

# Transport- og Energiministeriets EU-politik

August 2007





# Transport- og Energiministeriets EU-politik

## Transport- og Energiministeriets EU-politik

Udgivet af: Transport- og Energiministeriet  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K

Udarbejdet af: Transport- og Energiministeriet  
ISBN: 978-87-91013-34-8  
ISBN elektronisk version: 978-87-91013-35-5  
Forsideill.: Design Factory  
Tryk: Glumsø Bogtryk A/S  
Oplag: 500

Denne tryksag er produceret på ISO 14001 Miljøcertificeret trykkeri.  
Papiret er godkendt til Svanemærkning, og tryksagen er produceret efter  
kriterier 3.2 for Svanemærkning

# Forord

Transport- og energiområdet hører til blandt de vigtigste områder i fundamentet for vores velfærdssamfund.

Vi lever i en globaliseret verden, hvor der foregår en livlig sameksistens mellem lande. Velfungerende transportsystemer er en forudsætning for internationalt samkvem. Energi er blevet en mangelvare i det internationale samfund og spiller derfor en geopolitisk vigtig rolle i samspillet mellem verdens lande. Fordi de to områder er så vigtige, er det nødvendigt, at der skabes optimale internationale rammevilkår for de to erhverv til glæde for forbrugere og samfund.

En stor del af det internationale samspil på de to områder sker i EU-regi. EU's betydning er steget gennem årene. Det skyldes dels, at sammenknytningen gennem en række retsakter er stigende, dels at antallet af EU-medlemslande gentagne gange er blevet udvidet, senest i 2004 og i 2007 til i dag at omfatte i alt 27 medlemslande. Det giver medlemslandene, herunder Danmark, en række nye muligheder for at udnytte de indlysende fordele, der er ved at være en del af et stort fællesskab.

Hensigten med denne publikation er at kortlægge hovedlinjerne i EU-rammebetingelserne på transport- og energiområdet og at beskrive, hvordan Danmark agter at løfte sit ansvar for deltagelsen i den fremtidige udvikling i EU på transport- og energiområdet. Blandt væsentlige hovedmål er, at det indre transportmarked fortsat generelt skal udbygges og liberaliseres, og på energiområdet er der behov for en ambitiøs fælles energipolitik, som tilgodeser fremtidens behov.

Publikationen foregriber ikke den danske nationale beslutningsprocedure. Hensigten er at skabe bred forståelse for, hvor EU befinder sig på transport- og energiområdet. Udover at skitsere rammebetingelser på områderne i dag gives der også nogle brede pejlemærker for, hvilke synspunkter Danmark generelt har på en række hovedområder. Dette skulle gerne give læseren nogle indikationer af, hvor Danmark vil være at finde i det fremtidige forhandlingsbillede.

Det er mit håb, at læseren vil få indsigt, forståelse og ikke mindst fornøjelse af publikationen.



Foto: Helle Moos

Flemming Hansen  
Transport- og energiminister



# Indhold

1.	Indledning og sammenfatning .....	9
1.1.	Indledning .....	9
1.2.	Sammenfatning .....	13
2.	Liberalisering og fair konkurrence.....	25
2.1.	Harmonisering af rammevilkår.....	27
2.2.	Fair priser .....	29
2.3.	Statsstøtte.....	30
3.	Fælles tekniske standarder .....	33
3.2.	Konkurrence på tværs af grænserne .....	35
3.3.	Sikkerhed og fælles tekniske krav .....	37
3.4.	Miljø og fælles tekniske krav .....	39
3.5.	Nærhed og fælles tekniske standarder .....	40
4.	Færre flaskehalse og forsinkelser.....	43
4.1.	Flaskehalse og forsinkelser .....	43
4.2.	God fremkommelighed .....	44
4.3.	Investeringer .....	45
4.4.	Bedre udnyttelse af kapaciteten .....	48
4.5.	Kørselsafgifter .....	51
4.6.	Kompensation ved forsinkelser for passagerer.....	52
4.7.	Sammenfatning.....	53
5.	Effektive transportkæder .....	55
5.1.	Fordelingen af godstransporten.....	56
5.2.	Effektive rammer.....	57
5.3.	Teknisk harmonisering .....	58
5.4.	Modulvogntog .....	59
5.5.	45 fods containere .....	61
5.6.	En fast forbindelse over Femern Bælt.....	61
5.7.	Cabotage .....	62
5.8.	Økonomisk støtte fra EU-programmer .....	63
5.9.	Økonomiske incitamenter .....	65
6.	Fælles regler for sikkerhed og security .....	67
6.1.	Sikkerhed.....	68
6.1.1.	Færre trafikdræbte .....	68
6.1.2.	Krav til køretøjer .....	69
6.1.3.	Krav til førerne .....	70
6.1.4.	Krav til infrastrukturen .....	71

## 8. | Transport- og Energiministeriets EU-politik

6.1.5. Fælles regler og agenturer.....	71
6.2. Security.....	73
6.2.1. Beredskab i forhold til terrorhandlinger.....	73
6.2.2. Mange nye security-regler på transportområdet.....	73
6.2.3. Beskyttelse af kritisk infrastruktur på energi- og transportområderne.....	75
6.2.4. Finansiering af security-foranstaltninger.....	75
7. Forsyningsikkerhed.....	79
8. En bæredygtig udvikling.....	87
8.1. EU's energihandlingsplan.....	88
8.2. Energieffektivisering.....	90
8.3. Mest miljø for pengene.....	92
8.4. International forankring.....	93
9. Tilfredse brugere.....	95
9.1. Hensyn til de handicappede brugere.....	95
9.2. Passagerrettigheder ved aflysninger m.v.....	97
9.3. Information til forbrugerne.....	98
10. Afslutning.....	101
BILAG I.....	103
BILAG II.....	112



# 1. Indledning og sammenfatning

## 1.1. Indledning

EU får stadig større betydning for dansk transport- og energipolitik. I dag præges dansk transport- og energipolitik i vidt omfang af udviklingen på europæisk plan, og en væsentlig del af dansk transport- og energipolitik handler om, at man i Danmark skal tage stilling til og sætte sit præg på de initiativer, som iværksættes i EU. Erfaringerne viser, at Danmark har gode muligheder for at sætte præg på udviklingen i EU.

Globaliseringen indebærer, at ikke kun borgere og virksomheder i Danmark, men i alle de europæiske lande, må have en øget international orientering. Hvis de europæiske lande skal kunne klare udfordringerne i en stadig mere global økonomi, er det vigtigt med effektive og velfungerende transport- og energisystemer.

Transportområdet har en lang historie i EU-regi. Transport har sit eget område i traktaten. Som altafgørende område for et samfunds eksistens og international sameksistens har der også naturligt igennem en længere periode været en del fokus på transportpolitikens betydning.

Den skærpede konkurrence mellem transport- og energivirksomheder på tværs af landegrænserne medfører også, at behovet for en fælles europæisk tilgang til eksempelvis miljø og sikkerhedsspørgsmål øges. Natur, miljø og sikkerhed er centrale temaer inden for såvel transport- som energiområdet.

Energiområdet har indtil for nylig ikke haft helt samme bevågenhed i EU-regi, men generelt mere været set som et nationalt anliggende. De senere års geopolitiske turbulens, de stigende miljøpriser og den øgede fokus på behovet for vedvarende energi har imidlertid bragt kraftig fokus på energipolitikken og behovet for en styrket fælles energipolitik og forsyningsikkerhed.

Stats- og regeringscheferne vedtog på Det Europæiske Råd i marts 2007 en ambitiøs integreret klima- og energipolitik ledsaget af en energihandlingsplan for perioden 2007-2009. Energhandlingsplanen rummer blandt andet ambitiøse mål for udbredelsen af vedvarende energi, fremme af energieffektivitet og styrkelse af det indre energimarked. Der er i vid udstrækning tale om mærkesager for Danmark, hvor det med en engageret dansk indsats er lykkedes at påvirke processen i den ønskede retning.

## 10. | Transport- og Energiministeriets EU-politik

Regeringen udarbejdede i efteråret 2006 som et led i Kommissionens høringsproces om den kommende europæiske energipolitik et samlet indspil til danske ønsker til en fælles EU-politik på energiområdet. Indspillet opnåede bred opbakning i Folketinget og udgjorde dermed et robust indlæg til Kommissionen og et godt fundament for fastlæggelsen af regeringens forhandlingsmandat i forbindelse med både energiministrenes og stats- og regeringschefernes forhandling om energihandlingsplanen.

Stats- og regeringscheferne besluttede endvidere, at energihandlingsplanen fremover skal evalueres årligt i Det Europæiske Råd og opdateres efter 2009. Der er dermed lagt en ambitiøs plan for det europæiske samarbejde på energiområdet fremover.

I takt med den stigende samhandel og øgede velstand er transportbehovet steget. Det gælder såvel national transport som international transport. Inden for EU er det internationale transportbehov vokset ekstra kraftigt de senere år, blandt andet som følge af stærkt øget samhandel i forbindelse med globaliseringen. Den internationale transport finder sted inden for alle transportformer. Blandt andet af disse grunde er EU og EU-reguleringen vigtig i relation til transport, og meget peger i retning af en stadig stigende betydning i de kommende år.

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. Danmarks geografiske placering – blandt andet 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.

Omkostningerne ved at åbne det danske marked for nye operatører på transportområdet mere end opvejes af danske operatørers tilsvarende gevinster ved at operere på det større indre marked. Ikke mindst forbrugerne vinder, når nationale markeder åbnes for forbedret international konkurrence, hvis det sker på fair vilkår.

Overordnet er EU-regulering på transportområdet altså en stor fordel for et lille land som Danmark. Navnlig derfor er den overordnede danske holdning til EU-harmonisering og liberalisering af transportområdet positiv. Eftersom Danmark er en mindre økonomi med begrænsede ressourcer, er det meget hensigtsmæssigt at have et livligt handelssamkvem med andre lande. Det er Transport- og Energiministeriets målsætning, at Danmark har størst mulig indflydelse på forhandlingerne i EU, og at Danmark ikke kun er en reaktiv medspiller i forhold til EU, men at Danmark også er med til at sætte den transport- og energipolitiske

dagsorden i EU. Samtidig er det afgørende, at transport- og energipolitikken i EU er til gavn for brugerne, dvs. erhvervsliv, borgere og samfundet.



Kilde: Rådet for den Europæiske Union

*Transport- og Energiminister Flemming Hansen og Europa-Kommissionens transportkommissær Jacques Barrot ved Rådsmøde (transport, telekommunikation og energi) i Bruxelles den 5. december 2005*

Tilsvarende er der på energiområdet grænser for de initiativer, som et land meningsfuldt kan tage alene. Vi er en del af et indre marked, hvor energikilderne flyder frit over landegrænserne. Vi er afhængige af, at infrastrukturen og de fælles spilleregler for markederne er velfungerende, også i vores nabolande. Og producenterne af energiforbrugende udstyr kan frit sælge deres varer i hele EU. Det er derfor nødvendigt, at EU engagerer sig aktivt og effektivt for at skabe de ram-

## 12. | Transport- og Energiministeriets EU-politik

mer og de løsninger, der kan få hver enkelt medlemsstat og EU samlet til at opfylde de energipolitiske målsætninger.

Transport- og Energiministeriet vil blandt andet arbejde for fortsat liberalisering af transport- og energimarkederne og sikring af fair internationale konkurrencevilkår.

Transport- og Energiministeriet har også fokus på bedre fremkommelighed og forbedret mobilitet i Europa, blandt andet gennem arbejde for reduktion i flaskehalse og færre forsinkelser. Fokus på forsyningssikkerhed og sikring af et effektivt samspil mellem transportformerne er også vigtige indsatsområder.

De fælles regler omkring sikkerhed og security bør konstant opdateres og målrettes de udfordringer, man står over for. Og også miljøudfordringen skal håndteres ved blandt andet at have øget fokus på energieffektivitet.

Danmark har en overordnet målsætning om at være en af verdens mest konkurrencedygtige økonomier samtidig med, at vi tilstræber en høj miljøprofil. Denne opgave kan ikke løftes alene gennem nationale initiativer, men kræver en international indsats, navnlig i EU-regi. På globale transportformer som luftfart kræves der en global indsats.

En stærk og konkurrencedygtig økonomi er en nødvendig forudsætning for effektivt at kunne operere såvel på EU-niveau som på globalt niveau.

Transport og energi har en række grænseområder, for eksempel skatte- og afgiftsområdet. Disse områder hører under andre ministeriers ressort og strejfs derfor kun perifert eller slet ikke i denne rapport. Det samme gælder søfart, som hører under Økonomi- og Erhvervsministeriet.

I denne rapport beskrives rammevilkårene for transport- og energiområdet i EU, ligesom der redegøres for en række af de væsentligste synspunkter, Danmark har på hovedområderne. Det skal understreges, at den danske stillingtagen til verserende eller fremtidige EU-sager naturligvis fortsat fastlægges i overensstemmelse med den danske beslutningsprocedure. Ud fra rapportens tekster kan man således ikke udlede en præcis og dækkende dansk holdning i relation til kommende EU-forslag. Man vil derimod generelt kunne få en god ledetråd for, i hvilken retning danske synspunkter må forventes at gå.

## 1.2. Sammenfatning

### Målsætninger for EU-politikken

Transport og energi er afgørende faktorer i en moderne økonomi. I takt med den stigende globalisering og den øgede samhandel stiger den internationale transport og dens betydning, ligesom også energibehovet stiger. Inden for begge områder spiller forsynings sikkerheden en meget væsentlig rolle. Mange krav og behov udfordrer EU-politikken på transport – og energiområdet. Transport- og energipolitikken skal således opfylde såvel økonomiske som sociale og miljømæssige behov.

