af den almindelige vækst i samfundet – og hvis man ikke gør noget – vil ske en stigning i CO₂-udledningen fra transport på 14 procent frem til 2020, svarende til at der i 2020 udledes 2 mio. tons mere CO₂ per år end nu. Det skyldes næsten udelukkende en stigning i fragt, hvorimod CO₂-udledning fra privatbilisme forventes at holde sig konstant som følge af mere energieffektive biler og brændstof.

hvor myldretidstrafikken er, kombineret med en betalingsring omkring København.

»Der er ingen grund til at vente på et landsdækkende system,« siger han,

Elbilen er på vej

Ny teknologi vil betyde at personbiler på sigt forurener mindre. Bilerne kører læn- gere på literen, og på et tidspunkt vil benzin- og dieselbiler blive erstattet af biler som kører på el eller brint.

»Der er ikke én ingeniør som vil afvise el-bilen. Spørgsmålet er kun hvornår den kommer,« siger Martin Lidegaard.

Derimod erkender han at elbilen

hverken kan løse gods- eller flytrafikkens problemer.

Udenrigsflyvning er på vej til at blive underlagt EU's kvoter (se artikel side 4). Godstransporten på veje ser derimod ud til fortsat at vokse.

Mere gods på vejene

I årevis har politikerne haft en målsætning om at flytte gods fra veje til jernbaner og skibe, men i praksis er det gået den modsatte vej.

»Det eneste middel der virker på godstransporten er kørselsafgifter,« siger Martin Lidegaard.



Men det er ikke vejen frem, mener Venstre.

»Godstransporten skal ikke dænges til med flere afgifter. Flere afgifter giver flere omkostninger som koster arbejdspladser – det har vi ikke brug for,« siger Kristian Pihl Lorentzen.

Han sætter i stedet sin lid til at udvidelser af godsterminalerne og andre investeringer i jernbane-godstransport, samt bedre adgang til havne og skibstransport, vil få en vis effekt.

Socialdemokraterne og SF foreslog i det fælles skatteudspil *Fair Forandring*

(august 2009) en lastbilsafgift på 1,32 kroner pr. kilometer.

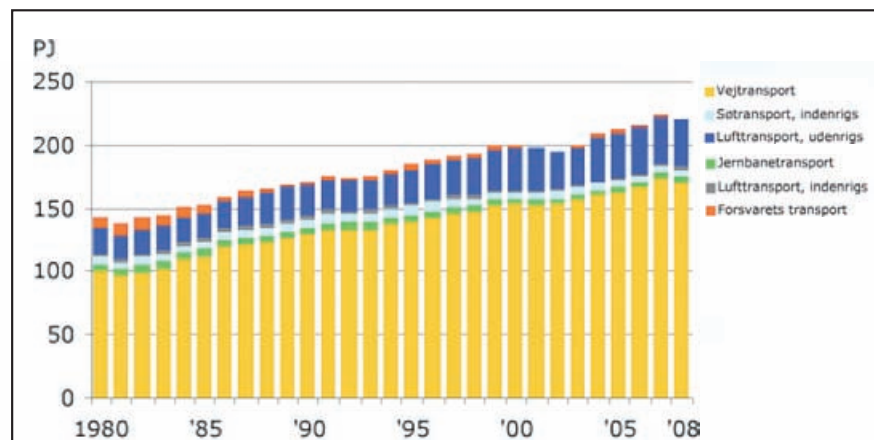
Magnus Heunicke forklarer:

»Alle lastbiler der kører i Danmark skal betale – også udenlandske, for eksempel dem der kører fra Sverige til Tyskland gennem Danmark, så Danmark får en stor indtægt fra de udlændinge der benytter de danske veje. Roadpricing for lastbiler findes jo allerede i Tyskland, hvor lastbilerne betaler lidt over en krone pr. kilometer i gennemsnit, og det har jo ikke ødelagt den tyske eksport, så det går nok også i Danmark.

Martin Lidegaard fra den grønne tænketank CONCITO mener ikke at politikerne tør stille de upopulære, men nødvendige forslag for at omlægge trafikpolitikken i en klimavenlig retning.



Energiforbrug til transport



Vejtransport er langt den største energiforbruger i transportsektoren med en andel på ca. 78 procent i 2007 svarende til 174 PJ (petajoule). Næststørste energiforbruger er flytransport. Flytransporten er samtidig den del af transportsektoren hvor energiforbruget er vokset kraftigst siden 1990, nemlig med ca. 42 procent. Energiforbruget i transportsektoren dækkes i dag næsten udelukkende med fossilt brændstof.

Kilde: Energistyrelsen

Ingen optimisme

Martin Lidegaard mener at hverken regeringen eller oppositionen tør fremlægge de nødvendige forslag på transportområdet.

