



I hvilken retning bevæger EU sig på transportområdet

1. Udviklingen af den fælles transportpolitik

Fællesskabet, EF - eller som det nu hedder Den Europæiske Union (EU) har eksisteret i cirka 50 år. I løbet af de første cirka 30 år, dvs. frem til midten af 1980'erne, eksisterede der ingen nævneværdig fælles transportpolitik.

De politiske ledere i EU traf beslutning om, at de isolerede nationale markeder skulle åbnes og tilsammen danne et fælles *indre marked* i EU. Det indre marked skulle bygge på fire grundlæggende friheder; fri bevægelighed for varer, tjenester, mennesker og kapital.

Den fælles transportpolitik begyndte herefter at tage form, og der er i dag vedtaget fællesskabsbestemmelser indenfor alle transportområder, dvs. landtransport, søtransport og lufttransport. Hertil kommer bestemmelser på det horisontale område. Man har åbnet de tidligere nationale lukkede markeder for vej- og lufttransport, og i et vist omfang også for togtrafikken¹.

Transport spiller en væsentlig rolle i etableringen af et indre marked. Transportsektoren leverer således direkte fordele til borgerne, idet mennesker og varer uhindret kan krydse fra land til land. Varer, som er med til at bestemme menneskers livsstil, kan uhindret transporteres hurtigere i EU og i større mængder og rigere udvalg end før.

På EU-topmødet i Lissabon i 2000 vedtog EUs stats- og regeringschefer et fælles mål om at gøre Europa til den mest konkurrencedygtige videnbase-rede økonomi i verden. Det skulle ske gennem en række reformer, der skul-

¹ Stort set alle retsakter på transportområdet vedtages i dag efter traktatens artikel 251, dvs. fælles beslutningstagen mellem Rådet og Europa-Parlamentet. Transport henhører under 1. søjle i Fællesskaberne, hvor Kommissionen har eneinitiativret til at fremsætte forslag til retsakter, dvs. forslag til forordninger og direktiver.

le øge væksten, produktiviteten og beskæftigelsen i medlemslandene. Det blev starten på det, der i daglig tale kaldes *Lissabon-processen*.

Transport indgår i Lissabon-processen, herunder navnlig de transeuropæiske transport netværk, de såkaldte TEN-T, der af Kommissionen betragtes som et nøgleelement i Lissabon-processen. Etablering og udbygning af TEN-T medvirker til at gøre transport på nettene hurtigere og mere præcis. Et af midlerne er at fjerne flaskehalse og forbinde nationale netværk med hinanden og gennemføre den nødvendige interoperabilitet på netværkene.

TEN-projekter kan støttes af Fællesskabet. I retningslinjerne for TEN-T er der et bilag med 30 prioriterede projekter. Et af disse er Femern projektet, der er et nøgleelement i den nord-sydgående transportakse, der forbinder Centraleuropa med de nordiske lande.

Blandt andre transportelementer i Lissabon-processen skal nævnes: Det Fælles Europæiske luftrum, Galileo-satellitnavigationsprogrammet og jernbanepakke II og III. Det fælles luftrum betyder bl.a. kortere og mere direkte luftruter, Galileo bidrager bl.a. til udvidet adgang til logistikkontrol med flåder og gods og jernbanepakkerne giver bl.a. øget markedsadgang, interoperabilitet og øget konkurrence.

Den øgede harmonisering i EU medfører øget konkurrence. Effektive transportsystemer bidrager til, at Europas erhvervsliv kan fastholde sin konkurrenceevne internt i EU og set i internationalt perspektiv. Den friere konkurrence indenfor de forskellige transportformer bevirker, at priserne holdes nede eller ligefrem falder.