Det er Transport- og Energiministeriets målsætning, at Danmark er en meget aktiv medspiller i EU-samarbejdet. Målsætningen er ambitiøs: Danmark skal gennem en synlig og fastforankret overordnet EU-politik være med til at præge den transport- og energipolitiske dagsorden i EU, herunder gennem danske udspil og forslag til håndtering af fremtidens udfordringer vedrørende mobilitet, fremkommelighed, forsynings sikkerhed og miljø. Det kræver blandt andet, at man har et klart overblik over, hvor man bør koncentrere sin transport- og energipolitiske indsats i EU-arbejdet.

Transport- og energipolitikken på EU-området handler i vidt omfang også om dansk stillingtagen til de mange udspil, som kommer fra Kommissionen. En aktivt formuleret politik gør det muligt med en hurtigere positionering i EU-sager. Det vil være til stor gavn i forbindelse med arbejdet med EU-sagerne, fordi det generelt er lettere at opnå støtte til synspunkter fra forhandlingspartnere i en tidlig fase frem for en sen fase, idet allerede formulerede og fremførte synspunkter ofte vil indgå i disse parters overvejelser, når de fastlægger deres forhandlingsposition.

En aktiv EU-politik på transport- og energiområdet vil blandt andet være at formulere, hvordan danske synspunkter og interesser bedst afvejes, tilgodeses og omsættes i samarbejdet med andre medlemslande, Europa-Parlamentet og Europa-Kommissionen. En sådan pro-aktiv rolle vil ofte fordrer, at der i processen samarbejdes med forhandlingspartnere m.m. På hjemligt plan spiller erhverv, Folkeeting og regeringen en meget vigtig rolle, når den danske holdning og forhandlingsudspil etableres. Når en holdning er på plads, skal den udmøntes bedst muligt under først og fremmest forhandlingerne i Rådsregi, men også i relation til Europa-Parlamentet samt gennem direkte kontakter til andre landes regeringer.

Transport- og Energiministeriets målsætninger for deltagelsen i EU-politikken fremgår af boks 1.1.

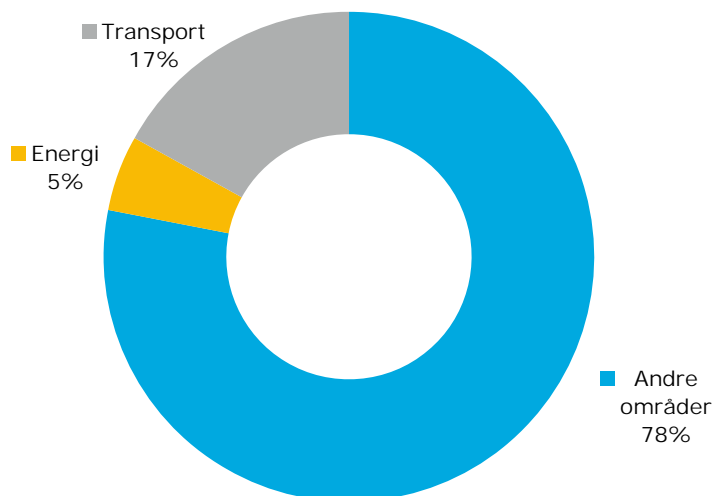
### Boks 1.1. Målsætninger for EU-arbejdet på transport- og energiområdet

1. Dansk transport- og energipolitik i EU skal være til gavn for erhvervsliv, medarbejdere og borgere i Danmark og EU i relation til konkurrenceevne, forsyningssikkerhed, mobilitet, miljø og sundhed.
2. Transport- og Energiministeriet skal være med til at sætte dagsordenen i forhold til, hvilke transport- og energipolitiske temaer EU tager op.
3. Dansk deltagelse i transport- og energiforhandlinger i EU skal være proaktiv og målrettet.

En proaktiv EU-politik forudsætter, at man har de nødvendige rammer og ressourcer. De seneste par år har Transport- og Energiministeriet således styrket "infrastrukturen" omkring EU-arbejdet i Transport- og Energiministeriets koncern.

EU-arbejdet både i departementet og i styrelser m.v. er blevet styrket, blandt andet gennem etableringen af et EU-koncernnetværk og udarbejdelse af en fyldig EU-vejledning til brug for alle i koncernen. Dertil kommer en styrkelse af EU-arbejdet ved EU-repræsentationen med udsendelse af en luftfartsattaché pr. 1. august 2005 og en fuldtids energiattaché fra sommeren 2006.

Figur 1.1 Transport- og Energiministeriets andel af sager i Fælles Beslutnings-tagen mellem Rådet og Europa-Parlamentet i 2006



At det har været nødvendigt at styrke indsatsen på såvel transportområdet som energiområdet ses blandt andet i det forhold, at transport og energi fylder meget blandt forslag til retsakter i fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet. Det er således mere end hver femte forslag til retsakt i fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet, der er inden for transport- og energiområdet, hvilket ses af figuren ovenfor.

### **Danske EU-interesser**

Danmark har som et lille land med en åben økonomi en stor interesse i, at der internationalt vedtages regler, som kan håndhæves og derfor respekteres af medlemslandene. Samtidig er det også i dansk interesse, at reglerne i EU er så enkle og gennemskuelige som muligt, og at erhvervslivet ikke pålægges unødige administrative byrder.

Reglerne er vigtige, fordi de eksempelvis fremmer virksomhedernes adgang til markedet på gennemsigtige og ikke-diskriminerende vilkår. Et andet eksempel er prisregulering, hvor virksomheder enten gives frie muligheder for at konkurrere – det er for eksempel tilfældet på luftfartsselskabers flyvninger i EU – eller hvor EU/myndighederne fastsætter for eksempel maksimumpriser på anvendelse af et stykke infrastruktur.

Et eksempel på sidstnævnte findes på vejtransportområdet, hvor der er fælles regler for, hvor meget de enkelte lande må opkræve ved kørsel med tunge køretøjer på deres overordnede vejnet. Tilsvarende er der regler på baneområdet for prisopkrævning i forbindelse med infrastrukturbenyttelse.

I et EU med mange forhandlingspartnere i form af 27 medlemslande, Europa-Parlamentet og Europa-Kommissionen, er der mange hensyn, som skal tages, og der er en vis risiko for, at retsakter i deres kompromisudformning bliver uhenigtsmæssigt komplicerede.

Den balance, som Transport- og Energiministeriet stræber efter, er derfor også, at reglerne udformes, så de bliver så enkle, let forståelige og anvendelige som muligt.

Transport- og Energiministeriet vil i EU arbejde for at fremme danske interesser i forhold til de strategiske indsatsområder, som er skitseret i boks 1.2.

### *Boks 1.2 Strategiske interesser i Transport- og Energiministeriets EU-politik*

- Øget liberalisering af transport- og energimarkederne og fair internationale konkurrencevilkår.
- Fælles tekniske standarder på europæisk plan, når der ikke er fælles globale standarder.
- Fokus på sundhedsmæssige aspekter for medarbejdere inden for transport- og energisektoren og andre, der påvirkes af disse sektorer's aktiviteter.
- Fokus på uddannelsesbehov for medarbejdere i transport- og energisektoren.
- Reduktion i flaskehalse og forsinkelser i transportsystemet og i energisektoren.
- Sikring af et effektivt samspil mellem transportformerne – ikke mindst hvad angår grænseoverskridende transporter i EU.
- Fælles og relevante EU sikkerheds- og security-regler, som er i rimelig balance med de dertil knyttede omkostninger.
- Forsyningssikkerhed som et overordnet mål i EU's energipolitik.
- Håndtering af miljøudfordringen gennem blandt andet øget fokus på energieffektivitet og ved brug af vedvarende energi.
- Fokus på brugernes og forbrugernes rettigheder og forpligtelser inden for transport- og energiområdet.

### **Liberalisering og fair konkurrence**

I EU er transportmarkederne i vidt omfang blevet liberaliseret. Det gælder på luftfartsområdet, vejtransportområdet, el- og naturgasområdet og efterhånden også på jernbaneområdet. Havneområdet er ikke omfattet af EU-liberaliseringsregler.

Den øgede harmonisering skaber mere ens betingelser i det indre marked. Samtidig er der skabt bedre betingelser for markedsadgang, dvs. en række tidligere barrierer er fjernet. Disse forbedrede rammebetingelser skaber øgede muligheder for, at produktionsvirksomheder kan specialisere sig og brede sig ud over de nationale grænser og operere på det meget større enhedsmarked.

Dette skaber både udfordringer og muligheder. Større og mere specialiseret produktion giver lavere gennemsnitsomkostninger og øget produktivitet. Den øgede produktivitet og den skærpede konkurrence giver forbrugerne lavere priser, og velstanden øges. Samtidig tvinger den skærpede konkurrence virksomheder med lav eller uhensigtsmæssig produktivitet ud af markedet.



Den øgede specialisering og den større produktion med øget samhandel som resultat skaber udfordringer med trængsel og deraf følgende forsinkelser samt miljøpåvirkning.

Transport- og Energiministeriet arbejder for øget liberalisering af de europæiske transport- og energimarkeder og for at sikre fair internationale konkurrencevilkår. Virksomheder, der skal konkurrere på et liberaliseret marked, skal være underlagt ensartede konkurrencebetingelser og nogenlunde ens regler hvad angår eksempelvis miljø og sikkerhed.

Det er også vigtigt, at forskellige typer af reguleringsmæssige tiltag på europæisk plan ikke indebærer en u hensigtsmæssig forringelse af de europæiske virksomheders konkurrenceevne på det globale marked. Dette er vigtigt på navnlig luftfartsområdet, hvor en stor del af konkurrencen finder sted uden for EU. Hvis EU-selskaber pålægges restriktioner eller krav, som ikke findes på det globale marked, vil de være stillet ringere end deres konkurrenter på det globale marked. Dette vil kunne føre til tab af konkurrenceevne og markedsandele.

Globale regler er at foretrække på de globale områder. EU-regler er navnlig hensigtsmæssige på områder, hvor globale regler ikke eksisterer eller ikke i tilstrækkelig grad opfylder de ønskede behov.

Omvendt kan der være udfordringer i EU, som nødvendiggør EU-regulering. Udfordringen i EU er at skabe eller opretholde markeder med attraktiv konkurrence, som ruster europæiske virksomheder godt dels i den indbyrdes konkurrence, dels i den globale konkurrence.

### **Fælles tekniske standarder**

Fælles tekniske standarder har på linje med liberaliseringen og den fri markedsadgang i høj grad været nøglen til at få etableret et egentligt indre marked. Med fælles tekniske standarder kan produkter afsættes på et større marked, og konkurrencen mellem producenterne skærpes. Både den skærpede konkurrence og gevinsterne ved stordriftsfordele har bidraget til at sænke priserne.

I mange sammenhænge kan det være fornuftigt at skabe fælles EU-regler for tekniske standarder, så der lettere kan opereres på tværs af grænser, men det kan også være hensigtsmæssigt, hvis man har de samme tekniske regler på verdensplan. På luftfartsområdet arbejder Transport- og Energiministeriet for, at EU-lovgivningen er i overensstemmelse med de standarder, man har i den globale luftfartsorganisation ICAO.

Et andet eksempel er på luftfartsområdet, hvor man i EU er i gang med at etablere Det Fælles Europæiske Luftrum (Single European Sky), dvs. et enhedsluftrum til afløsning af de mange luftrum, der er i EU i dag. SESAR er et projekt, der er tilknyttet oprettelsen af Det Fælles Luftrum. SESAR vedrører lufttrafikstyring og udgør den teknologiske platform for det fælles europæiske luftrum, som skal give Fællesskabet en højtudviklet lufttrafikinfrastruktur, som vil muliggøre en effektiv, sikker og miljøvenlig udvikling inden for lufttransporten.

På jernbaneanrådet arbejder man med at fastlægge EU-standarder, som vil skabe en sammenhængende ensartet jernbaneinfrastruktur i EU. Når flere forskellige net er eller bliver så tilstrækkelig ens, at de kan betragtes som et helhedsnet, kalder man det i fagsprog for *interoperabilitet*. Man kan køre med samme tog overalt på et interoperabelt jernbaneanet.

På vejtransportområdet arbejder Transport- og Energiministeriet for, at man i EU får så sikre køretøjer som muligt igennem tekniske krav til køretøjerne. Der arbejdes for, at det bliver obligatorisk med selehuskere (en kombination af en lysende lampe og en tone, som skal minde om at spænde sikkerhedsselen) og obligatorisk ESP (et elektronisk stabiliseringssystem, der kan modvirke væltning og udskridning ved automatisk afbremsning af ét eller flere hjul).

Et nærliggende eksempel på energiområdet er fastlæggelsen af tekniske forskrifter for drift af el- og gasnettene og for tilslutning af kunder til nettene. Det er vigtigt, at der sker en harmonisering af disse forskrifter for at opnå interoperabilitet, så energien kan udveksles over grænserne, og for at konkurrencen kan foregå på lige vilkår.

### **Færre flaskehalse og forsinkelser**

Køer og forsinkelser er desværre en del af hverdagen på transportområdet i mange europæiske lande. Dette er et problem, blandt andet fordi høj mobilitet er en forudsætning for at fastholde og forbedre konkurrenceevnen i et globalt perspektiv.

Mange faktorer vil bidrage til øget transport og trængsel i de kommende årtier, og der må iværksættes initiativer i forhold til at undgå flaskehalse og forsinkelser – både nationalt og på europæisk plan.