»Kørselsafgifterne kommer ikke i 2015, som trafikforliget lovede. Investeringer i jernbaner får først for alvor effekt i 2020, men her og nu bliver der sat gang i nyt motorvejsbyggeri.«

Heller ikke udspillet fra S og SF giver anledning til optimisme, mener han.

CONCITO er nået frem til at den samlede CO2 udledning fra transportsektoren vil stige med i alt 2,24 mio. tons CO2 i perioden 2012-2019, begge år inklusive, hvis S-SF skatteudspillet gennemføres. S-SF skatteudspillet har en positiv effekt på transportområdet, men ikke nok til at modgå stigningen i transportsektorens udledning som følge af den almindelige økonomiske vækst.

»Det værste er faktisk at det ikke ser meget bedre ud med en ny regering. Politikerne tør ikke stille de upopulære forslag,« konkluderer Martin Lidegaard. ♦





EU kræver genopretning af den græske økonomi. Det er på tale at suspendere Grækenlands medlemskab af euroen, trods manglende præcedens og lovgivning.

Grækenland på fallittens rand

ATHEN. Den græske ministerpræsident Giorgos Papandreou siger rent ud: »Fjerner vi ikke statsunderskuddet, vil det fjerne os som selvstændig nation.« Og han tilføjer: »For første gang siden genindførelse af demokratiet i 1974 efter militærdiktaturet er Grækenland i fare for at miste sin nationale selvstændighed, hvis den økonomiske nedtur fortsætter.«

»Spillet er slut,« advarer en forarget formand for euro-zonen, den luxembourgiske premierminister Jean-Claude Juncker, efter at det står klart at den konservative regering der tabte valget 4. oktober til Papandreous socialister, havde snydt med statistiske oplysninger. Og han minder om at Grækenland også snød med tallene, da landet blev optaget i euro-gruppen.

” **Alt sammen truer med at underminere tilliden til den fælles mønt, også fordi Spanien, Portugal og Irland omtrent har samme problemer som Grækenland.** ”

Ministerpræsident Papandreou vedgår at Grækenland har mistet troværdigheden og får svært ved at overbevise EU om sine reelle hensigter med hensyn til at foretage de nødvendige økonomiske indgreb. Der er i Bruxelles ikke længere tillid til grækerne.

Euroen truet

Papandreous første forsøg på at berolige

EU har givet hans regering henstand til februar, men allerede først i januar kom teknokrater fra Bruxelles til Athen for sammen med regeringen at udarbejde en 3-årig genopretningsplan, så underskuddet på de offentlige finanser kan nedbringes fra 12,7 procent til de 3 procent det må være i henhold til EU's stabilitetspagt. Den offentlige gæld nærmer sig 120 procent af bruttonationalproduktet (må være 60 procent). Den græske økonomiske uorden har også været medvirkende til at euroen er faldet i forhold til dollaren, og der er tvivl om den europæiske centralbank vil blive ved med at anerkende græske statsobligationer som lånemiddel.

Alt sammen truer med at underminere tilliden til den fælles mønt, også fordi Spanien, Portugal og Irland omtrent har samme problemer som Grækenland. Det ene store internationale finansanalyseinstitut efter det andet nedvurderer Grækenlands kreditværdighed, hvad der medfører yderligere spekulation omkring især de græske statsobligationer og nærer fortsat rygter om at Grækenland kan gå fallit.

Det er på tale at suspendere Grækenlands medlemskab af euro-zonen, selv om der ikke er præcedens eller lovgivning for et sådant skridt.

Løfter om lønforhøjelser

Græske medier er enige om at den afgå-



ende ministerpræsident Kostas Karamanlis da han udskrev valg før tiden, var klar over at hans konservative ville tabe, men i håb om at komme fri af ansvaret for det økonomiske kaos.

Under valgkampen skjulte han ikke at der forestår smertefulde indgreb for at vende udviklingen, mens hans modstander, socialisten Papandreou lovede lønforhøjelser og bedre økonomiske tider for alle. Så han vandt med over ti procent over de konservative. Karamanlis gik straks af som formand for de konservative, og den tidligere udenrigsminister Antonis Samaras er valgt som ny leder af det konservative *Nyt Demokrati*.

Men nu hvor valgløfterne skal indfries, er regeringen allerede i indre splid om hvordan byrderne skal fordeles. Arbejdsløsheden er stigende og ventes i det nye år at runde 20 procent, eksporten er faldende med over 30 procent, virksomheder og forretninger lukker i massevis, og landets sværindustri, turismen, forudser den





Fagforeningerne truer med strejker hvis regeringens krisepakke forringer løn- og pensionsforhold for de offentligt ansatte. Her er de på gaden i Athen den 1. maj 2009.

alvorligste nedgang i årtier, bl.a. også som følge af den dyre euro.