Bagsiden af medaljen er imidlertid problemer med trængsel og deraf følgende forsinkelser samt forurening. Trængsel gør sig navnlig gældende på motorvejsnettet og i lufthavne, men også på andre områder er der trængsel – f.eks. på søfartsområdet på grund af barrierer i relation til havne og deres hinterland. Og problemerne bliver ikke mindre, fordi EU's transport hele tiden stiger, navnlig godstransporten. Godstransporten er over de sidste 10 år er vokset hurtigere end BNP. Persontransport derimod er vokset lidt langsommere end BNP. Det er især fly- og vejtransporten, der er vokset.

I 2001 fremlagde Kommissionen en hvidbog på transportområdet. Formålet med hvidbogen var at fremkomme med forslag til, hvordan der kan etableres et effektivt, sikkert og bæredygtigt transportsystem. En af hovedtankerne i hvidbogen er overflytning af trafik mellem transportformer. Hvidbogen indeholder desuden 60 aspekter/forslag, der burde fokuseres på i fremtidens europæiske transportpolitik.

Siden hvidbogen blev fremlagt i 2001 er konteksten for transportpolitikken ændret bl.a. gennem EU's udvidelse, høje energipriser og terrortruslen. Det

indre marked er naturligvis fortsat kernen i arbejdet med EU's transportpolitik, herunder yderligere markedsåbning. Noget af fokus flyttes imidlertid fra overflytning mellem transportformer til, at der findes en ligevægt mellem transportformerne. Man vil desuden fokusere på gode afgiftssystemer, dvs. udbredelse af eurovignette-princippet til andre transportformer, afgifter på transport i byområder og finansiering af sikkerhedstiltag.

2. Hovedelementerne i den fælles transportpolitik

Vejtransporten i EU er liberaliseret. Der sker ikke længere kontrol ved kørsel mellem medlemslandene. En lastbil fra et land kan frit medtage gods fra et andet – derved minimerede man problemet med den såkaldte *tomkørsel*. Der er gennem Eurovignette-direktivet taget skridt til fælles afgiftssystemer for brug af betalingsveje m.m. i EU, dvs. på de veje hvor medlemslandene selv ønsker, at der opkræves afgifter. Der er desuden fælles regler på en lang række andre områder inden for vejtransporten, som er den bærende transportform i EU. Godstransport på vej tæller tungt i statistikken, idet dette trafikarbejde (i 2001) tegner sig for ca. 44 % af EU's samlede godstransport.

På køre- og hviletidsområdet er der efter mange års forhandlinger endelig opnået enighed om en revision af regelsættet. Der er også vedtaget indførelse af den digitale takograf, dvs. en digital fartskriver. Videre er der vedtaget regler på arbejdstidsområdet, ligesom der er etableret regler på chaufføruddannelsesområdet. Tilsvarende er der regler om fartbegrænsere i tunge køretøjer. Der er også regler om obligatorisk selebrug, ligesom der på det mere tekniske område er harmoniserede regler på vægt- og dimensionsspørgsmålet, et eksempel på en nyere ændring af disse regler er, at 15 meter busser blev tilladt.

Videre er der fælles regler om tunnelsikkerhed og om harmonisering af automatiske bompengesystemer.

Kommissionens strategi på vejtransportområdet de senere år, har været at satse en del på den sociale harmonisering og den regulerende/sanktionerende del, hvilket bl.a. skal ses i lyset af, at der er tale om et marked, hvor konkurrencen er hård og indtjeningen er relativ lav, hvorfor der er behov for beskyttelse af arbejdstagere m.v.

Kommissionen vil fortsat arbejde med færdselssikkerhed. Siden Kommissionens meddelelse om trafiksikkerhed fra 2003 har formandskaberne dedikeret megen tid og energi til emnet. Den generelle holdning i Fællesskabet er, at der skal fokuseres stærkt på trafiksikkerheden, idet der sker for mange ulykker på de europæiske veje, bl.a. fordi der årligt dræbes mere end 40.000 mennesker i trafikken. Det svarer til indbyggertallet i en middelstor dansk provinsby. Hertil kommer det meget store antal kvæstede. Sikkerheden skal forbedres gennem en række tiltag, herunder opbakning

fra alle parter, dvs. regeringer, operatører, bilproducenter osv. Andre tiltag er bl.a. øget information, forbedring af infrastruktur, fortsat uddannelse og øget forståelse for, hvorfor ulykker opstår gennem bedre datamateriale.