På nationalt niveau synes der ved infrastrukturforbedringer generelt at være en tendens til, at rent indenlandske transportinfrastrukturer gives højere prioritet end grænseoverskridende infrastrukturer og lignende. Det betyder, at disse områder kan blive flaskehalse i transportnettene. Med den kraftige stigning i inter-

nationale transporters som følge af øget markedsåbning og øget samhandel er det derfor ekstra nødvendigt, at der tages vare om denne særlige problemstilling.

Transport- og Energiministeriet arbejder i EU generelt for initiativer, der kan reducere flaskehalse og forsinkelser. Det gælder navnlig investeringer i de såkaldte transeuropæiske netværk (TEN). Det gælder også forskellige initiativer, der er rettet mod at udnytte den eksisterende infrastruktur bedst muligt. I TEN-programmet ydes økonomisk støtte til investeringer, der kan fjerne flaskehalse på transport- og energihovedakserne og sikre, at de nationale netværk bindes sammen af en moderne og effektiv grænseoverskridende infrastruktur. Med denne Fællesskabspolitik sikrer man øget fokus på de underprioriterede og – ofte – grænseoverskridende områder.

I forbindelse med etablering af den faste forbindelse over Øresund blev der givet TEN-støtte fra EU. Forbindelsen er en infrastrukturforbindelse som – udover at have regional betydning – forbinder to EU-medlemslande på de transeuropæiske vej- og jernbanenet. En fast forbindelse over Femern Bælt vil være et naturligt og supplerende element i den nord-sydgående transportakse, der forbinder de nordiske lande med Centraleuropa. Europa-Kommissionen har signaleret en betydelig vilje til at støtte en fast forbindelse over Femern Bælt med TEN-midler.

Transport- og Energiministeriet vil videre arbejde for, at man i EU får gennemført en række forskellige initiativer, der er rettet mod at forbedre udnyttelsen af den eksisterende kapacitet – både i forhold til transmissionen over grænserne af el og gas, til flytrafikken, vejtrafikken, jernbanetrafikken og på havneområdet.

På havneområdet kan flaskehalsene være mellem havne og baglandet. Det indebærer, at det i nogle situationer kan være svært at udnytte det store potentiale, der ligger på havne og søfartsområdet. Der er desuden mange muligheder for at gennemføre initiativer på de øvrige transportområder. Et eksempel på dette er implementeringen af et fælles europæisk luftrum, som vil kunne sikre en mere effektiv afvikling af flytrafikken og dermed øge kapaciteten i luftrummet.

### **Effektive transportkæder**

Et effektivt transportsystem er et system, hvor de enkelte transportformer hver især er effektive og velfungerende og, hvor der samtidig er et godt samspil mellem de forskellige transportformer.

EU spiller en stadig mere vigtig rolle i forhold til rammerne for godstransporterhvervet. Transport- og Energiministeriet vil i EU arbejde for at sikre gode vilkår

for de grænseoverskridende transportere og for, at der er fair og ensartede konkurrencevilkår.

En af de store udfordringer for EU's indre transportmarked er at skabe mulighed for, at hvert transportområde udvikles og udnyttes optimalt, og at den intermodale kobling mellem to eller flere transportformer ikke skaber flaskehalse.

Dette skal selvsagt ske under balanceret hensyntagen til de miljøudfordringer, der er. Netop velfungerende og effektive transportsystemer udgør et vigtigt bidrag til håndteringen af de miljø- og klimamæssige udfordringer.

På jernbaneområdet er der fortsat behov for at understøtte og forbedre den tekniske harmonisering af de grænseoverskridende jernbanetransporter. Transport- og Energiministeriet vil støtte Kommissionens bestræbelser på at gøre det lettere og mere smidigt at passere medlemsstaternes landegrænser med tog.

På vejområdet kan de såkaldte modulvogntog eller lange lastbiler transportere mere og dermed være et effektivt transportmiddel. To modulvogntog kan således erstatte tre konventionelle vogntog. Derfor vil modulvogntog medføre en række fordele for både godstransport og miljø. Modulvogntog er et helt konkret eksempel på, hvordan man kan søge at kombinere målsætninger om høj konkurrenceevne og et godt miljø. Danmark arbejder for, at der gives mulighed for at anvende modulvogntog, dvs. vogntog med større længder og vægt end de nuværende fællesskabsregler tillader<sup>1</sup>.

### **Fælles regler for sikkerhed og security**

Sikkerhed omfatter det, man traditionelt forstår ved sikkerhed, nemlig initiativer, der har til formål at minimere risikoen for trafikulykker, havarier m.v. Security er derimod initiativer, som har til formål at forebygge og beskytte mod ulovlige og fjendtlige handlinger, herunder eksempelvis terrorhandling. Security-regler er nødvendige for at kunne minimere truslen fra terror og lignende uønskede handlinger.

Transport- og Energiministeriet arbejder på nogle områder for, at man har ensartede regler hvad angår sikkerhed og security inden for Fællesskabet. Det gælder særligt på luftfartsområdet, hvor det er afgørende, at der stilles de samme krav til både sikkerhed og security, således at der gælder lige konkurrencevilkår for operatørerne. Også på jernbaneområdet er fælles sikkerhedsstandarder en

---

<sup>1</sup> Regeringen har iværksat et forsøg med modulvogntog på en kortere strækning fra Cargo Center Kastrup i Københavns Lufthavn til Øresundsbroen samt i visse havne. I "Aftale om trafik for 2007" er der afsat midler til landsdækkende forsøg med kørsel med modulvogntog på det overordnede vejnet.

fordel. På havneområdet lægges der fra dansk side vægt på en individuel tilpasning af reglerne til de enkelte havne efter de konkrete trusselsniveauer.

Danmark ønsker, at vejtrafiksikkerhed skal stå højt på EU's dagsorden. Transport- og Energiministeriet støtter, at EU iværksætter overordnede initiativer, der sigter mod at øge trafiksikkerheden, herunder eksempelvis ved at vedtage flere fælles tekniske krav til køretøjer og målsætninger inden for området. Omvendt foretrækker Danmark, at eksempelvis trafiksikkerhedskampagner gennemføres nationalt, da kampagnen så kan målrettes de særlige nationale behov.

Terrorangrebene med fly i New York og Washington den 11. september 2001, og på jernbaneområdet i Madrid den 11. marts 2004 og i London d. 7. juni 2005 har skærpet fokus på security inden for Fællesskabet. Det samme gælder de planlagte terror-aktioner i London i august 2006, som blev afværget. I de senere år har terrortruslen medført, at der er vedtaget en række nye security-regler.

Transport- og Energiministeriet vil arbejde for, at man i EU har fælles og relevante regler på sikkerheds- og security-området i EU, og at reglerne målrettes de udfordringer og trusler, man står overfor. Det er vigtigt, at man får mest mulig sikkerhed for pengene – dels inden for det enkelte område, dels på tværs af de forskellige dele af transport- og energisektorerne.

Transport- og Energiministeriet støtter, at man så vidt muligt tænker tværgående i forhold til security-foranstaltninger. Terror er i vidt omfang rettet mod mål, der har stor bevågenhed.

Det er vigtigt, at security-initiativerne er effektive og står mål med de betydelige omkostninger, de er forbundet med. Transport- og energiministeren har derfor skrevet til transportkommissæren og opfordret til et eftersyn af security-reglerne på luftfartsområdet under hensyntagen til, at security skal have allerhøjeste prioritet.

### **Forsyningsikkerhed**

I et moderne samfund er det vigtigt for både borgere og virksomheder, at transport- og energiydelser er hurtige, effektive og stabile.

Danmark har med et dansk udspil til en samlet energipolitik for EU fremhævet forsyningsikkerhed som et af de tre overordnede mål for EU's energipolitik, hvilket blev bekræftet af Det Europæiske Råd i marts 2007 med vedtagelsen af den strategiske energihandlingsplan.

At skabe forsyningsikkerhed i Europa kræver en mangesidet indsats med særlig fokus på at sikre diversitet i energiforsyningen, at fremme energieffektivitet og at skabe et velfungerende indre marked for energi, herunder i relation til at sikre de fornødne investeringer i den europæiske energiinfrastruktur – især på tværs af grænserne.

Et afgørende element i relation til forsyningsikkerheden er at reducere vores afhængighed af fossile brændsler. Danmark arbejder i den sammenhæng for, at vedvarende energi skal udgøre en stadig stigende andel i energiforsyningen, og at der sættes kraftig fokus på energieffektivisering. Danmark arbejder herunder for, at der tilføres markant flere EU-midler til forskning og udvikling af vedvarende energi og energieffektivisering.

Også på transportområdet spiller forsyningsikkerhed en stor rolle.

Kollektiv trafik kan være en god forretning på ruter med mange passagerer. Omvendt er kollektiv trafik i tyndt befolkede områder eller til mindre øer ofte en mindre god forretning for transportvirksomheden. Hvis man ønsker, at befolkningen i alle dele af landet skal have mulighed for at benytte kollektive transportmidler, kan det derfor være nødvendigt at kompensere virksomheder, der leverer såkaldt offentlig servicetrafik.

Det offentlige har gennem mange år traditionelt stået for den væsentligste del af visse transportformer. Jernbanetransport er et godt eksempel på dette. Med den øgede privatisering gennem udbud m.m. er det vigtigt, at et vist minimumsforsyningniveau sikres.

Transport- og Energiministeriet ønsker, at det skal være muligt at give økonomisk kompensation til færgefart til mindre øer, og at muligheden for at støtte persontrafikken med jernbane bevares.

Transport- og Energiministeriet vil arbejde for, at EU's regler om økonomisk kompensation til den offentlige servicetrafik bliver så klare og administrerbare som muligt. Det bør for eksempel fremgå, hvad der betales for, og det skal beskrives klart i en kontrakt eller lignende.

### **En bæredygtig udvikling**

Der er både i Danmark, EU og resten af verden et stigende fokus på sammenhængen mellem transport, energiforbrug, miljø og klimapåvirkning.

Danmark mener, at det er vigtigt, at man i EU i stadig større grad fokuserer på vedvarende energi og øget energieffektivisering. Det gælder både i transport- og energisektorerne.

Danmark har i marts 2007 tilsluttet sig den samlede pakke af initiativer, som fremgår af den strategiske energihandlingsplan, herunder målsætningen om at spare 20 pct. af EU's energiforbrug i 2020 sammenlignet med fremskrivningerne. Det er et dansk mål, at EU's energisparemålsætninger skal være af bindende karakter, hvilket der imidlertid ikke indtil nu har kunnet opnås tilslutning til.

Transportsektoren står for omkring en tredjedel af det samlede energiforbrug i EU. Derfor spiller energieffektivisering i denne sektor en rolle. Danmark ønsker, at EU indgår ambitiøse aftaler med bilindustrien eller fastsætter forpligtende minimumskrav til, hvor langt nye person- og varebiler kan køre på literen.

I Danmark er man nået langt med at reducere forskellige udledninger fra transport, selv om den samlede transport er vokset. CO<sub>2</sub>-udslippet er ikke faldet, men alle andre udledninger er faldet betydeligt.

Danmark ønsker også, at man får forbedret og udvidet den eksisterende energimærkning. Konkret skal det ske ved, at det gældende rammedirektiv om energimærkning skal udvides til at omfatte flere produkter, og de gældende mærkningskrav skal strammes op, så ordningen i højere grad fremmer de bedste produkter på markedet.

På VE-siden tilslutter Danmark sig stats- og regeringschefernes mål om, at 20% af energiforbruget i EU i 2020 skal komme fra vedvarende energi.

Danmark lægger vægt på, at man får mest miljø for pengene – både herhjemme og i EU som helhed. Den miljøpolitiske indsats skal derfor målrettes de områder, hvor udbyttet målt i forhold til de dertil knyttede omkostninger er størst.

Transport- og Energiministeriet støtter, at EU målrettet søger at fremme forskning og udvikling på transport- og energiområdet, således at de teknologier m.v., man i fremtiden benytter, vil være endnu mere bæredygtige og energiokonomiske.

### **Tilfredse brugere**

God service er ofte en vigtig konkurrenceparameter. Det gælder på energi- og transportmarkederne ligesom på en række andre markeder. I de fleste tilfælde sørger markedet for, at brugerne har adgang til gode og velfungerende serviceydelser. I visse tilfælde kan det imidlertid være nødvendigt med regulering for

eksplicit at sikre, at særlige forbrugerhensyn varetages. Det kan blandt andet være i relation til særlige grupper, eksempelvis handicappede eller i forhold til behandlingen af klager.

Transport- og Energiministeriet støtter i mange tilfælde europæiske initiativer, der er målrettet mod at varetage særlige forbrugerhensyn. Det er dog vigtigt, at dette sker i balance med de hensyn, som i øvrigt skal varetages, herunder eksempelvis hensynet til sikkerheden og erhvervslivets rammevilkår.

Transport- og Energiministeriet har således støttet en bred vifte af forbrugerrettede EU-initiativer, herunder eksempelvis initiativer rettet mod at forbedre forholdene for de handicappede og at give de rejsende compensation ved aflysninger og forsinkelser.

For mange rejsende er det vigtigt, at de bliver orienteret om væsentlige forhold omkring deres rejse. Det kan være i forhold til forsinkelser og klageadgang, men det kan også være i forhold til eksempelvis de sikkerheds- og miljømæssige aspekter af rejsen. Transport- og Energiministeriet har således også støttet en række initiativer på dette område, herunder etablering af en såkaldt EU-sortliste over luftfartsselskaber, som EU af sikkerhedsmæssige årsager har afskåret fra at flyve i EU's luftrum.