Stærke fagforeninger

Det græske LO og de mange offentligt ansattes stærke faglige organisation er vant til at få deres vilje. De truer med strejker og vil ikke høre tale om løntilbageholdenhed eller indgreb i pensionssystemet. Nogle offentligt ansatte kan få pension efter 15-20 års arbejde.

Der er fare for at der om et par måneder ikke længere er penge til at udbetale hverken løn i det offentlige eller pensioner. Der er indledt forsigtige forhandlinger om et nyt pensionssystem, men med samme udgangspunkt som under de konservatives regering: Ingen nedsættelse af pensioner, ingen forhøjelse af aldersgrænsen og ingen højere bidrag fra hverken ansatte eller arbejdsgivere. Så hvordan?

Socialisterne tøver med at tage egentlige skridt og trækker tiden ud med snak

om en ny skattereform først i det nye år, for også at få ram på en betydelig skatteunddragelse. Der er en sort økonomi på hen ved 40 procent af BNP. Græske skatteydere er ikke vant til at opgive ejendoms- og andre værdier, så det er en kendt sag at der er folk som lever en luksustilværelse med flere huse, lejligheder og villaer, dyre biler og lystyacht, men opgiver 75.000 kr. som årlig indkomst – den skattepligtige bundgrænse. 53 procent af de skattepligtige opgiver en indkomst under bundgrænsen.

Skattefri rigmænd

Som et mediestunt ville den nye regering straks sætte ind ved at fratage ledere i det offentlige deres frie luksusbil med chauffør. Det blev dog ved snakken, ligesom en pludselig indskydelse om at hovedrige læger i det dyre Athen-kvarter Kolonaki med en daglig(!) indkomst på over 70.000 kroner skal til at betale skat.

Deres politiske venner kom dem

straks til undsætning, så det er glemt. Det samme gælder de mere indflydelsesrige advokater der også går fri for skat af deres enorme honorarer.

Heller ikke parlamentsmedlemmerne vil gå ned i løn (75.000 kroner om måneden plus frynsetillæg). Så det bliver svært at overtale almindelig lønmodtagere (gennemsnitsløn på 5.000 kr. om måneden) til at spænde livremmen ind. Det vakte forargelse at 30 parlamentsmedlemmer fra Socialistpartiet ikke kunne vente på et rutefly, men chartrede et fly på statens regning for at komme hurtigere på juleferie i Thessaloniki.

Ødsler med penge

For at få standset en strejke i landets største havneby Piræus, rettet mod afskedigelser der vil blive resultatet af et kinesisk statsfirmas overtagelse af containerekspeditionen, fik havnearbejderne, som i forvejen er offentligt ansatte, en aftrædelsessum på hver 1,5 mio. kr. plus pension. Det vil koste staten mere end den får ind ved kinesernes investeringer.

Sådan ødsles der med skatteydernes penge, f.eks. også i den statslige radio/tv-station ERT, hvor der er over tre tusinde ansatte og som har det laveste lytter- og seertal på 2-3 procent, mens de store private kanaler, der må fyre som følge af nedgang i reklameindtægt, har seertal på mellem 16 og 22 procent.

ERT får sine indtægter ved at alle betaler tvungen licens over el-regningen, resten dækkes over finansloven. Den nye socialistiske regerings kulturminister Pavloas Gerolanos fortsætter den rundhåndede udbetaling ved at forhøje lønningerne i ERT fra 1,2 mia. kroner til 1,6 mia. årligt. En studievært tjener 3,5 mio. kr. årligt på en tv-avis med kun 2 procent af seerne. Andre journalister får omkring 1,5 mio. kr. for et ugentligt program, mens atter andre tjener 900.000 kroner om året uden at lave noget. ♦



Månedens interview:

Demokratiets tilstand

NOTAT tager pulsen på demokratiets tilstand - i Danmark og Europa. Vi interviewer en person som på den ene eller anden måde har gjort sig tanker om hvordan det går med den demokratiske debat og borgernes indflydelse på samfundsudviklingen.

Professor Eva Smith er kvinden som optræder alle vegne når det gælder straffeproses. Personligt er hun mere bekymret for terrorlovene end for terror. Hele spiralen med mere overvågning og registrering risikerer at få vores samfund og vores demokrati til at stivne.

SKYLDIG? Hun blev i 1990 den første kvindelige professor i retsvidenskab ved Københavns Universitet. 20 år senere, og efter en indvandringsdebat og adskillige terror-lovgivninger, ved de fleste danskere vist hvem Eva Smith er.

Hun er kvinden der ofte bliver inviteret i TV-studiet når der skal forklares om straffen for forbrydelser. Netop straffeproses er hvad hendes doktordisputats *Vidnebevist* i sin tid gik ud på. Derudover er hun formand for Det kriminalpræventive Råd, medlem af Retsplejerådet, Strafferetsplejeudvalget, formand for Københavns retshjælp og to internationale komiteer under Europarådet og formand for www.asylboernudnu.dk. Bare for at nævne nogle få af de mange tillidsposter.