Luftransporten er liberaliseret i EU. Tredje og seneste luftfartspakke trådte i kraft i 1993. Med pakken liberaliseredes den internationale lufttrafik inden for medlemslandenes områder. Adgangen til indenrigsmarkederne blev fri nogle få år efter. Der er et meget udbygget regelsæt på luftfartsområdet, bl.a. regler om ground handling i lufthavne, regler vedrørende ankomst- og afgangstidspunkter i lufthavne, flyve- og hviletidsregler, regler om sikkerhed i lufthavne, forbrugerbeskyttende regler, støjregler og konkurrenceregler. Der er også etableret etagentur, EASA, der tager sig af luftfartssikkerhed.

Luftransport er den transportform, der har registreret den kraftigste vækst med gennemsnitlige årlige vækstrater på omkring 7-8 % og med en 5-dobling af trafikken i EU's lufthavne siden 1970. Det anslås, at mellem 85 og 90 % af flypassagererne i EU rejser på lavpris eller rabatbilletter. På baggrund af de nuværende tendenser forudser Kommissionen en fordobling af lufttrafikken over en 10-14-årig periode.

Denne vækst skaber store trængselsproblemer, som skal håndteres. Initiativer, som er påbegyndt eller tænkes påbegyndt, er bl.a. følgende:

- Oprettelsen af et fælles europæisk luftrum (Single European Sky) – dvs. et enhedsluftrum, der er rationelt organiseret og med en ensartet høj sikkerhed (som står i kontrast til det nuværende europæiske luftrumssystem, der består af mange undersystemer og mere end 50 enroute kontrolcentre). Single Sky hænger sammen med harmonisering af flyvelederuddannelse og forslaget om SESAR, hvor sidstnævnte er næste generations europæiske ATM-system (dvs. lufttrafikstyringssystem).
- Ændring af reglerne for tildeling af slots (ankomst- og afgangstidspunkter i lufthavne), bl.a. så der kommer en sammenhængende planlægning af lufthavns- og luftrumskapaciteten.
- Lufthavnsafgifter der afhjælper trængslen i peak hours.

Kommissionen har desuden varslet en meddelelse om prisfastsættelse. Meddelelsen vil efter det oplyste være ledsaget af konkrete forslag vedrørende lufthavne (og søhavne).

USA begyndte i første halvdel af 1990'erne at indgå relativt åbne og frie luftfartsaftaler med andre lande. Hovedelementerne i disse aftaler – der under ét benævnes *open skies* aftaler – er fri prissætning, valgfrihed mht.

hvilke byer, man flyver mellem, frihed til at flyve så tit man vil osv. Aftalerne omfatter ikke cabotage-flyvning.

Danmark (og 7 andre EU-medlemslande) indgik i midten af 1990'erne open skies aftaler USA. Kommissionen fandt, at eftersom der var udbredt Fællesskabskompetence, dvs. mange og dækkende regler på luftfartsområdet i EU, kunne medlemslandene ikke alene – dvs. uden Fællesskabet – indgå sådanne aftaler. Kommissionen lagde derfor sager an ved EF-Domstolen.

I november 2002 faldt der dom ved EF-Domstolen i disse sager. Konsekvensen af dommen – der fastlagde, at medlemslande ikke må forhandle bilaterale luftfartsaftaler uden om Fællesskabet – blev, at der i 2003 blev vedtaget EU-regler om bemyndigelse af Kommissionen til at indlede forhandlinger med tredjelande om at lade en fællesskabsstandardaftale træde i stedet for visse bestemmelser, som medlemsstaterne har indgået bilateralt. Desuden blev der fastsat en procedure for større gennemsigtighed i medlemslandenes bilaterale forhandlinger med tredjelande. Endelig blev Kommissionen bemyndiget til fortsatte forhandlinger med USA om en fælles luftfartsaftale.