## 2. Liberalisering og fair konkurrence

Markedskræfterne spiller i dag en langt større rolle på transport- og energimarkederne end tidligere. I EU er transportmarkederne i vidt omfang blevet liberaliseret. Det gælder på luftfartsområdet, vejtransportområdet, og efterhånden også på jernbaneanrådet. På energisiden er el- og naturgasmarkederne gradvist blevet liberaliseret siden midten af 1990'erne.

### *Boks 2.1 Status for liberaliseringen i EU*

Luftfarten var først med liberaliseringen. Luftfartsområdet er successivt blevet liberaliseret gennem tre luftfartspakker, hvor den første kom i 1987. Markedet blev endeligt og helt liberaliseret med tredje luftfartspakke fra 1992. Denne pakke betød fri markedsadgang, gensidig anerkendelse af licenser og principiel fri prisfastsætning.

Vejtransportområdet er også i meget vid udstrækning liberaliseret. Hvad angår cabotage, dvs. retten til at operere mellem to eller flere punkter på fremmed territorium, er der dog en overgangsordning for de nye medlemsstater. Visse medlemslande har desuden restriktioner for tunge køretøjer.

Jernbanesektoren bevæger sig med implementeringen af blandt andet EU's jernbanepakker mod en højere grad af liberalisering. Der er dog fortsat et stykke vej, inden jernbanesektoren kan siges at være fuldt ud liberaliseret.

På havneområdet er der endnu ikke gennemført en egentlig liberalisering i EU-regi, men Kommissionen har to gange fremlagt forslag til liberalisering af havnetjenester – begge forslag har dog mødt stor modstand i Europa-Parlamentet og er blevet stemt ned.

Postområdet er gradvist liberaliseret og ventes fuldt liberaliseret fra 2009 i hele EU.

På energiområdet er markederne for el og naturgas blevet liberaliseret og egentlige konkurrencemarkeder er ved at blive opbygget. I mange EU lande er der dog barrierer for at opnå et fuldt ud integreret og velfungerende konkurrencemarked. Kommissionen vil derfor i efteråret 2007 fremlægge en 3. liberaliseringspakke med tiltag, som skal styrke det indre energimarked.

Liberaliseringen indebærer ikke, at der nødvendigvis er behov for færre regler og mindre regulering. På nogle områder kan liberalisering faktisk øge behovet for regulering. Det kan eksempelvis være i forhold til miljø og sikkerhed.

En fair og effektiv konkurrence vil skabe et sundt miljø for EU's aktører. Ved fair konkurrence forstås, at selskaber ikke forskelsbehandles for eksempel på grund af nationalitet eller ejerskabsforhold. Det betyder også, at alle selskaber på lige vilkår har samme adgang til eventuelle støtteordninger. Liberalisering indebærer således, at der er behov for sådanne regler, der kan sikre, at konkurrencen foregår på lige og gennemsigtige vilkår.

Tilsvarende er det vigtigt at have et ordentligt statsstøtteværn gennem fælles regler eller retningslinjer, fordi ulovlig statsstøtte i et åbent marked kan have en stærk konkurrenceforvridende effekt over for de ikke-statsstøttede virksomheder.

Som udgangspunkt arbejder Transport- og Energiministeriet for øget liberalisering af transport- og energimarkederne og for at sikre fair internationale konkurrencevilkår.

Liberalisering er generelt til fordel for både virksomheder og forbrugere. Liberalisering kan give virksomhederne større frihedsgrader og kan dermed styrke deres konkurrenceevne. Liberalisering indebærer ofte, at konkurrencen øges, og dermed får forbrugerne et større udbud af ydelser til en billigere pris.

Eksempelvis har liberaliseringen af luftfarten i høj grad bidraget til, at priserne for en flybillet i dag er historisk lave, og samtidig har udbuddet af ruter og flyafgange aldrig været større.

Transport- og Energiministeriet vil arbejde for øget liberalisering af de dele af transport- og energisektoren, hvor der fortsat er begrænset konkurrence.

Det gælder eksempelvis i forhold til jernbanesektoren, hvor Transport- og Energiministeriet støtter en reel markedsåbning, som sker trinvis. På visse områder inden for jernbanetransport, dvs. i situationer med begrænset kapacitet på skinnerne, er det imidlertid ønskeligt at kunne undtage fra liberaliseringskrav og kunne prioritere den offentlige servicetrafik, idet der knytter sig store samfundsmæssige interesser til denne trafik.

Transport- og Energiministeriet har også stor interesse i, at EU's energimarkeder bliver mere præget af konkurrence. Transport- og Energiministeriet vil derfor arbejde for, at man i EU gør en målrettet politisk indsats for at sikre reel markedsåbning i alle lande og mere gennemsigtige og harmoniserede vilkår på tværs af landegrænserne.

Transport- og Energiministeriet støtter en styrkelse af indre markeds regelsættet, herunder ejermæssig adskillelse på transmissionsniveau, subsidiært ethvert forslag, der måtte give en mere effektiv adskillelse end den nugældende. Danmark kan fuldt ud bakke op om Kommissionens konklusioner fra januar 2007 om, at ejermæssig unbundling er det mest effektive middel til at sikre effektiv konkurrence. Danmark støtter endvidere etablering af en europæisk tilsynsfunktion for så vidt angår grænseoverskridende infrastruktur og en forbedring af gennemsigtigheden i markedet.

## 2.1. Harmonisering af rammevilkår

Hvis virksomheder skal kunne konkurrere på lige fod, skal de være underlagt de samme rammevilkår. Det er u hensigtsmæssigt, hvis der gælder strenge regler med hensyn til sikkerhed eller miljø i nogle lande, mens reglerne er lempelige i andre lande, idet dette kan betyde, at selskaber m.v. søger hen i de lande, hvor kravene er mest lempelige.

Transport- og Energiministeriet finder, at det er afgørende, at en løbende udvikling af rammevilkårene sker i et tæt samspil med erhvervet. Et eksempel herpå er det igangværende arbejde med en vejgodsstrategi i Danmark, som også vil kunne udgøre grundlaget for dansk EU-politik på området.

Transport- og Energiministeriet vil arbejde for en harmonisering af reguleringen af transport- og energisektorerne, således at virksomhederne får så ensartede konkurrencebetingelser på det indre marked som muligt. Og Transport- og Energiministeriet lægger også vægt på, at forskellige typer af reguleringsmæssige tiltag på EU-plan ikke indebærer en forringelse af EU-virksomheders konkurrenceevne over for virksomheder uden for EU.

Eksempelvis ser Transport- og Energiministeriet gerne, at man i EU som minimum får harmoniseret de såkaldte "weekend bans", som er restriktioner for, hvornår tunge køretøjer må køre i weekenderne. Forbuddene rammer som hovedregel alle tunge køretøjer, men det kan være sværere for et perifert EU-lands virksomheder at transitere lande med forbud sammenholdt med virksomheder fra disse lande, der trods alt ofte kun skal tilbagelægge kortere strækninger.

I praksis betyder restriktionerne, at vognmænd over hele Europa ikke kan køre på de pågældende territorier i det tidsrum, hvor der er kørselsrestriktioner. Eftersom restriktionerne ydermere er forskellige fra medlemsland til medlemsland, kan vognmænd i særligt uheldige tilfælde risikere at skulle vente flere gange ved grænser på samme tur.

*Boks 2.2 Status for harmoniseringen*

Luftfarten er som udgangspunkt internationalt reguleret, og man har derfor i høj grad fælles regler omkring blandt andet sikkerhed, infrastrukturudvikling i det øvre luftrum, ground handling, slotsregulering, støj og passagerrettigheder.

På vejtransportområdet har man fælles regler om dimensioner og vægt for vejkøretøjer til erhvervsformål. Man har også gradvist harmoniseret reglerne for adgang til markedet og erhvervet samt en række arbejdsmæssige bestemmelser. Chaufføruddannelse er også et harmoniseret område.

I jernbanesektoren er der fælles EU regler på en lang række områder. Det gælder eksempelvis i forhold til personale og sikkerhedsmæssige forhold. Der er også fælles krav til de forskellige delsystemer i jernbanesektoren.

På havneområdet er der ikke gennemført en egentlig harmonisering af reglerne i EU.

På postområdet har man i vidt omfang harmoniseret reglerne for postbetjening i Europa, og yderligere liberalisering er på vej.

På energiområdet er der fælles harmoniserede regler for adgang til og benyttelse af el- og gasnettene samt handel over landegrænserne. Der er imidlertid behov for, at reglerne harmoniseres yderligere.

Der er i dag aftalt regler for grænseoverskridende handel med energi. Danmark finder, at reglerne skal strammes op og harmoniseres yderligere.

Danmark finder videre, at man skal skærpe EU-reglerne om adskillelse mellem på den ene side operatørene af de overordnede el- og gastransmissionsnet og på den anden side de kommercielle el- og gasselskaber, der varetager produktion og handel. I dag kræves kun, at det ikke må være de samme selskaber, der står for driften af nettene og for de kommercielle aktiviteter. Ejerne kan godt være de samme. Fra dansk side ønsker man kravet skærpet, således at der ikke må være ejermæssigt sammenfald.

Ved at få etableret en ejermæssig adskillelse fjernes et incitament til diskrimination over for en konkurrerende tredjepart, der søger adgang til at benytte transmissionsnettet. I Danmark er denne ejermæssige adskillelse gennemført ved etableringen af det statsejede selskab Energinet.dk, der ejer og står for driften af de overordnede el- og gasnet og som er uafhængig af kommercielle interesser.

## 2.2. Fair priser

Lave priser på transport forudsætter, at der er reel konkurrence både mellem transportformerne og mellem virksomhederne på det enkelte marked.

I mange tilfælde sørger markedskræfterne for, at priserne ligger på et rimeligt niveau. I situationer med helt eller delvist monopol kan der dog være behov for, at myndighederne regulerer priserne. Det samme kan være tilfældet i situationer, hvor man betaler en afgift for at benytte en given infrastruktur, herunder eksempelvis vejnettet, jernbanenetet, luftrummet eller lufthavne.

Transport- og Energiministeriet går ind for, at man i EU har fælles rammer for opkrævningen af infrastrukturafgifter, således at man sikrer ensartede konkurrencevilkår for virksomhederne i det indre marked. De fælles rammer kan baseres på principper om afgiftsopkrævning, der bør være ikke-diskriminerende og gennemskelige.

Samtidig er det vigtigt, at hensynet til sikring af fair konkurrence og gennemsigtighed afvejes over for hensynet til, at det enkelte land så vidt muligt bør kunne fastlægge niveauet og strukturen af de afgifter, som opkræves inden for landets grænser.

I det følgende belyses nogle områder, hvor der er EU-principper vedrørende priser. I de seneste år er der således vedtaget fælles principper for opkrævninger af afgifter på en lang række områder.

Det gælder eksempelvis det såkaldte Eurovignet-direktiv, som sætter rammer for opkrævning af forskellige typer af afgifter for tunge køretøjer. Mere præcist opereres der med henholdsvis minimumssatser og maksimumssatser samt muligheder for at afvige fra satserne, for eksempel i miljøfølsomme zoner.

På jernbaneområdet har man med den første jernbanepakke fået fælles principper for fastsættelse af afgifter for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen. Og på postområdet har EU præciseret reglerne omkring takstfastsættelse.

På luftfartsområdet har man som led i etableringen af et fælles europæisk luftrum vedtaget fælles EU regler for opkrævning af afgifter til lufttrafiktjeneste, herunder de såkaldte en route-afgifter, som betales ved gennemflyvning af luftrummet.

Transport- og Energiministeriet støtter også, at man har fælles rammer i EU med hensyn til regulering af lufthavnsafgifter. Samtidig skal det dog fortsat være det enkelte land, som bestemmer, hvordan afgifterne i de enkelte lufthavne mere præ-

cist skal reguleres. Kommissionen har primo 2007 fremsat et forslag om luft-havnsafgifter. Hovedelementerne i forslaget er, at der ikke diskrimineres mellem luftfartsselskaber eller passagerer. Videre skal der være konsultationer mellem lufthavne og brugere, og der skal være gennemsigtighed i afgiftsfastsættelsen. Der stilles også krav om kvalitetsstandarder, ligesom afgiftsvariationer kan ske på basis af blandt andet kvalitet, afskrivning, service etc. Endvidere er der hovedprincipper vedrørende security-afgift, og der skal etableres en myndighed i medlemslandene, der sikrer, at direktivet overholdes.

På energiområdet har man vedtaget fælles principper for fordelingen af omkostningerne mellem forbrugere og producenter ved benyttelse af elnettet. Samtidig har transmissionsnetoperatørerne frivilligt indgået ordninger, der kompenserer ejerne af det overordnede transmissionsnet for andre landes transit. Transport og Energiministeriet støtter Europa-Kommissionen i dens bestræbelser på at tilvejebringe et regelsæt for ordningerne. Endelig er det sikret, at forbrugerne betaler den samme tarif, uanset om den ledningsbundne energi er handlet i nærområdet eller i et andet EU land.

### 2.3. Statsstøtte

Begrebet statsstøtte dækker over, når staten giver enkelte virksomheder en eller anden form for økonomisk fordel. Statsstøttebegrebet er meget vidt og omfatter blandt andet også direkte og indirekte støtte ydet af kommuner.