Men først og fremmest er der anti-terrorlovene – som hun senest bragte på banen i en nytårskronik i dagbladet Politiken. I sidste ende kan spiralen med mere overvågning og registrering være en større trussel mod demokratiet end truslen fra terrorister, mener hun.

Skyldig til det modsatte er bevist

»Vi bevæger os fra et samfund hvor du er uskyldig indtil myndighederne har bevist din skyld – til at du er skyldig indtil du selv har bevist at du er uskyldig,« siger Eva Smith, og uddyber:

»Vi ved ikke ret meget om hvad det egentlig er der overvåges og hvem der overvåges. Hvad må man, og hvad må man ikke? Af bare frygt kan konklusionen jo være 'lad hellere være, hvis du er i tvivl!«

»Det er et problem hvis folk er bange for eksempelvis at søge informationer på nettet, for at gå i demonstrationer, eller for at støtte en underskriftsindsamling.

Jeg tror ikke man gør sig klart hvad det betyder for vores demokrati. For 100 år siden var kvinders valgret for eksempel noget der bekymrede magthaverne – det var imod systemet, på tværs af alting. Men hvis demokratiet skal videre, så skal der være nogle ansvarsbevidste borgere som tør stille sig op og sige: Det her vil vi ikke, det må vi gøre noget ved.«

Som medlem af Hækkerup-klanen har hun fra barnsben været vant til at interessere sig for – og formulere sig om – politik, samfund og demokrati. I erindringsbogen *Mens tid* er fra 2006 kan man læse hvordan hun har oplevet at blive kørt i skole i ministerbilen, hvilket hun fandt pinligt. Hun kan forklare den svære jura så alle kan være med, og måske derfor kan hun også dele vandene.

En beskidt landsforræder

Hvad møder du af reaktioner?

»Jeg møder alle slags reaktioner, lige fra 'hvor er det godt, vi har dig' til 'du er den mest beskidte landsforræder, hvorfor sviner du altid danskerne til' og sådan noget.«

Blå bog:

Eva Smith, født 1942, juraprofessor ved Københavns Universitet. Datter af fhv. justitsminister Hans Hækkerup. Mor til seks.

Har forfattet lærebøger, blandt andet indenfor procesret og fuldbyrdesret. Andre interesser er menneskerettigheder og børns rettigheder.

Erindringsbog: *Mens tid* er (2006), Aschehoug.

... hvis ingen



9 ud af 10 på Politikens hjemmeside klapper dig på ryggen over nytårskronikken og skriver »ja, hvor er det rigtigt« – er det ikke dem du møder mest?

»Nej, det vil jeg ikke sige. Jeg prøver jo også at skrive i Jyllands-Posten, og der kan jeg godt betro dig at der ikke kommer ret mange venlige svar tilbage. Men det er klart at når man skriver til Politiken, skriver man til folk som i vidt omfang er enige med én, og derfor prøver jeg altid først at sende mine indlæg til Jyllands-Posten og Berlingske.«

Ubehagelig overvågning

Mange tænker vel at overvågning er godt, mere overvågning endnu bedre?

»Det tror jeg også. Men man må ikke glemme at det i et vist omfang er en falsk tryghed. Det er ikke noget der beskytter dig her og nu. Der er jo ingen bag kameraet, det er ikke som i gamle dage hvor man kunne henvende sig til konduktøren hvis der var noget man var utryg ved i S-toget.

tør udfordre det eksisterende



Man kan vel i det mindste finde dem der stjæl cyklerne fra fortovet?

»Man kan ikke afvise at det kan bruges i efterforskningsøjemed. For eksempel tyder meget på at biltyverier i parkeringskældre med kameraer bliver færre. Biltyve ser sig omkring, og går videre til en p-plads uden kameraer.«

Skal jeg være bekymret for alle de kameraer?

»Hvis man har rent mel i posen, er der ingen grund til det, kan man sige. Men jeg synes at hvis du er en lovlydig samfundsborger, så må du have lov at gå de steder du har lyst til uden at blive set. Der kan være folk som har en elskerinde, der kan være folk som har et barn uden for ægteskabet som de ikke har fortalt deres kone om, men som de ser en gang imellem. Og så sidder der en eller anden politimand og ser med, og siger 'gud hvor skægt, ham der min nabo Jensen går hver måned i det kvartér - hvad mon han egentlig skal dér?'«

»Det kan være meget svært at hindre at sådan nogle informationer bliver spredt. Jeg synes det er ubehageligt at man ikke kan gå med de små hemmeligheder vi jo alle sammen har, uden at blive filmet.«

Unge vant til at blive fotograferet

Det vækker din bekymring som ekspert, men folk flest er vel ikke særlig bekymrede?