Jernbanetransporten i EU er endnu ikke praktisk liberaliseret i samme grad som vej- og lufttransportområdet, hvilket der er flere årsager til. Det skyldes dels teknik, dels modstand mod fuld liberalisering. Siden 1970 er markedsandelen i persontrafik faldet fra rundt regnet 10 % omkring 1970 til cirka 6 % umiddelbart efter årtusindeskiftet. I samme periode er markedsandelen i godstrafik på jernbane faldet fra omkring 21 % til cirka 8 %.

Grundstammen i Fællesskabets liberaliseringspolitik på jernbaneområdet består af 3 jernbanepakker, hvoraf de to første er vedtaget og dele af den 3. pakke er på vej til at blive vedtaget. Reglerne drejer sig bl.a. om markedsadgang, interoperabilitet, infrastrukturopkrævning og forøget sikkerhed m.m.

Jernbanenettet har generelt overskydende kapacitet, men der er flaskehalse på dele af nettet. Flaskehalsene er primært hvor gods- og persontrafik kører på de samme skinner samt ved grænser.

Kommissionens mål for jernbanetrafik i 2010 oplystes i hvidbogen (fra 2001) til bl.a. at være følgende:

- Jernbaneselskaber har adgang til jernbanenettet på ensartede vilkår. Kapacitet tildeles i realtid over hele Europa og takstprincipperne er harmoniserede.

- Producenter af jernbanemateriel kan på grund af krav om interoperabilitet levere til hele Europa uden nogen form for forskelsbehandling.
- Lokomotivførere er autoriserede til at køre på hele det transeuropæiske jernbanenet.
- Nationale infrastrukturforvaltere er organiseret på europæisk plan og træffer i fællesskab beslutning om vilkår for adgang til jernbanenettet m.v.
- Integreerede onlinetjenester udbydes af alle jernbaneselskaber i form af information, pladsbestilling og betaling.
- Brugergaranti for ”tog til tiden”, hvor kunderne har krav på erstatning i tilfælde af forsinkelser.

Til trods for den den uhensigtsmæssige udvikling har jernbanerne været i stand til at forny sig afgørende på området vedrørende højhastighedstog. På visse ruter har højhastigheds-forbindelserne helt udkonkurreret luftransport (f.eks. Bruxelles-Paris).

Inden for EU tegner godstransport med skibe på **korte søruter** (short sea shipping) sig for 41 % af godstransporten i EU. Markedet er, ligesom på vej- og luftfartsområdet, åbnet for konkurrence fra skibe fra andre medlemslande.

I modsætning til vej- og luftransport, hvor der er kraftige trængselsproblemer, navnlig i det centrale Europa, er både nærskibsfart inden for EU og transport ad indre vandveje underudnyttede. Med de reviderede retningslinjer for TEN (Transeuropæiske net) introducerer Kommissionen et begreb, der hedder ”motorways of the sea” (MoS, eller på dansk: sømotorveje). Sømotorveje karakteriseres ved hyppige frekvenser og stor regularitet m.v. Man ønsker med sømotorveje at flytte godstransporter fra vej til vand.

På **havneområdet** er der regler om bedre havnesikring på baggrund af truslen om sikringsrelaterede hændelser.

På det **horisontale område** er der tre vigtige sager, Galileo, TEN og Marco Polo.

Satellitnavigationssystemet Galileo er et fællesskabsprogram, der er under etablering. Når arbejdet med etableringen er tilendebragt, vil der være et navigationssystem til rådighed, som arbejder sammen med GPS, og som vil være præcist og robust.

TEN-programmet er et støtteprogram, hvor der gives støtte til navnlig infrastruktur-investeringer i EU. Især grænseoverskridende projekter er populære støtte-objekter - den faste forbindelse over Øresund er et eksempel på et støttet og i øvrigt grænseoverskridende projekt.