Vurderingen af, hvorvidt statsstøtte er forenelig med fællesmarkedet eller ej, afhænger i de fleste tilfælde af, om støtten samtidig forvrider eller truer med at forvride konkurrencen, og om den truer samhandlen i EU. Kommissionen har på en række områder, blandt andet på luftfartsområdet, udarbejdet retningslinjer vedrørende statsstøtte. Eventuel støtte skal som hovedregel gives på lige vilkår, idet støtten ellers kan skabe konkurrenceforvridning. I visse situationer kan statsstøtte dog være forenelig med fællesmarkedet, og i sådanne situationer kan ovenstående kriterier tilsidesættes. Undtagelser til statsstøttebegrebet i artikel 87, stk. 1, findes i artikel 87, stk. 2, og eventuelt artikel 87, stk. 3.

For Transport- og Energiministeriet er det afgørende, at der er fair og lige konkurrencevilkår for virksomhederne i både transport- og energisektorerne. Transport- og Energiministeriet vil derfor arbejde for, at virksomheder på et liberaliseret marked som udgangspunkt ikke modtager statsstøtte. Det gælder både i forhold til infrastrukturen og i forhold til operatører. På operatørområdet er det særlig vigtigt, fordi støtte til operatører ofte er rettet mod et eller flere udvalgte selskaber, dvs. der skabes konkurrenceforvridende forhold.

På energiområdet kan det dog være nødvendigt at yde statsstøtte for at fremme de energipolitiske mål. Vedvarende energi er for eksempel typisk ikke i stand til at konkurrere med konventionel energiproduktion. Danmark lægger dog vægt på, at også vedvarende energi i videst muligt omfang opererer på markedsvilkår, således at der kun gives den nødvendige støtte for at fremme de energipolitiske mål. Danmark går i den sammenhæng ind for harmonisering af støtten til vedvarende energi på EU-niveau, så den kommende udbygning med vedvarende energi til 20 pct. i 2020 ikke sker ved landenes indbyrdes konkurrence på statsstøtte.

Transport- og Energiministeriet ser gerne, at man får skabt mere fair og lige vilkår hvad angår statsstøtte til havnene i medlemsstaterne. Man støtter derfor, at der på fællesskabsniveau tages initiativ til at fastsætte rammebestemmelser for offentlige investeringer og finansielle forhold i havnene i medlemsstaterne. I dag har adskillige lande i EU en praksis med direkte statslige subsidier til anlæg af ny infrastruktur i havne, hvilket er konkurrenceforvridende i forhold til eksempelvis danske havne, der ikke modtager en sådan støtte.



Rohde Nielsen A/S

*Transport- og Energiministeriet arbejder for, at der skabes lige vilkår for tildeling af statsstøtte til havnene i medlemsstaterne*

På luftfartsområdet er der også efter den endelige liberalisering i starten af 1990'erne tildelt statsstøtte til en række større europæiske luftfartsselskaber. Hverken danske luftfartsselskaber eller det fællesskandinaviske luftfartsselskab, SAS, modtager statsstøtte, hvorfor de er blevet stillet i en urimelig konkurrence-

situation. Af samme grund har Danmark støttet branchen, når der er gjort indsigelser over for statsstøtte i et større omfang. Danmark støtter aktivt, at Kommissionen griber ind over for ulovlig statsstøtte til luftfartsselskaber, og at EU reglerne på dette område får fuldt gennemslag.

Inden for transportområdet har Kommissionen i 2006 fremsat forslag om, at land-, luft- og søfartsområdet skal omfattes af en minimumsfrigatelsesordning, dvs. der skal være nedre grænser for disse områder, hvor støtte op til grænserne er lovlig. Danmark er – trods en overordnet modstand mod statsstøtte – generelt positiv over for forslaget, forudsat at Kommissionen derved kan frigøre ressourcer brugt på ”rutinesager” til brug for de mest konkurrenceforvridende sager. Dette er også i tråd med statsstøttehandlingsplanen om mindre og bedre statsstøtte.

Der er EU-regler om mulighed for støtte inden for området for offentlig persontransport med jernbane og ad vej. Danmark støtter muligheden for, at der kan ydes tilskud til operatørerne på området med henblik på at kunne tilbyde borgerne en bred og god offentlig transport til rimelige priser.

#### *Boks 2.3 Danske synspunkter på liberaliseringsområdet*

##### **Generelt:**

Transport- og Energiministeriet arbejder for fortsat liberalisering af transport- og energimarkedene og for at sikre fair internationale konkurrencevilkår.

Transport- og Energiministeriet vil arbejde for en harmonisering af reguleringen af transport- og energisektoren, således at virksomhederne får mere ensartede konkurrencebetingelser i det indre marked.

Transport- og Energiministeriet lægger også vægt på, at forskellige typer af reguleringsmæssige tiltag på europæisk plan ikke indebærer en u hensigtsmæssig forringelse af de europæiske virksomheders konkurrenceevne i forhold til tredjelandes virksomheder.

##### **Eksempler på konkrete danske interesser:**

Danmark ønsker at fremme konkurrencen på el- og gasmarkederne ved, at stilles krav om ejermæssig adskillelse for de selskaber, der står for drift af overordnede transmissionsnet for el og gas, fra de selskaber, der står for produktion og salg af el og gas.

Transport- og Energiministeriet støtter fælles principper for opkrævningen af infrastrukturafgifter (for eksempel ikke-diskriminerende, gennemskuelig etc.), men ønsker, at den mere detaljerede regulering fastlægges nationalt.

Transport- og Energiministeriet ser gerne, at man i EU får harmoniseret de såkaldte ”weekend bans”, som er restriktioner for, hvornår tunge køretøjer må køre i weekenderne.



### 3. Fælles tekniske standarder

Fælles tekniske standarder har på linje med liberaliseringen og den fri markedsadgang i høj grad været nøglen til at få etableret et egentligt indre marked.

Der findes mange eksempler på, at forskellige tekniske standarder har gjort det besværligt at handle på tværs af landegrænserne i Europa. Eksempelvis måtte producenter af fjernsyn tidligere tilpasse apparaterne til de specifikke tekniske standarder, som man havde i de forskellige europæiske lande.

Historisk set har forskelle i sporbredde på jernbaneområdet været et effektivt værn mod grænseoverskridende krigstransporter. Siden hen har mere fredelige internationale transporter fået større betydning, og i dag, hvor det indre marked er en af grundpillerne i det europæiske samarbejde, er det ikke hensigtsmæssigt med sådanne forskelle, der komplicerer transport på tværs af landegrænserne.



Kilde: René Strandbygaard

*Forskel i sporbredden på jernbaneområdet komplicerer international togtransport*

Fælles tekniske standarder skærper konkurrencen og den fri handel i Europa. Det indre marked er langt større end de nationale markeder og øget konkurrence mellem flere producenter giver forbrugerne i Europa mere attraktive priser. Der er stordriftsfordele forbundet med at producere til et større marked og dertil kommer, at den skærpede konkurrence er med til at presse priserne.

Derudover er fælles tekniske standarder på europæisk plan hensigtsmæssige eller måske ligefrem nødvendige af hensyn til:

- Interoperabilitet
- Valgfrihed
- Sikkerhed
- Miljøhensyn

Ved *interoperabilitet* på EU-niveau forstås, at alle delsystemer – som for eksempel et nationalt net – indgår i et europæisk transportnet på en sådan måde, at sikker og kontinuerlig transport kan finde sted. Sagt med andre ord: der må ikke være flaskehalse eller ventetider, hvor der skiftes fra et undernet til et andet undernet.

*Valgfrihed* betyder, at operatører m.m. ikke er bundet til én producent, men frit kan vælge mellem alle producenter, der tilbyder produkter i det indre marked.

*Sikkerhed* betyder i denne sammenhæng navnlig, at der er fælles mindstekrav til sikkerheden, hvilket får stigende betydning, fordi international transport øges.

*Miljøhensyn* betyder blandt andet, at der er fælles mindste-standarder, så mulighederne for at "konkurrere på miljøet" reduceres.

### **Globale regler**

I mange sammenhænge kan det være fornuftigt at skabe fælles EU-regler for tekniske standarder, men det kan også være hensigtsmæssigt, hvis man har de samme tekniske regler på verdensplan.

Luftfart er et globalt transportområde. Af den grund er det hensigtsmæssigt, at luftfarten overvejende reguleres internationalt, så alle aktører underlægges samme rammevilkår. Det giver en vis sikkerhed for fair og lige konkurrence. På luftfartsområdet vil Transport- og Energiministeriet derfor arbejde for, at EU-lovgivningen er i overensstemmelse med de standarder, man har i den internationale luftfartsorganisation ICAO.

På køretøjsområdet har man gennem længere tid arbejdet med at få fælles internationale tekniske regler inden for rammerne af FN (UN/ECE). Derved bliver det muligt at afsætte køretøjer, der opfylder reglerne, på det globale marked.

### *Boks 3.1 Hvor udbredte er tekniske standarder?*

**Luftfarten** er i høj grad præget af fælles tekniske standarder – primært på globalt plan, men også i EU-regi.

På **vejtransportområdet** er der en del tekniske standarder, herunder både i forhold til køretøjerne (køretøjstekniske krav) og til infrastrukturen. Eksempelvis er der inden for det vejtekniske område ca. 500 produkt- og prøvningsstandarder, der omhandler vejmaterialer og vejudstyr.

I **jernbanesektoren** har forskelle i sporbredden betydet, at man ikke uhindret har kunnet køre overalt i EU. Andre eksempler på tekniske standarder på jernbaneområdet, som skaber og stadig skaber barrierer, er tekniske standarder for signaler, stationsindretning og forskellig spænding i strømsystemerne. Tekniske standarder på jernbaneområdet benævnes ofte TSI (Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet), som er harmoniserede i for eksempel tekniske specifikationer for interoperabilitet vedrørende togkontrollsystemer.

På **havneområdet** er der i en vis udstrækning fælles tekniske standarder.

På **postområdet** er der mange fælles standarder, som er fastsat såvel på EU-plan som globalt, og et nyt postdirektiv-forslag fastslår, at arbejdet med at udvikle fælles standarder skal fortsætte.

På **energiområdet** er der frivilligt indgået aftaler om fælles tekniske standarder for den grænseoverskridende transmission af el og gas, herunder fælles regler for frekvens, stabilitet, brændværdier, tryk etc. Transport- og Energiministeriet støtter Kommissionen i at gøre dem til fælles EU-standarder. Der foreligger mange EU-standarder for energiforbrugende apparaters energieffektivitet. For tiden foregår et stort arbejde med at fastlægge minimumskrav til en række husholdningsapparater mv.

## 3.2. Konkurrence på tværs af grænserne

Forskelle i tekniske krav kan være en handelshindring, der begrænser den internationale konkurrence. Det gælder i forhold til produkter, hvor de begrænser den fri handel, hvis landene stiller forskellige krav til, hvilke tekniske standarder produkterne skal leve op til. Dette gælder for eksempel områder som køretøjer og el-forbrugende apparater. Det gælder også i forhold til transportsystemer samt el-

og gastransmission, hvor grænseoverskridende transportere og el- og gashandel over landegrænserne ofte forudsætter, at man har de samme tekniske standarder i forskellige lande.

Derudover kan forskel i tekniske standarder også betyde, at for eksempel reparation af transportmidler i et vist omfang bliver knyttet til en operatørs hjemmebase.

Fravær af fællesstandarder på jernbaneanrådet har eksempelvis for togkontrolsystemernes vedkommende – der er mere end 20 forskellige systemer i Fællesskabet – betydet, at leverancer og vedligehold af togkontrolsystemer i rullende materiel ikke alene er knyttet til en operatørs hjemmebase, men at et enkelt firma reelt har monopol (pga. systemrettigheder) på leverancer til materiel, der befarer et bestemt geografisk område. Det er eksempelvis situationen i Danmark i dag. Det betyder samtidig, at materiellet udelukkende er bundet til anvendelse i det pågældende område.

Forskelle i tekniske standarder kan hæmme konkurrencen mellem transportvirksomheder fra forskellige lande. Et godt eksempel herpå er jernbanesektoren, hvor der dels har været begrænset interoperabilitet, og hvor man samtidig på de nationalt opdeltede markeder som regel har baseret sig på nationale leverandører af for eksempel det rullende materiel.

For at få skabt øget konkurrence og et ægte indre marked for jernbanetransport er der på europæisk plan vedtaget regler om blandt andet interoperabilitet i de europæiske jernbanenet, som skal sikre, at forskellige tekniske systemer kan fungere sammen. I praksis indebærer dette, at der fastsættes en lang række fælleseuropæiske tekniske standarder, eksempelvis for signalsystemer, som gør, at det europæiske jernbanenet gradvist udvikles til at blive et sammenhængende hele.

Samtidig medfører øget interoperabilitet, at producenter af jernbaneudstyr vil kunne afsætte deres produkter på et større marked, hvilket bidrager til at reducere prisen på disse produkter.

Fælles tekniske standarder gør det muligt at afsætte det samme produkt på et større marked. Det gælder i forhold til jernbaneudstyr, men det gælder også i forhold til eksempelvis bilproduktion.

Danmark har ingen produktion af biler, men vi har en stor produktion af påhængskøretøjer og har derfor alligevel i samme grad som mange andre europæiske lande en direkte kommerciel interesse i, hvilke tekniske krav m.v. der stilles til køretøjer. Det er i dansk interesse, at kravene er ensartede, da ensartede krav betyder, at produktionen af køretøjer kan tilrettelægges mere effektivt, og dermed kan forbrugerne i sidste ende købe billigere køretøjer.

Inden for det vejtekniske område er fælles tekniske standarder en fordel for danske virksomheder. Fælles produktstandarder for vejstribematerialer har medført en væsentlig stigning i den danske eksport af vejstribeprodukter og måleudstyr til registrering af stribematerialers lystekniske egenskaber.