»Nej, det kan jeg jo se, og navnlig med de unge. De vil hellere end gerne fotograferes, og de fotograferer hinanden hele tiden med mobilen - de er vant til at det bare sker hele tiden overalt. Jeg tror de er ret ligeglade - eller siger, jamen hvis det kan hjælpe på noget, så er det okay, jeg har ikke noget at skjule.«

Har folk generelt for stor tillid til systemet?

»Altså jeg mener jo at det altid er meget farligt med en institution eller mekanisme der i meget høj grad definerer sine

Kameraovervågning giver i et vist omfang falsk tryghed, mener Eva Smith. Og lovlydige samfundsborgere skal have lov at gå de steder de har lyst til uden at blive set.



egne grænser, som Politiets Efterretnings-tjeneste (PET) gør det. Der er ganske vist Wamberg-udvalget*, men hvor meget eller hvor lidt de holder øje med, ved vi ikke ret meget om. Men vi ved at der i andre samfund er en meget mere systematisk overvågning af overvågerne. Der er nogen som

modtager regelmæssige rapporter og sikrer sig at den overvågning der foretages, ikke går ud over nogen

grænser,« siger Eva Smith og foreslår at vi også i Danmark skal indføre skærpet kontrol med overvågningen.

Kunne du forestille dig nogle sager som kunne vende opinionen?
(lang pause)

»Tja, for eksempel en sag hvor en blev udvist og blev myrdet af sikkerhedspolitiet. Men jeg er da i tvivl om ikke folk vil sige, det er selvfølgelig ærgerligt, men han kommer jo fra et land hvor den slags sker. Der er i høj grad en stemning af at hvor der handles, der spildes.« ♦

Du kan møde Eva Smith ved et debattmøde om EU og retssikkerhed i København den 13. april 2010, se www.deo.dk - oplysningsforbundet DEO

* Wamberg-udvalget blev nedsat i 1964 og fører tilsyn med efterretnings-tjenestens registrering og videregivelse af oplysninger og skal i den forbindelse godkende nye registreringer af danskere og herboende udlændinge, som tjenesten ønsker at foretage.

»Jeg prøver jo også at skrive i Jyllands-Posten, og der kan jeg godt betro dig at så kommer der ikke ret mange venlige svar tilbage.«



**Søren Søndergaard,
medlem af
EU-Parlamentet,
Folkebevægelsen
mod EU**

Kommissær- kabal

Et af de demokratiske højdepunkter i EU's selvopfattelse er EU-Parlamentets udspørgning af de udpegede kommissærkandidater. Og hvis utilfredsheden er stor nok, så kan Parlamentet endda vende tommelfingeren nedad til den samlede Kommission.

Det er der næppe risiko for når EU-Parlamentet stemmer på februar-sessionen. Ikke alene har den konservative kommissionsformand Barroso opbakning fra den store konservative gruppe, men såmænd også fra de liberale og fra socialdemokraterne.

Det kan måske undre. Var der ikke partier som i EU-valgkampen i sommers insisterede på at det handlede om et valg mellem højre og venstre? Hvordan kan et så bredt flertal så samles om en Kommission som har til formål at søsætte den konservative kommissionsformands program i de kommende fem år?

Ballet startede 11. januar hvor den litauiske kommissærkandidat, Semeta, var til udspørgning i Budgetkontroludvalget. Det klarede han ikke særlig godt. Så udvalgets flertal insisterede på mere tid til at overveje hans kandidatur. Det samme gentog sig dagen efter hvor den bulgarske kandidat, Jeleva – kendt under kælenavnet 'gangster-bruden' – heller ikke gjorde nogen god figur.

Nu var gode råd dyre. For begge kandidater kom fra den konservative familie. Derfor fandt den konservative gruppe tilfældigvis fire kandidater som de fandt aldeles uegnede: Finske Rehn og hollandske Kroes fra parlamentets liberale gruppe samt ungarske Andor og slovakiske Sefcovic fra den socialdemokratiske gruppe.

Nu stod den så lige: To problematiske kandidater fra hver af de tre store grupper. Alt var lagt til rette til 'en bytter' efter devisen: I får jeres, hvis vi får vores. Og sådan gik det da også. Efter at den bulgarske 'gangster-brud' havde trukket sig og var blevet erstattet af en lidt mindre kontroversiel kandidat, faldt der ro over feltet.

Til gengæld kan EU's befolkning se frem til at EU-Parlamentets store flertal i skøn samdrægtighed godkender en kommission hvoraf mindst fem medlemmer kort forinden var fundet uegnede. Et nyt demokratisk højdepunkt er nået! ♦

Livlig debat

Klimabølgen er skyllet forbi København, men interessen for at diskutere løsninger og udfordringer er fortsat gældende. Dette blev tydeligt understreget da forsamlingshuset i Kulturstaldene på Vesterbro var fyldt til randen med spørgelystne deltagere til DEO's fyraftensmøde om klima og transport en torsdag eftermiddag i januar.