Marco Polo er også et støtteprogram, og det har en miljøvinkel, der gør, at programmet sigter på støtte til projekter, der medfører trafikoverflytning fra vej, til bane, indre vandveje og nærskibsfart. Der er et eksisterende Marco Polo program (Marco Polo I), som har et beskedent budget og forslag om et nyt Marco Polo program – som er under forhandling - hvor budgettet er udvidet betragteligt. Budgettet vedrørende sidstnævnte afhænger af detailforhandlingerne i relation til rammerne for EU's budget for 2007-2013, de såkaldte finansielle perspektiver.

Security-området² har ikke været et decideret fællesskabsanliggende før 2001. Angrebet den 11. september 2001 med kaprede fly mod udvalgte mål i New York City og Washington D. C. ændrede imidlertid alt.

Kommissionen fremlagde i efteråret 2001 et forslag til fælles mindstandarder for sikkerheden i EU's lufthavne. Hovedelementerne i forslaget er 100 % kontrol af personer – også ansatte i lufthavnen m.v. – ved adgang til særligt sikrede områder i lufthavnene, passager- og bagage screening, inspektion af luftfartøjer og beskyttelse af luftfartøjer i relation til service samt beskyttelse på en lang række andre områder. Forordningen blev vedtaget og trådte i kraft i 2003.

I EU har man i Generaldirektoratet for Transport og Energi oprettet en særlig division, der varetager security-området for hele energi- og transportområdet. De tiltag, der opereres med eller som man planlægger at operere med på transportområdet er bl.a. følgende:

- På *landtransportområdet* opfordres europæiske operatører til at dele security-bekymringer og viden med andre operatører overalt i EU gennem bruger-fora med henblik på at sikre alle borgere. Efterhånden som denne "good practice" udveksles og udbredes vil det kunne føre til udvikling af fælles security-standarder og krav til alle offentlige transportmidler i EU.

² På engelsk opererer man med to ord/former for sikkerhed. Der er dels safety-siden, som bedst kan beskrives som en mere teknisk form for sikkerhed (f.eks. teknisk tilsyn af fly), mens den anden form, security, er den form for sikkerhed, der skal imødegå aktive trusler, som navnlig terrorisme, flykapring m.m. er et udtryk for. For at kunne præcisere om man taler om den ene eller den anden form for sikkerhed, benytter man derfor ofte de engelske udtryk som hjælp til at angive, hvilken form for sikkerhed, det drejer sig om.

- På *luftfartsområdet* kan Kommissionen reagere hurtigt på nye trusler i samarbejde med medlemslandenes eksperter. De obligatoriske regler betyder, at EU er med i førergruppen med hensyn til at hæve globale security standarder inden for luftfart.
- Hensigtsmæssigt *transport af farligt gods* varetages gennem FN-standarder, dvs. på vej (ADR), på bane (IDR) og, snart, på indre vandvejs (ADNR) konventioner. Reglerne gælder ved alle transporter i EU af farligt gods. Reglerne er primært udformet med henblik på safety-siden af sikkerhed, men de er også vitale for security-siden.
- Kommissionen arbejder med at skabe en oversigt over den mest *kritiske infrastruktur i EU*, som kræver den højeste grad af beskyttelse. Det drejer sig f.eks. om broer, tunneler og terminaler, hvor skade eller afbrydelse forvoldt gennem ulovlige aktioner vil skade transportservicen på EU-niveau.
- Intermodal transport security sigter mod at beskytte alle sektorer i *leveringskæden* mod afbrydelse forvoldt gennem ulovlige aktioner. EU-aktion på området vil bestå i at føre offentlige og private aktører sammen med henblik på at sikre koordinerede tiltag og en systematisk tilgang til security gennem hele leveringskæden.
- På *søfartsområdet* gennemtvinger EU-lovgivningen IMO's security standarder for alle skiber, der sejler under EU-flag, og alle andre skibe, der sejler i europæisk vand. Medlemslandene skal gennemføre check på skibe og deres last i havne i EU. Hvert skib skal have en security officer. Kommissionens inspektører gennemfører inspektioner af bl.a. havnefaciliteter.