### 3.3. Sikkerhed og fælles tekniske krav

Fællesskabet skal bidrage til et højt forbrugerbeskyttelsesniveau. Dette kan blandt andet ske gennem harmoniserede regler, som fastlægger mindstekrav til beskyttelsesniveauet, dvs. tekniske krav, som kan have betydning for sikkerheden.

Et godt eksempel på regler, der skaber øget sikkerhed og tryghed for forbrugerne, er regler om *obligatorisk* anvendelse af sikkerhedssele i almindelige køretøjer, herunder også bestemmelser om at små børn ikke må fastspændes i voksensele, men skal sidde i en særlig barnestol.

Et andet eksempel er i relation til sovebusser. Der er fælles EU-regler om sikkerhedssele i turistbusser. Reglerne indeholder tekniske standarder for seleterne, men reglerne giver imidlertid ikke fabrikanterne pligt til at installere dem i turistbusserne. Transport- og Energiministeriet mener derfor, at hvis disse bestemmelser skal være effektive, er det nødvendigt at pålægge fabrikanterne af turistbusser at forsyne alle sæder med sikkerhedssele.



*Selehusker i en Mazda3*

Transport- og Energiministeriet arbejder aktivt for, at man i EU får så sikre køretøjer som muligt gennem en række køretøjstekniske krav, herunder obligatorisk anvendelse af selehuskere, dvs. en enhed der reagerer, hvis selen ikke benyttes, samt obligatorisk stabiliseringsystem (ESP) i biler, dvs. et elektronisk stabiliseringsystem, der kan modvirke væltning og udskridning ved automatisk afbremsning af ét eller flere hjul.

Allerede inden Danmark blev optaget i det daværende EF, var der vedtaget regler for typegodkendelse med tekniske krav til køretøjer, som løbende er blevet opdateret. Der er i sommeren 2007 vedtaget et nyt rammedirektiv om typegodkendelse, som vil medføre, at flere køretøjstyper bliver omfattet.

Det er ikke kun til køretøjer, at der på europæisk plan stilles en række fælles krav. Det gælder eksempelvis også til luftfartøjer, hvor der stilles en lang række tekniske krav til fly. Det europæiske luftfartssikkerhedsagentur EASA har ansvaret for typegodkendelsen af luftfartøjer, hvilket omfatter certificering af de motorer og flydele, som skal anvendes til flytrafik i EU. Transport- og Energiministeriet støtter en fælles europæisk tilgang på dette område.

Trafiksikkerhedsmæssige hensyn taler ikke kun for tekniske krav til køretøjer, fly m.v., men også for fælles krav til eksempelvis tekniske elementer i vejinfrastrukturen. Eksempelvis kan markante forskelle i asfaltens friktion have konsekvenser for den grænseoverskridende trafik.

Relevant elektronisk information til trafikanterne kan bidrage til at øge trafiksikkerheden.

Hvis man skal tilvejebringe elektronisk information, som er forståelig for alle trafikanter i hele EU, kræver det blandt andet, at man har ensartede digitale beskrivelser af vejnettet. Transport- og Energiministeriet finder, at der i EU-regi bør udvikles tekniske specifikationer til digitale beskrivelser af vejnettet. Der er også behov for tekniske kravspecifikationer for signaludstyr, variabel skiltning og elektronisk kommunikeret information.

Det er Transport- og Energiministeriets vurdering, at der er behov ikke bare for standardisering af funktionelle egenskaber, men også for typegodkendelsesordninger og krav om CE-mærkning. CE-mærket er et fælleseuropæisk mærke, som dokumenterer, at et givet produkt er i overensstemmelse med de fælleseuropæiske krav og standarder for produktet. CE-mærket tjener således til at reducere antallet af tekniske handelshindringer i EU.

### 3.4. Miljø og fælles tekniske krav

Miljøhensyn kan motivere fælles tekniske krav. Det kan for eksempel være på støjområdet, hvor man ønsker en begrænsning, dvs. man fastlægger øvre støjgrænser for for eksempel fly. Det kan også være på CO<sub>2</sub>-området, hvor der på det seneste er fremlagt forslag fra Kommissionen på både luftfarts- og vejtransportområdet.

Danmark ønsker, at EU indgår ambitiøse aftaler med bilindustrien om at fastsætte forpligtende minimumskrav til, hvor langt nye person- og varebiler kan køre på literen.

EU har i dag en frivillig aftale med bilindustrien om CO<sub>2</sub>-udslippet per kørt kilometer. Aftalen er, at brændstofforbruget for nye personbiler, der sælges i EU i 2008/2009, i gennemsnit ikke må udlede mere end 140 g CO<sub>2</sub>/km, og målsætningen er, at det kommer ned på 120 g i 2012. Danmark mener, at en langsigtet målsætning bør være højest 100 g CO<sub>2</sub>/km i 2020. Det vil betyde meget betydelige reduktioner i brændstofforbruget.

I EU har man derudover fælles regler om emissioner fra køretøjer i det såkaldte EURO-normsystem. Systemet har blandt andet medført krav om katalysatorer på nye benzinbiler. I EU har man også fælles tekniske standarder for afprøvning af køretøjer. Disse standarder specificerer blandt andet, hvordan man måler støj og brændstofforbrug for køretøjerne.

Tekniske krav til tunge køretøjer har bevirket, at vejtransportens udledninger af en række stoffer er reduceret voldsomt over det seneste par årtier.

Miljøhensyn kan også tilgodeses ved at koble et transportmidlets miljøbelastning til en betalingsstruktur, dvs. således at man betaler højere afgift, jo mere man miljøbelaster.

I et direktiv om afgifter på tunge køretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (eurovignetdirektivet) er der indbygget mulighed for at variere afgiftsopkrævning i relation til emissionsklasser, dvs. hvilken EURO-norm der er tale om. Det vil sige, at afgiftens størrelse i disse tilfælde hænger sammen med, hvilke tekniske krav et køretøj lever op til.

På energiområdet er der fælles tekniske krav til kraftværkers udledning af miljøskadelige stoffer. Fælles regler er afgørende for blandt andet at modvirke konkurrenceforvridning som følge af forskellige nationale krav.

Derudover foreslog Danmark i det danske politiske indspil til en samlet energipolitik for Europa fra oktober 2006, at man hurtigt indfører ambitiøse minimums-normer for energieffektiviteten for en række produkter (blandt andet hvidevarer, motorer, pumper, kedler, computere, TV, opladere). I den forbindelse fremhæves apparaternes standby-forbrug som et særligt indsatsområde, hvor Danmark ønsker, at det stigende standby-forbrug inden 2010 begrænses gennem fastsættelse af et maksimumskrav på 1 Watt for de fleste produkters standby-forbrug.

Krav til energiforbrugende apparaters energieffektivitet kan ikke opstilles som nationale krav, fordi de ville komme til at fungere som tekniske handelshindringer, der er i modstrid med EF-traktatens bestemmelser om varernes frie bevægelighed på det indre marked. I 2005 blev der vedtaget et rammedirektiv for opstilling af minimumseffektivitetskrav til energiforbrugende apparater (det såkaldte "ecodesign-direktiv"). Kommissionen er på grundlag af dette direktiv for tiden i fuld gang med at udarbejde energieffektivitetskrav til en række husholdningsapparater mv.

### 3.5. Nærhed og fælles tekniske standarder

Fælles tekniske standarder er nødvendige på en lang række områder, men der er dog også områder, hvor det ikke er hensigtsmæssigt, at man har fælles standarder på europæisk plan.

Vejdimensioner og andre tekniske regler knyttet til etablering m.m. af veje er et område, hvor der ikke er fælles regler. Der er heller ikke fælles regler for, hvilken elektrisk spænding en metro eller et S-tog eller lignende skal køre på, ligesom der heller ikke er regler om sporbredde, stationsindretning m.v. Det er næppe hensigtsmæssigt at etablere fælles regler på ovenstående områder, idet der spiller en række lokale og regionale forhold ind, som ikke bør reguleres på EU-niveau. Dog kunne man godt forestille sig fælles vejdimensionsregler m.m. knyttet til nyetablering af de strækninger, der indgår i det transeuropæiske net. Videre gælder det i relation til afmærkning af vejarbejde, hvor det ikke ville være hensigtsmæssigt med fælles tekniske standarder på europæisk plan. På dette område er det hensigtsmæssigt, at standarderne fastlægges under hensyntagen til de nationale regler, herunder eksempelvis de nationalt fastlagte hastighedsgrænser på forskellige vejstrækninger og de nationale regler for arbejdsmiljø.



*Boks 3.2 Danske mål i forhold til fælles tekniske standarder***Generelt:**

Transport- og Energiministeriet arbejder for, at man får fælles tekniske standarder i EU, hvor det er hensigtsmæssigt.

Transport- og Energiministeriet arbejder generelt for øget interoperabilitet i de europæiske transportsystemer.

**Eksempler på konkrete danske interesser:**

- Danmark ønsker fælles krav til energieffektiviteten i energi-forbrugende apparater.
- Danmark ønsker, at det inden 2010 bliver et krav, at standby-funktionen i alle elforbrugende apparater højst må bruge 1 Watt.
- Danmark ønsker, at brændstofforbruget i nye personbiler skal bringes ned til højst 100 g CO<sub>2</sub>/km i 2020.
- Transport- og Energiministeriet ønsker, at det bliver et krav, at der skal være selehuskere og ESP som standardudstyr i alle personbiler.
- Transport- og Energiministeriet ønsker, at der i EU udvikles tekniske specifikationer til digitale beskrivelser af vejnettet.



## 4. Færre flaskehalse og forsinkelser

Mange danskere har prøvet at sidde i kø i deres bil, ventet på et forsinket tog eller siddet i en lufthavn og ventet på et forsinket fly – såvel i Danmark som i udlandet, for eksempel i forbindelse med forretningsrejser eller ferie. Det kan være både irriterende og stressende, idet denne tid af mange opleves som spild af tid. Det er i øvrigt dyrt for virksomhederne, hvis det tager lang tid at levere en vare eller for medarbejderne at nå på arbejde eller frem til et møde. Forsinkelser i transportkæderne koster hvert år samfundet store beløb.

Effektive og velfungerende transportsystemer er utrolig vigtige for den enkelte borger og for det europæiske erhvervsliv, der gerne skulle kunne fastholde eller forbedre sin konkurrenceevne set i et globalt perspektiv.

### 4.1. Flaskehalse og forsinkelser

Køer og forsinkelser kan skyldes forskellige forhold. Nogle gange er det ulykker eller tekniske problemer. Andre gange er problemet flaskehalse, eksempelvis fordi der ikke er kapacitet nok. Det kan også være, at kapaciteten simpelthen ikke udnyttes godt nok.

Problemer med flaskehalse og forsinkelser er noget man, jf. boks 4.1, kender til i alle dele af transportsektoren.

#### *Boks 4.1 Problemer med flaskehalse og forsinkelser*

**Flytrafikken** er jævnlige udsat for forsinkelser. Forsinkelserne kan både skyldes trængsel i lufthavne og i luften.

**Vejtrafikken** er i et europæisk perspektiv udsat for trængsel, især i mange centrale europæiske lande. Derudover er der ofte trængsel i og omkring Europas større byer.

**Jernbanetrafikken** er også udsat for forsinkelser. Det gælder ikke mindst den grænseoverskridende godstransport.

På **havneområdet** er visse større europæiske havne kendetegnet ved mangel på kapacitet, herunder kan også forbindelser mellem havne og deres bagland udgøre flaskehalse.

På **postområdet** er den grænseoverskridende udveksling af post blevet forbedret væsentligt i de senere år.

På **energiområdet** opererer man med begrebet flaskehalse i forbindelse med den grænseoverskridende handel med el og naturgas. Kapaciteten i de grænseoverskridende transmissionsforbindelser er på visse tidspunkter betydelig mindre end handelsbehovet med deraf følgende konsekvenser for prisdannelsen i markedet. Andre gange er det ineffektive administrative regler for den grænseoverskridende energihandel, der medvirker til, at kapaciteten ikke udnyttes optimalt.

## 4.2. God fremkommelighed

Mange faktorer vil bidrage til øget trafik og trængsel og handel med energi over grænserne i de kommende årtier. Hvis man skal sikre, at vi i de europæiske lande fortsat har en god fremkommelighed og transmissionskapacitet, må der iværksættes initiativer i forhold til flaskehalse og forsinkelser – både nationalt og på europæisk plan.

Danmark vil derfor i EU arbejde for, at man iværksætter initiativer, der kan reducere flaskehalse og forsinkelser. Det gælder både investeringer i de såkaldte transeuropæiske transportnetværk (TEN-T) og energinetværk (TEN-E), jf. nedenfor. Det gælder også forskellige initiativer, der er rettet mod at udnytte den eksisterende infrastruktur bedst muligt.

I EU har flaskehalse i mange år stået centralt på dagsordenen. I Kommissionens hvidbog om den europæiske transportpolitik fra 2001 er fjernelse af flaskehalse ét af tre væsentlige problemer, som man peger på skal løses<sup>2</sup>. I Kommissionens grønne bog om en europæisk energistrategi fra 2006 er udbygningen af den europæiske grænseoverskridende energiinfrastruktur et vigtigt tema.

---

<sup>2</sup> Kommissionen anfører i 2001-hvidbogen, at de væsentligste problemer, der skal løses er:

- Midler til at finansiere infrastruktur og fjerne flaskehalse, TEN-T er en forudsætning for dette, og indregning af transportens eksterne omkostninger er vigtigt.
- Der skal være politisk vilje til at vedtage 60 bebudede initiativer.
- Brugernes behov skal imødekommes, og brugeren skal placeres i centrum i transportpolitikken.