Over 70 deltagere var mødt op for at høre formanden fra den grønne tænketank CONCITO, Martin Lidegaard, give sine bud på hvordan transportsektoren kan gøres mere klimavenlig.

CONCITO's forskningspanel er kommet frem til en 'værktøjskasse' for hvordan der kan skabes en mere klimavenlig transportsektor, hvor kørselsafgifter har

vundet førstepladsen, stærkt forfulgt af el-biler og flere cykler. »Der skal bruges pisk,« som Lidegaard understregede, og spørgsmålet er hvor meget afgift der skal til, før du vil gå over til kollektiv transport?

Oplægget sluttede optimistisk med at pointere at det er muligt at nå de seriøse anbefalinger fra FN's Klimapanel om en reduktion på 40 procent i 2020, hvis blot en masse små løsninger kombineres. Herefter fløj deltagerernes hænder i vejret, og der blev kæmpet om ordet for at stille spørgsmål. Der kom imponerende forslag til 'små løsninger' om alt fra sammenklappelige cykler til klimadifferenteret kørselsfradrag, indtil ordstyreren måtte skære igennem og erklære fyraftensmødet for hævet. [ALC]



Over 70 deltagere var mødt frem til debatmødet med Martin Lidegaard.

EUOKRATLIV

De stakkels eurokrater...

Det er ualmindeligt sjældent at eurokrater kan kalde sig selv for stakler, ligesom EU-funktionærer i jakkesæt og spadse-redragter nok heller ikke ligefrem er det første folk tænker på, når talen falder på faglig konflikt.

Alt det bør måske ændre sig – i hvert fald hvis man spørger en del af de EU-ansatte. I over en måned har de nemlig rundsendt mails, hvor der både blev kaldt til faglige møder og truet med strejker! Ja, man ser straks mæredtssceneriet for sig: EU-systemet lukker ned, og i dage eller uger produceres der slet ingen ny EU-lovgivning! Oh, hvilken skræk og rædsel...

Men hvad er det da der sådan kan få slipsene til at strammes og en række mancheknap-prydede skjortærmer til at hæve sig vredt mod himlen? Det er såmænd intet mindre end et godt gammeldags slagsmål om løn.

Sagen er at Ministerrådet kun vil give de EU-ansatte en lønstigning der er halvt så stor som den burde være. Årsagen er, måske ikke så overraskende, den finansielle krise. En krise der har ført til at de offentlige lønninger i flere af medlemslandene er blevet enten fastfrosset, eller decideret sat ned. Derfor mente Rådet ikke at en alt for stor lønstigning til de EU-ansatte ville være passende.

Det er det der har fået de ansatte på barrikaderne. Eller rettere: Det har fået nogle af de ansatte på barrikaderne. Andre har tilladt sig at trække på skuldrene – eller endda at protestere over protesten. Enkelte har ligefrem formastet sig til at bemærke at EU-ansatte nok ikke ligefrem er de dårligst lønnede i Europa, og derfor i en krisetid måske heller ikke skulle råbe allerhøjest.

Og ja, selvfølgelig er der et fagligt aspekt i sagen... og selvfølgelig bør også EU-ansatte være solidariske med deres kolleger og støtte op om faglig kamp. Men jeg må bare sige at den fællesskabsfølelse og kampånd som visse eurokrater nu pludselig påberåber sig, den klinger ret hult i mine ører. For det er jo ikke sådan, at Unionens ansatte ligefrem er kendt for at gå på barrikaderne i solidaritet med andre. Faktisk tværtimod. Eksempelvis er de rengøringsfolk, sikkerhedsvagter, køkkenpersonale og lignende som EU benytter, ofte ansat på de absolut ringeste vilkår: Her må ansatte leve med mindsteløn, dårlige arbejdstider og ekstremt korte kontrakter. Den slags kan man åbenbart sagtens se gennem fingre med, som fagligt bevidst eurokrat – for de er jo ikke eurokrater, de arbejder bare samme sted.

[Euromanden]



Christel Schaldemose,
medlem af
EU-Parlamentet,
Socialdemokraterne



Fødevareministeren vil ikke følge flertallet

Eva Kjær Hansen vil ikke forbyde bisphenol-A, trods et flertal i Folketinget. Vi må ikke for EU, siger hun.

PARLAMENTARISME. I Danmark er det Folketingets flertal som vedtager landets love. Ligeledes kan et flertal beslutte at pålægge regeringen at fremsætte en lov. Det skal regeringen så gøre, også selv om den ikke selv vil stemme for.