Fælles EU-regler for security i relation til transport skal sikre et ensartet højt beskyttelsesniveau for borgerne i EU. De skal også sikre, at der ikke sker en forvriddning af konkurrencen gennem ulige sikringsforanstaltninger i medlemslandene.

3. Dansk holdning til EU's transportpolitikker

Danmark er et lille land med en relativ stor udenrigshandel. Danmark har derfor en naturlig interesse i, at internationale transportspørgsmål håndteres i internationale fora. Bl.a. derfor er Danmark tilhænger af regulering af luftfart gennem ICAO (FN-organisation for luftfart), for regulering af søfart gennem IMO (FN-organisation for søfart) og regulering af international jernbanetrafik gennem COTIF (konvention vedr. international transport på jernbane).

Den væsentligste andel af Danmarks samhandel med andre lande sker med EU-medlemslande, hvilket dels skyldes geografisk nærhed, dels det indre marked. Det betyder, at der for Danmarks vedkommende er en betydelig grænseoverskridende transport. Den geografiske placering – bl.a. *mellem* andre EU-medlemslande – og den store samhandel gør, at Danmark har en stor naturlig interesse i, at fælles EU-regler m.m. skaber optimale vilkår for transporterhvervene.

Den danske holdning til harmonisering af transportområdet i EU er generelt liberalistisk. Danmark er tilhænger af enkle regler, der ikke bebyrder brugerne/erhvervene i unødigt grad. Danmark er videre tilhænger af et højt sikkerhedsniveau på alle områder, idet der dog skal være en balance mellem merværdien i det opnåede sikkerhedsniveau og omkostningerne (dvs. man skal søge at opnå ”mest sikkerhed for de afsatte økonomiske midler”). Danmark er generelt imod støtte til operatører.

Danmark støtter generelt liberaliseringen på **vejtransportområdet**. Fra dansk side ser man endda gerne, at fællesskabslovgivningen udstrækkes til også at omfatte forslag om harmonisering af kørselsrestriktioner for tunge køretøjer, dvs. ”weekend bans”, et forslag der nu er trukket tilbage af Kommissionen. Danmark støtter generelt regler om minimumskrav til sikkerhed i tunneler bl.a. ud fra det synspunkt, at det er ønskeligt, at europæiske tunneler løftes op på et højere sikkerhedsmæssigt niveau. Danmark støtter ligeledes harmonisering af automatiske bompengesystemer, der kan hjælpe med til at nedbringe ventetider, trængsel og udgifter ved at skabe større ensartethed.

Videre støtter Danmark, at der er harmoniserede fælles regler vedrørende afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer, men at det er medlemslandene, der selv bestemmer, om der skal opkræves afgifter. En særlig dansk vinkel er i øvrigt, at sådanne regler ikke må forhindre, at faste forbindelser (navnlig Øresund) kan konkurrere på lige vilkår over for færger.

Et grundlæggende dansk synspunkt er desuden, at regler udformes, så der sikres lige konkurrencevilkår på markedet for vejtransporter i EU, ligesom regler ikke må omfatte obligatorisk øremærkning af de midler, som visse afgifter indbringer, fordi det vil bryde med grundlæggende danske principper for offentlig udgiftsstyring.

På **luftfartsområdet** støtter Danmark Kommissionens arbejde med at forhandle så frie luftfartsaftaler som muligt. Skulle der blive forhandlet fællesskabsaftaler med restriktioner er den danske holdning, at eventuelle EU-aftaler mellem EU og tredjelande ikke må stille medlemslandene ringere end gennem deres (evt.) respektive bilaterale luftfartsaftaler – og gerne bedre.