Kilde: Det Europæiske Fællesskab, 2007

*Der er ofte trængsel på vejnettet i og omkring Europas større byer*

### 4.3. Investeringer

Investeringer kan være nøglen til at få fjernet flaskehalse i transportsystemet og i energiinfrastrukturen.

Danmark finder det positivt, at EU yder økonomisk støtte til investeringer i de transeuropæiske netværk (TEN). TEN-netværket består blandt andet af grænseoverskridende infrastruktur i Fællesskabet, herunder både vejforbindelser, jernbaneforbindelser, lufthavne og energinetværk.

TEN-programmet er for en stor dels vedkommende rettet mod transportnetværk og for en væsentlig mindre dels vedkommende mod energinetværk. Når budget og program for TEN-E er væsentlig mindre end for TEN-T, skyldes det den alt-overvejende kommercielt baserede finansiering af de eksisterende energiinfrastrukturer.

Sigtet med TEN-programmet er at fjerne flaskehalse på transport- og energihovedakserne og forbinde de nationale netværk med hinanden, så de forskellige regioner i EU og de nationale netværk bindes sammen af en moderne og effektiv infrastruktur.

**TEN-T**

I forbindelse med udvidelsen af EU har man fastlagt i alt 30 prioritetsprojekter, herunder også projekter i de nye medlemslande i Central- og Østeuropa. Blandt de 30 prioritetsprojekter indgår blandt andet en højhastighedsjernbaneforbindelse mellem Lyon i Frankrig og Torino i Italien, en højkapacitetsjernbaneforbindelse mellem München og Verona i Italien (Brenner Basis Tunnel-projektet) og en fast forbindelse over Femern Bælt. For Danmark er det særligt vigtigt, at Kommissionen er parat til at yde økonomisk støtte til etableringen af en fremtidig fast forbindelse over Femern Bælt. Femern projektet er et nøgleelement i den nord-sydgående transportakse, der forbinder de nordiske lande med Centraleuropa. Forbindelsen vil kunne styrke integrationen mellem Skandinavien og Kontinentet, og ikke mindst jernbanetransport vil blive styrket med den faste forbindelse.

Et andet TEN-prioritetsprojekt er de såkaldte 'sømotorveje', hvor Danmark navnlig har interesse i udviklingen af 'sømotorveje' i Østersøområdet. Der lægges fra dansk side vægt på, at støtten til 'sømotorveje' gives således, at flest muligt operatører får gavn af den, dvs. gennem støtte til investeringer i havneinfrastruktur samt adgangsveje til og fra havne.

Hovedstrækningerne på det danske jernbanenet indgår i det transeuropæiske jernbanenet. Det indebærer, at der kan søges TEN-støtte til nybygninger og opgraderinger på disse strækninger. Dette er for eksempel aktuelt i relation til udbygningen af sporkapaciteten på strækningen mellem København og Ringsted, hvad enten der vælges anlæg af et 5. spor langs den eksisterende strækning via Roskilde eller en 'nybygningsløsning' via Køge.

På vejområdet betegnes det primære transeuropæiske vejnet TERN (Transeuropæan Road Net). I Danmark er det E-vejnettet, herunder det store motorvejs-H, som udgør den danske del af det transeuropæiske vejnet. Det er dog ikke i alle europæiske lande, at det er de overordnede motorveje, som er en del af det transeuropæiske vejnet. Set med danske øjne er det vigtigt, at overordnede motorveje indgår i det transeuropæiske vejnet, fordi det af hensyn til fremkommeligheden med mere er vigtigt at have et vejnet af høj ensartet standard med minimal trængsel. Transport- og Energiministeriet vil derfor arbejde for, at man på europæisk plan revurderer, hvilke veje, der skal være en del af det transeuropæiske vejnet TERN, og at ressourcer rettet mod at afhjælpe trængselsproblemer kanaliseres til det i et EU-perspektiv relevante vejnet.

**TEN-E**

De Transeuropæiske Netværk for Energi (TEN-E) har til formål at fremme produktion, distribution og anvendelse af energiressourcer samt udvikling af vedva-

rende energikilder. Formålet er endvidere at fremme udvikling af mindre gunstigt stillede områder i Europa og dermed bidrage til at styrke den økonomiske og sociale samhørighed samt at øge energiforsyningsikkerheden, blandt andet ved at udbygge energiforbindelserne til tredjelande.

Kommissionen har identificeret 42 prioriterede transmissionsforbindelser, heraf 32 eltransmissionsforbindelser og 10 gastransmissionsforbindelser. I de 32 eltransmissionsforbindelser indgår udvidelse af en række forbindelser, herunder forbindelser mellem Danmark og Norge og Danmark og Tyskland. I de 10 gastransmissionsforbindelser indgår en udvidelse af forbindelsen Danmark–Tyskland–Sverige. Kommissionen har i sin strategiske energiredegørelse peget på behovet for at udpege EU-koordinatorer for at fremskynde de mest afgørende prioriterede projekter af europæisk interesse, herunder vedrørende forbindelser til havvindmølleparker i Nordeuropa.

Transport- og Energiministeriet arbejder for, at der udarbejdes fælles regler, der forpligter medlemslandene til at samarbejde på tværs af grænserne om netudbygning, og at det tydeliggøres, at udbygningen ikke kun skal ske af hensyn til forsyningssikkerheden, men også af hensyn til et velfungerende konkurrencemarked.



Kilde: Det Europæiske Fællesskab, 2007

*På energiområdet er der store udfordringer for den grænseoverskridende handel med elektricitet og naturgas*

## 4.4. Bedre udnyttelse af kapaciteten

I en række situationer kan der også være meget at vinde ved at udnytte den eksisterende kapacitet bedre. Det gælder både i forhold til flytrafikken, vejtrafikken, jernbanetrafikken og el- og gastransmissionen over grænserne.

Transport- og Energiministeriet vil arbejde for, at man i EU får gennemført en række forskellige initiativer, der er rettet mod at forbedre udnyttelsen af den eksisterende kapacitet.

Længere vogntog (modulvogntog) på vejområdet vil kunne transportere mere end konventionelle vogntog, og hvis man i større omfang anvender længere vogntog, vil færre vogntog kunne varetage godstransportbehovet på vej. To modulvogntog, der er lastvogntog med en længde på op til 25,25 meter, kan transportere lige så meget gods som tre almindelige vogntog. Vogntog i international trafik er i dag underlagt en øvre vægtgrænse på 40 tons, mens man i forsøg med modulvogntog opererer med 60 tons totalvægt.

Intelligente Transport Systemer (ITS) er de sidste 10-20 år blevet stadigt mere udbredte i EU, blandt andet fordi de har kunnet bidrage væsentligt til fremkommeligheden. EU har igennem rammeprogrammerne for forskning og udvikling og gennem det såkaldte TEMPO-program støttet udviklingen og harmoniseringen af ITS. TEMPO-programmet forventes erstattet af det planlagte EASYWAY-program, der ligesom TEMPO baseres på at støtte regionerne i EU, hvor Norden og Nordtyskland er samlet i det såkaldte euroregionale VIKING-projekt, som udløb ved udgangen af 2006.

Gennem udvikling, samordning og standardisering af ITS-systemer skabes synergieffekter, større konkurrence på markedet og en styrkelse af den europæiske IT-industri. Transport- og Energiministeriet mener, at de fælleseuropæiske udviklings- og harmoniseringsbestrebelse inden for ITS-området skal videreføres og støttes.

I Kommissionens 2006-midtvejsevaluering af hvidbogen på transportområdet fra 2001 fokuserer man på vækst og beskæftigelse, og på baggrund af indhøstede erfaringer lægger man – i forhold til den oprindelige Hvidbog – op til en mere balanceret og realistisk målsætning i forhold til at flytte gods fra vej til andre transportformer. Mere konkret udgør hovedelementerne i Kommissionens midtvejsevaluering af hvidbogen navnlig følgende:

1. En europæisk politik for bæredygtig mobilitet skal baseres på en bredere vifte af politiske redskaber,



2. Hver enkelt transportform skal optimeres,
3. Alle transportformer skal gøre mere miljøvenlige, sikre og energieffektive,
4. Samordnet modalitet, dvs. effektiv anvendelse af forskellige transportformer hver for sig og i kombinationer, vil medføre optimal og bæredygtig udnyttelse af ressourcerne.

Transportministerrådsmødet erkendte i overensstemmelse med hvidbogens midtvejsevaluering i oktober 2006 derfor også, at det er nødvendigt at omlægge EU's transportpolitik for at tage højde for nye udviklingstendenser, især EU-udvidelser, globalisering, voksende afhængighed af olie og de høje oliepriser, teknologiens og innovationens stigende betydning, internationale forpligtelser på miljøområdet (Kyoto målsætningerne) og den vedvarende terrortrussel.

Centrale elementer i denne strategi er især, at hver enkelt transportform skal optimeres, alle transportformer skal gøre mere miljøvenlige, sikre og energieffektive. Effektiv anvendelse af forskellige transportformer hver for sig og i kombinationer vil medføre optimal og bæredygtig udnyttelse af ressourcerne.

Transport- og Energiministeriet er generelt enig i denne tilgang og støtter især optimering af hver enkelt transportform og øget samspil mellem transportformerne.

Hvis man fuldt ud skal udnytte infrastrukturkapaciteten, er det nødvendigt med forskellige tekniske systemer, eksempelvis togkontrollsystemer, som gør det muligt at afvikle mere togtrafik på de samme strækninger.

I Danmark vil den forestående udskiftning af signalsystemet på det danske jernbanenet formentlig kunne få TEN-støtte. Danmark planlægger således at indføre det europæiske togkontrollsystem ETCS, som sammen med en radiokommunikationsdel udgør det såkaldte European Rail Traffic Management System (ERTMS). ERTMS er et vigtigt element i indførelsen af interoperabilitet mellem EU-medlemslandenes jernbanesystemer.

På luftfartsområdet vil en del forsinkelser af flytrafikken kunne reduceres ved en mere effektiv afvikling af flytrafikken i luftrummet over Europa. I dag er luftrummet over Europa opdelt i en række blokke, der afspejler landegrænser m.v. Det betyder, at flyene må flyve i faste korridorer. I EU-regi er man imidlertid blevet enige om at etablere et såkaldt "fælles europæisk luftrum", hvor luftens landeveje "rettes ud" og, hvor man standardiserer teknisk udstyr og harmoniserer procedurer. Danmark tager aktivt del i arbejdet om, hvordan man får implementeret "et fælles europæisk luftrum".

Blandt de mange hovedkomponenter i "det fælles europæiske luftrum" er også bedre brug af den fælles militære/civile udnyttelse via den såkaldte fleksible brug af luftrummet.

I relation til "det fælles europæiske luftrum" er Danmark i samarbejde med Sverige ved at analysere perspektiverne ved et udbygget dansk-svensk samarbejde omkring lufttrafik tjeneste. Disse analyser får økonomisk støtte fra TEN-T programmet.

I mange af de større europæiske lufthavne er mangel på kapacitet et betydeligt problem. Konsekvensen kan være, at det er vanskeligt at sikre, at alle luftfartsselskaber kan starte og lande, når de ønsker det. Der er fælles regler om fordeling af start- og landingstilladelser (de såkaldte slots) i EU's overfyldte lufthavne, hvor tilladelserne fordeles efter nogle kriterier. Kriterierne er en form for balance, hvor luftfartsselskaber på den ene side sikres en vis portion slots, som de har haft i tidligere sæsoner, samtidig med at nye luftfartsselskaber sikres mulighed for at kunne komme ind på en lufthavn og flyve.



Kilde: Statens Luftfartsvesen/Fotograf Ted Fahn

*Der er svære trængselsproblemer i flere af Europas lufthavne*

Slots er en meget væsentlig konkurrencefaktor i overfyldte lufthavne. Slots handles mellem luftfartsselskaber, i visse tilfælde til meget store beløb. Kommissionen har længe næret ønske om, at slotsreglerne også omfatter dette element, dvs. at

regler om handel med slots indgår i de fælles regler. Kommissionen har derfor bebudet en revision af slotsreglerne. Fra dansk side vil man i givet fald arbejde for, at der er sund og fair konkurrence hvad angår fordeling af slots. Samtidig skal der tages højde for utilsigtede konsekvenser af handel med slots, for eksempel at mindre operatører ikke har råd til at købe de nødvendige slots.

Store dele af luftfartserhvervet peger imidlertid på, at en revision af slotsfordelingen næppe vil løse trængselsproblemerne i EU's overfyldte lufthavne. Kapaciteten er flere steder ikke tilstrækkelig, og en løsning af problemet vil kræve større kapacitet i overfyldte lufthavne.

På energiområdet er der også plads til forbedring af den måde, den eksisterende kapacitet i de grænseoverskridende el- og gastransmissionsnet udnyttes. Det gældende EU-regelsæt sikrer ikke altid en optimal udnyttelse af kapaciteten, når der opstår flaskehalse i systemet. Fra dansk side vil man arbejde for at sikre, at flaskehalse entydigt håndteres efter markedsorienterede principper, der sikrer en effektiv kapacitetsudnyttelse, således at elektriciteten, når der er prisforskelle, altid bevæger sig fra et lavprisområde mod et naboopråde med højere priser. Det skal ikke alene gælde for den grænseoverskridende elhandel, men er ligeså vigtig i forbindelse med flaskehalse, der opstår internt i nationale transmissionsnet. Tilstrækkelig kapacitet mellem landsdele og over landegrænser medvirker til at øge konkurrencen i markedet. Der er omkostninger forbundet med at øge kapaciteten, men der er også samfundsøkonomiske fordele forbundet med en reduktion af flaskehalse. Hvor markeds kræfterne ikke selv kan regulere forholdene tilfredsstillende, kan staten træde til og skabe bedre forhold. Fra dansk side vil man arbejde for, at kapaciteten udbygges, når gevinsterne herved er større end omkostningerne til en udvidelse. Der er eksempelvis taget beslutning om etablering af en elektrisk forbindelse mellem Øst- og Vestdanmark (Storebæltsforbindelse).