Men dette helt grundlæggende princip i dansk parlamentarisme står nu for skud.

Sagen handler om det organiske stof bisphenol-A. Det indgår i produktionen af klare plastikker som er næsten brudsikre, og som benyttes i for eksempel vandflasker, beholdere til fødevarer og i epoxybelægninger i konservesdåser.

Et flertal i Folketinget vedtog i maj 2009 at forbyde stoffet i sutteflasker, fordi det er under mistanke for at påvirke hjernens udvikling, adfærden og indlæringssevnen og desuden anklages for at være kræftfremkaldende.

Brug af bisphenol-A i sutteflasker er for nylig blevet forbudt i Canada.

Vil vente på EU

Venstre og Konservative stemte imod forslaget med den begrundelse at et dansk forbud strider mod EU-reglerne. Men det argument prellede af på alle andre partier. Ministeren blev pålagt at gå dansk enegang, EU-regler eller ej.

»Man er nødt til at udfordre systemet. EU er også et politisk organ som kan bevæges. Det er sådan vi kan fremskynde at der sker noget politisk,« sagde Benny Engelbrecht (S) i september til NOTAT.

Stor var derfor overraskelsen da fødevareministeren under en debat i november erklærede at hun intet har

gjort, og intet har tænkt sig at gøre. Argumentet er stadig at EU-reglerne om det indre marked forhindrer os i at forbyde et produkt som er tilladt i andre EU-lande. Hun henviser til at EU's Fødevareagentur er i gang med nye undersøgelser af stoffet, og at vi må vente på resultaterne. Men de vil tidligst foreligge i maj.

Mistillidsvotum

Langt ind i regeringens egne rækker er der utilfredshed med ministerens holdning og en frygt for at den udvikler sig til en tabersag. Enhedslisten, som stod bag forslaget, har bebudet en forespørgselsdebat og truer med at stille et mistillidsvotum til ministeren, hvis hun fortsat nægter at følge flertallet.

I december udtalte Jørn Dohrmann fra Dansk Folkeparti: »Det vil være dumt hvis ikke fødevareministeren nu retter ind. Ellers bliver hun nødt til at spørge statsministeren om hun stadig skal sidde på sin post.« Men i januar fredede DF alligevel ministeren frem til udgangen af marts hvor hun har bestilt en ny dansk undersøgelse.

Flere andre forslag er undervejs i Folketinget hvor der tegner sig et flertal for at udfordre EU-reglerne. Et af dem udvider forbuddet mod bisphenol-A, så det ikke kun gælder sutteflasker. Det hører også under fødevareministeren.

Dertil kommer tre forslag om forbud mod andre hormonforstyrrende stoffer. De hører under miljøminister Troels Lund Poulsen, og i modsætning til fødevareministeren udtrykte han under debatten i Folketinget støtte til forslagene. [ÅS]

Farverig debat om fødevarer

»Rød mand stå, grøn mand gå«. Sådan lyder den remse mine børn lærte sig, når de i børnehaven tog de indledende skridt til at blive trafikksikre. Rød, gul og grøn. Det er enkel kommunikation, så selv børnehavebørn fanger pointen. Dette enkle trafiklys er nu blevet genstand for en kæmpe debat af nærmest religiøs omfang i Europa-Parlamentet, fordi nogen mener at farvesignalerne er for enkel kommunikation når det handler om mærkning af fødevarer.

Jeg mener, at »go/no-go« farverne vil sende et hurtigt signal om hvad vi kan spise masser af (grøn), hvad vi bør spise lidt mindre af (gul), og hvad vi kun bør spise sjældent (rød).

Forslaget er ikke kommet ud af det blå. Det er superaktuelt, fordi vi knokler med at blive enige om et brugbart lovforslag om mærkning af fødevarer. I indre marked og forbrugerbeskyttelsesudvalget er vi enige om at forbrugerne skal vide *hvad* der er i den mad de køber. Vi vil vist også gøre det *lettere* for forbrugerne at vælge. Men så hører enigheden op. For mange af mine borgerlige liberale kolleger mener at vi blander os for meget i forbrugernes valg, hvis vi sætter trafiklys på fødevarerne.

De mener at et rødt mærke virker som en advarsel. Og man må kun advare hvis varen er direkte skadelig, mener de. Og så vil det jo betyde mindre salg af en »rød« vare.

Jeg selv mener derimod at vi skal hjælpe forbrugeren med at tage et sundere valg. Vi ved godt at chokoladen er mindre sund end æblet, men der findes rigtig mange fødevarer hvor det ikke giver sig selv. Alligevel mener jeg at vi vil svigte især de mindre stærke forbrugere hvis ikke vi gør noget.