Danmark støtter også arbejdet med etablering af et fælles luftrum over Europa – dvs. Single European Sky, fordi et enhedsluftrum med fælles regler vil være mere effektivt end de mange små - overvejende nationale – enheder som luftrummet i dag er opdelt i. Ved at muliggøre flere flyvninger i en direkte linje mellem to punkter kan der opnås kortere flyvetider og mindre brændstofforbrug.

Inden for luftfartssikkerhed, dvs. safety- og security-området, støtter Danmark generelt forslag, der forbedrer sikkerheden, og arbejder for den rette balance i forslagene mellem behov og økonomi. På slotsområdet (tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i lufthavne) er den danske politik, at regler skal sikre en passende balance mellem brugeres, flyselskabers og lufthavnes interesser. Danmark støtter også fælles regler om beskyttelse mod illoyal priskonkurrence i forbindelse med luftfartsydelser, der giver mulighed for at gribe ind overfor konkurrenceforvridning fra tredjelands flyselskaber, ligesom man støtter regler om informationer til passagerer om flyselskaber. Danmark støtter videre regler, der sikrer, at personer med nedsat mobilitet har de samme rettigheder som andre flypassagerer.

På flyvesikringsområdet støtter Danmark ensartede tekniske krav og administrative procedurer, der sikrer et ensartet og forsvarligt minimumsniveau for flyvesikkerheden i det indre marked. Danmark støtter også et niveau for fællesregler for certificering af flyveledere.

For så vidt angår **jernbaneområdet** er den danske holdning generel støtte til arbejdet med jernbanepakke I og II, dvs. man støtter arbejdet med fælles regler vedrørende:

- Udviklingen af Fællesskabets jernbaner, herunder markedsadgang.
- Licensudstedelse og sikkerhedscertificering/-godkendelse.
- Tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og afgiftsopkrævning.
- Interoperabilitet.
- Harmonisering af sikkerhedsforskrifter.
- Oprettelse af et europæisk jernbaneagentur.

Et gennemgående hovedformål for pakkerne og forslagene er at tilstræbe mere ensartede niveauer og fjerne hindringer for et effektivt og konkurrencedygtigt marked for jernbanetransport i EU. Danmark er enig i disse mål.

Fra dansk side støtter man videre store dele af 3. jernbanepakke, dvs. den fortsatte markedsåbning (hvor de første pakker var relateret til åbning af godsmarkedet, drejer 3. pakkes liberaliseringsforanstaltning sig om passagermarkedet), licenser til togførere og passagerrettigheder. Derimod er den danske holdning – på linje med et flertal af medlemslande – at man *ikke* umiddelbart støtter sig godskvalitetsforslaget. Til gengæld støtter man fæl-

les regler om kvalitetskrav til jernbanegodstransport, sådan som de allerede eksisterer som internationale regler på området (COTIF).

Set med danske øjne er væsentlige årsager til banegodstrafikkens faldende markedsandel i Europa: 1) manglende kvalitetsmæssig konkurrence i forhold til kunderne, 2) flaskehalse (bl.a. nedprioritering af gods i forhold til passagerer på det fælles net), 3) for høje omkostninger og 4) for meget bureaukrati og høje standarder vedr. licenser, tilladelser, sikkerhed, miljø, forbrugerbeskyttelse m.m. Manglende tekniske standarder (sporvidder, fritrumsprofiler m.v.) påvirker omkostningerne, men fælles standarder, der ikke kan påvises at være til gavn for banesektoren, bør ikke gennemtvinges.

Et element, som man fra dansk side gerne ser EU tager hul på, er drøftelsen om fordeling af de økonomiske byrder for udvikling og løbende drift af det banenet, der har europæisk interesse med henblik på at løse problemet med høje afgifter i transitlande. Harmonisering af reglerne for infrastrukturopkrævning er en type tiltag, der stort set er uden betydning.

Danmark ser positivt på fælles regler på området om **offentlig trafikbetjening** ad vej og bane. Danmark støtter generelt udbudskrav m.m. på busområdet. På baneområdet ønsker Danmark, at det fortsat skal være muligt for Danmark at udbyde jernbanetrafikken gradvist.

Infrastrukturstøtteprogrammet TEN støttes fra dansk side, herunder at projekter, som har en merværdi for udviklingen af det transeuropæiske transportnet, anerkendes som værende af europæisk interesse, dvs. prioritetsprojekter. Projekt nr. 20 på prioritetslisten, dvs. annekset i TEN-retningslinjerne, er Femern projektet, der naturligvis nyder særlig dansk (og tysk) bevågenhed.

Marco Polo-støtteprogrammet drejer sig om at forbedre godstransport-systemernes miljøpræstationer ved at flytte gods fra de betrængte veje til bane, indre vandveje og nærskibsfart. Danmark er dog ikke begejstret for regler, der vurderes at have konkurrenceforvridende elementer i form af muligheden for direkte støtte til operatører.

Danmark støtter etablering af Fællesskabets arbejde med **satelletinavigationssystemet** Galileo bl.a. ud fra den synsvinkel, at systemet bliver mere præcist og robust end det nuværende GPS, og det skaber europæiske arbejdspladser og europæisk know how på et højteknologisk vækstområde. Danmark støtter generelt også, at tredjelande involveres i Galileo-projektet. En væsentlig dansk interesse er at minimere byrden i relation til EU-budgettet.

På **havneområdet** er Danmark tilhænger af reel liberalisering på handlingområdet. For så vidt angår havnesikkerhed er den danske holdning gene-

relt, at regler kun skal omfatte havnenære områder, ligesom der gennem sårbarhedsvurderinger skal være mulighed for at undtage havne, der ikke har behov for sikkerhedsforanstaltninger. Videre skal der efter dansk opfattelse ikke være barrierer i relation til adgang til og fra havnene.

På det **intermodale område** er Danmark ikke tilfreds med Kommissionens ønske om at ville have en decideret EU-container, den såkaldte EILU (eller det i folkemunde mere populære navn ”den krumme container”). Danmark er tilhænger af de eksisterende container-dimensioner, herunder også 45 fodscontaineren, der forbydes efter 31. december 2006.

4. Sikring af Danmarks interesser i EU

Hvis et lille land som Danmark skal have gennemslagskraft med sine synspunkter i et EU med 25 medlemslande, er det vigtigt at komme tidligt på banen med velkoordinerede synspunkter, som også er sagligt og fagligt velbegrundede.

Den danske EU-beslutningsprocedure bygger således på en tidlig inddragelse af interesseorganisationer m.v. med henblik på fastlæggelse af dansk holdning.

Proceduren sikrer bl.a., at alle forordnings- og direktivforslag på transportområdet (minus søfart) behandles i EU-specialudvalget for transportspørgsmål.

Transport- og Energiministeriet har i løbet af 2005 foretaget en kraftig opjustering af indsatsen på EU-området gennem dels en fordobling fra 1 til 2 attachéer i Bruxelles, dels ved en omorganisering af ministeriets internationale kontor, herunder bl.a. ved tilførsel af flere ressourcer. Der er også oprettet et koncernnetværk på EU-området.

For Transport- og Energiministeriet er det vigtigt at være i konstant dialog med erhvervene om EU-spørgsmål. Denne dialog vedrører både den regulering, der er på vej fra EU, som den regulering der er i dag, eller den regulering, der eventuelt mangler (weekend bans er et eksempel på sidstnævnte).

En dynamisk dialog sikrer også, at man hurtigt kan tilpasse holdninger og forhandlinger i forhold til forhandlingssituationen i Bruxelles, efterhånden som denne udvikler sig.

Transport- og Energiministeriet ønsker at fastholde og udbygge denne dialog hvor det er muligt.