Forskerne er ikke i tvivl. En farvekodning med tekstning vil virke, siger de. Og et tysk forsikrings-selskab regner med at spare penge på deres helbredsforsikringer hvis der sættes trafiklys på fødevarerne, fordi folk bliver sundere.

Lovforslaget i EU er tidligst færdigbehandlet i maj. De borgerlige har flertal, så til trods for den farverige debat risikerer vi et udvandet eller skal jeg sige farveløst resultat. ♦

Korrektion: I sidste nummer af NOTAT bragte vi på side 4 en oversigt over forskellige fødevarers klimaaftryk. 1 kg oksekød stod til 19,4, mens for eksempel 1 kg kylling stod til 3,1. Vi glemte at anføre at tallene er udtryk for det som svarer til en klimabelastning på 1 kg CO₂. Kilden er Fødevareministeriet.

Farce i EU-Parlamentet

Maksimalt antal stjerner til »Velkommen i klubben« – to timers teaterforestilling med livet i Bruxelles og Strasbourg som kulisse.

EU-FARCE. »Vi kan ikke love du bliver klogere, men du får en glad aften.« Sådan lød indbydelsen fra Comedieteatret til noget så sjældent som en EU-politisk farce. Fra de forskellige sommerrevyer er vi vant til at blive fodret med komik om Christiansborg og det dertil hørende persongalleri. Aldrig har vi i Danmark set en farce med EU som kulisse. Her er ellers nok inspiration, ikke mindst i den farverige forsamling af 736 medlemmer i EU-Parlamentet.

Aftenen indledes naturligvis med Unionens storslåede hymne, Ode til Glæden, og afsluttes med sovekammerhittet »Voulez vous coucher«. Så er tonen lagt midt i mellem de EU-politiske intriger om Tyrkiets medlemskab og så farcens almindelige trekantdrama med den ambitiøse, men skvattede danske EU-politiker Henning Sandgren i centrum for utroskaben.

Stof til fri fantasi

Det fantastiske persongalleri spilles af kun 6 skuespillere som i et imponerende tempo farer ind og ud af scenen i nye forklædninger. Vores danske EU-politiker Sandgren kurtiseres kraftigt af formanden for Parlaments udvalg for kvinders ret-

tigheder. Uheldigvis er samme franske madame Beatrice under efterforskning for at have sikret EU-støtte til sin mands østrigske tobaksfarm – selv om hverken manden eller tobaksfarmen eksisterer.

I en Union hvor regnskabet ikke har været godkendt i mange år og hvor ingen aner hvor 11 pct. af pengene bliver af, er der jo rigeligt stof til fantasi. De komiske højdepunkter virker for både EU- og ikke EU-interesserede, men for sidstnævnte er der masser af genklang, som for eksempel karikaturen af en effektiv tysk magtpolitiker, fru Hinzberg, stærkt spillet af Jeanne Boel.

FOTO: ANDERS HJERMING



Skuespillerne i EU-farcen
»Velkommen i klubben« af Comedieteatret

Et dristigt valg

Stykket er skrevet af en englænder og har gået i London. Manden bag den vellykkede danske bearbejdning er Henrik Lykkegaard.

»Henrik har gjort et kæmpe research-arbejde for at tjekke alt omkring udvalg og stemmeoptælling og omsætte engelske pointer til danske,« siger Karsten Jansfort, skuespiller i det 5 medlemmer store og kun to år gamle anpartsselskab *Comedieteatret* – der klarer sig uden offentlig støtte. Nu skal truppen levere EU-farcen 54 gange rundt i landet i dette forår.

»Vi brænder for denne måde at lave teater på. Udover at være sjov har den indhold. Vi vil gerne spille noget med kant, noget hvor folk kan få noget med hjem. Vi er spændte på hvordan det går denne forestilling, fordi det er nyt område hvor vi blander den politiske satire med den almindelige farce,« siger Jeanne Boel.

Herfra gives maksimalt antal stjerner for indhold, for skuespillernes proffe præstationer, og for at jeg i flere dage efter klukkede af de mange pointer. Se komedien når den kommer til din by! ♦

[Erling Böttcher]

Åbent debatmøde:

Ytringsfrihedens vilkår i Europa

Debatmøde med Bjørn Elmquist

Tirsdag den 23. februar 2010 kl. 17.30-19.00

Hvad er vilkårene for den europæiske retspolitik - når det handler om ytringsfrihed?

Sted: Vesterbro Kulturhus, Halmtorvet 13 C, København.

Pris: 50 kroner inkl. kaffe og vand, gratis for medlemmer og Notat-abonnenter.

Tilmeld dig på www.deo.dk eller telefon 70 26 36 66

DEO

Oplysningsforbund der arbejder for Demokrati i Europa
info@deo.dk – tlf. 70 26 36 66 – www.deo.dk



»Velkommen i klubben«, turnerer rundt i landet januar-maj, se www.comedieteatret.dk