## 4.5. Kørselsafgifter

Vejafgifter og kørselsafgifter, hvor afgiften er afhængig af den tilbagelagte strækning, er indført i en lang række europæiske lande. Formålet med de forskellige former for afgifter har ofte været finansiering af infrastrukturen, men der er i det seneste årti kommet øget fokus på at anvende afgifterne til at regulere trafikken, fx i London, Stockholm, Holland og Trondheim.

Samtidig er der på europæisk plan og støttet af Kommissionen blevet arbejdet intensivt på at harmonisere og standardisere både de tekniske og de procedure- og kontraktmæssige forhold inden for vejafgifter for at sikre en smidig håndtering af vejafgiftsopkrævningen, så trafikanterne og trafikken generes mindst muligt.

I 2005 vedtog man et direktiv om interoperabilitet mellem de europæiske vejafgiftssystemer, og efterfølgende har tekniske eksperter arbejdet med at finde løsninger på de udfordringer, der har vist sig. Der er nu lagt op til et antal rådsbeslutninger, som skal sikre, at vejafgiftssystemer i de europæiske lande bliver så enkle som mulige for trafikanterne. Der er blandt andet lagt op til, at alle trafikanter skal kunne nøjes med at installere én elektronisk enhed i bilen, tegne én kontrakt med et vejafgiftsselskab og kun modtage én samlet faktura (hver periode) på vejafgifter for kørsel på de afgiftsbelagte veje i Europa.

Danmark går ind for harmoniserede betingelser for opkrævning af vejafgifter og brugsafgifter med tilknytning til benyttelse af visse infrastrukturer for at sikre fair konkurrence mellem transportoperatørerne. Der er fælles regler på området i form af det såkaldte eurovignetdirektiv. Bestemmelserne gælder helt overvejende for det overordnede transeuropæiske vejnet. Det er helt op til medlemslandene at beslutte, om der skal finde afgiftsopkrævning sted. Danmark opkræver afgifter for benyttelse af den faste forbindelse over Storebælt og på Øresundsforbindelsen samt for udenlandske lastbilers kørsel på det overordnede vejnet og dansk indregistrerede lastbilers kørsel på hele det danske vejnet.

For Danmark er det vigtigt, at der kan sikres lige konkurrencevilkår på markedet for vejgodstransport i EU. Dette bør ske på en måde, således at man af hensyn til dansk og europæisk erhvervslivs konkurrenceevne fremmer et rimeligt lavt niveau for vejbenyttelsesafgifter, ikke mindst set i lyset af Danmarks geografiske beliggenhed.

Det er vigtigt for Danmark, at medlemslandene har store frihedsgrader i forhold til mulighederne for at beskatte infrastrukturen. Samtidig er det dog også meget vigtigt for Danmark, at der er visse begrænsninger. Geografisk set er Danmark et perifert land i EU, og det kan blive dyrt for danske transportvirksomheder, hvis de må transitere andre EU-lande, der opkræver betydelige infrastrukturafgifter.

## 4.6. Kompensation ved forsinkelser for passagerer

Mange transportvirksomheder har i et vist omfang indflydelse på forsinkelsernes omfang. Det gælder eksempelvis både luftfartsselskaber og jernbanevirksomheder. Man har på europæisk plan indført regler om bistand/kompensation til de rejsende ved forsinkelser på fly- og togrejser, jf. kapitel 9 om tilfredse brugere.

Disse regler indebærer, at rejsende får bistand eller kompensation ved forsinkelse. Formålet hermed er især at lempe de gener og problemer, som forsinkelser giver passagerer.

## 4.7. Sammenfatning

Transport- og Energiministeriet vil som udgangspunkt støtte EU-initiativer, der er rettet mod at fjerne flaskehalse og forsinkelser i transportsystemet og i energisektoren.

Transport- og Energiministeriet kan derfor støtte TEN-projekter, hvor det veltilrettelagte mål er at få et veludbygget transeuropæisk netværk af transport- og energinetværk uden flaskehalse og lignende forsinkende led, herunder grænseoverskridende forbindelser.

### *Boks 4.2 Danske interesser i forhold til flaskehalse og forsinkelser*

#### **Eksempler på konkrete danske interesser:**

- Økonomisk støtte fra TEN-T programmet til en fast forbindelse over Femern Bælt.
- Økonomisk støtte fra TEN-T programmet til udbygning af jernbanenettet på strækningen København-Rødby.
- Transport- og Energiministeriet vil arbejde for implementering af "et fælles europæisk luftrum".



## 5. Effektive transportkæder

I takt med den stigende samhandel og øgede velstand er transportbehovet steget. Det gælder såvel national transport som international transport. Inden for EU er det internationale transportbehov vokset ekstra kraftigt de senere år, blandt andet som følge af stærkt øget samhandel. Den internationale transport finder sted inden for alle transportformer. Blandt andet af disse grunde er EU og EU-reguleringen vigtig i relation til transport.

Godstransporten er over de sidste 10 år vokset hurtigere end BNP, og det ser ikke ud til, at der vil ske en væsentlig afmatning i denne tendens. Europa-Kommissionen angiver således i et bilag til 2006-midtvejsevalueringen af hvidbogen fra 2001, at den mest sandsynlige vækst i transportaktiviteter i perioden 2000-2020 er 50 pct.

Det stiller store krav til transportsystemer – både i Danmark, på europæisk plan og globalt. Hvis Europas erhvervsliv skal fastholde sin konkurrenceevne, er det nødvendigt, at transportsystemer kan sikre en hurtig og effektiv distribution af varer både hver for sig og i et effektivt naturligt samspil. Et bedre samspil handler frem for alt om at udnytte de enkelte transportformers stærke sider i et sammenhængende transportsystem.

I Transport- og Energiministeriets publikation "Bedre samspil mellem transportformerne" fra ultimo 2006 beskrives principperne for bedre samspil mellem transportformer. Kort beskrevet drejer det sig om at trække på alle transportformer, lade markedet styre væksten – staten styrer rammerne – og øget åbenhed og dialog mellem aktører og om at intermodale transport har det største potentiale på de lange afstande og dermed i forbindelse med de internationale transport. Europa-Kommissionen har gennem en lang årrække arbejdet for at styrke samspillet mellem transportformerne. Det var dog først i efteråret 2001, at Kommissionen for alvor satte de intermodale transport på den politiske dagsorden. I hvidbogen fra 2001 prioriterede Kommissionen meget entydigt at overflytte godstransporten fra vejtransport til jernbanetransport og søtransport i størst muligt omfang.

I midtvejsevalueringen fra 2006 fokuserer Kommissionen mere på vækst og beskæftigelse i overensstemmelse med Lissabon-strategien, og Kommissionen lægger op til en mere balanceret og realistisk målsætning i forhold til at flytte gods fra vej til andre transportformer. Hver enkelt transportform skal optimeres.

Den danske regering er overordnet positivt indstillet over for midtvejsevalueringen, som understreger transportens store betydning for udviklingen i EU. Der er behov for en bredere og mere fleksibel tilgang, hvis man skal nå målet om et effektivt transportsystem, der muliggør en høj grad af mobilitet for borgere og virksomheder i EU samtidig med, at der tages hensyn til miljøet samt vækst og beskæftigelse.

Regeringen er enig med Kommissionen i, at det ikke er realistisk, at de forskellige transportformers andel ændres væsentligt på mellemlangt sigt. En europæisk bæredygtig mobilitetspolitik må derfor bygge på et bredt spektrum af politiske tiltag, som fører til skift til mere miljøvenlige transportformer, hvor det er muligt, men mobilitetspolitikken må også optimere den enkelte transportform, herunder vejtransport.

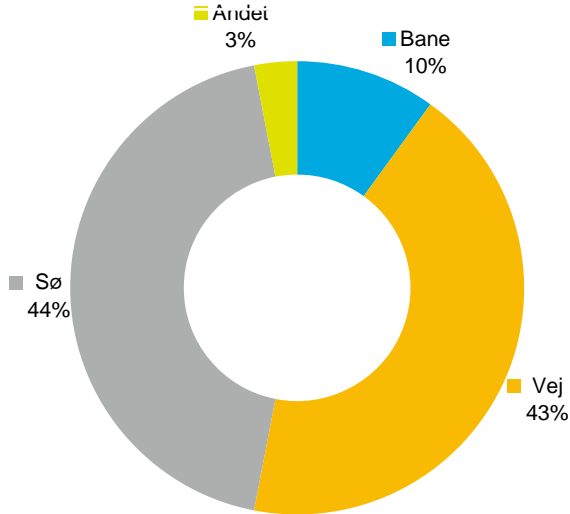
Danmark støtter overordnet et skifte til mere miljømæssige transportformer, såfremt der samtidig tages hensyn til økonomi og effektivitet. I denne sammenhæng er det vigtigt at understrege, at der er brug for realistiske målsætninger. Fra dansk side anerkendes derfor blandt andet, at vejtransporten fortsat vil spille en væsentlig rolle i den samlede transportsektor. Vejtransportsektoren bør udvikles på lige fod med andre transportformer, samtidig med at sektoren optimeres med henblik på at bidrage til en bæredygtig udvikling.

## 5.1. Fordelingen af godstransporten

I dag er vejtransport og søtransport langt de vigtigste godstransportformer i EU-25, jf. figur 5.1. Vejtransporten tegner sig for ca. 44 pct. af det samlede antal ton-km, mens søtransport tegner sig for ca. 43 pct. Jernbanetransport tegner sig for ca. 10 pct. af den samlede godstransport.



Figur 5.1 Godstransportens fordeling på transportform i EU i 2004



Kilde: Europa-Kommissionen (DG TREN)

## 5.2. Effektive rammer

EU spiller en stadig vigtigere rolle i forhold til rammerne for godstransporterhvervet. Samtidig har transportsektoren en nøglerolle i gennemførelsen af Lissabonprocessens målsætning om, at Europa skal have en konkurrencedygtig økonomi. Transport- og Energiministeriet ønsker, at man i EU arbejder for at sikre, at der er gode vilkår for de grænseoverskridende transporter, og at der er fair konkurrencevilkår.

En af de store udfordringer for EU's indre transportmarked er at skabe mulighed for, at transportformerne hver for sig optimeres, og at de sammen fungerer så effektivt som muligt under hensyntagen til miljøudfordringen.

Danske transportvirksomheder etablerer sig i stigende grad i andre EU-lande og bliver derved aktører på et transportmarked, der vurderes at vokse, og opnår også herved en større kundekontakt. Dette er med til at styrke det transeuropæiske netværk og integrere de gamle og nye EU-lande.

For at sikre og styrke transportvirksomhedernes fleksibilitet og konkurrenceevne er det vigtigt for Transport- og Energiministeriet, at der fortsat vil blive gennemført EU reguleringer med henblik på at sikre ensartede konkurrencebetingelser. Dette vil samtidig betyde, at man får det fulde udbytte af det indre marked.

Kommissionen har i 2006 udsendt en meddelelse om godslogistik. Et hovedbudskab i meddelelsen er, at der er en hurtig vækst i godstransporten, hvilket bidrager til vækst og beskæftigelse, men samtidig giver flere ulykker og en række miljøudfordringer.

Kommissionen angiver, at problemerne skal overvindes gennem transportsystemer, der er optimerede, dvs. effektive m.m. Dette mål kan blandt andet nås ved brug af avancerede logistikløsninger. Kommissionen finder, at det vil resultere i, at færre transportenheder såsom motorkøretøjer, jernbanevogne og fartøjer skal transportere mere gods. Kommissionen finder videre, at miljøpåvirkningen reduceres i takt hermed.

Med baggrund i blandt andet ovenstående finder Kommissionen endvidere, at alle transportformer skal være mere miljøvenlige, sikrere og have en bedre energidnyttelse.

Transport- og Energiministeriet støtter generelt Kommissionens meddelelse og intentionerne om mere effektivitet i logistikkæder m.m. Transport- og Energiministeriet støtter videre en tilgang til transportområdet, som sikrer, at alle transportformer kan fungere effektivt.

I den forbindelse er det afgørende, at der skabes så fair og ensartede rammebetingelser som muligt, herunder for eksempel på området for ansvars- og erstatningsforpligtigelser for de forskellige transportformer. Det er samtidig vigtigt, at etablering af rammevilkår sker under hensyntagen til en rimelig indbyrdes afbalancering af gods- og passagertransportområdet.

### 5.3. Teknisk harmonisering

Man kan blandt andet foretage en teknisk harmonisering gennem tekniske standarder. Manglende teknisk harmonisering kan skabe barrierer på såvel transport- som energiområdet. På transportområdet kan tekniske barrierer ved intermodale transporter skabe yderligere barrierer, dvs. ud over de barrierer, der måtte være i de enkelte net.

Der kan gives mange eksempler på tekniske barrierer. På energiområdet kan en teknisk barriere være forskelle i kravene til tryk og brændværdi for naturgasen i landenes gasnet. På transportområdet inden for jernbanetransport kan det dreje sig om forskel på kørespænding mellem medlemslandene. På havneområdet kan infrastrukturfaciliteterne udgøre en teknisk barriere, for eksempel i form af for lav dybgang.

Jernbaneområdet er ligesom vejområdet kendetegnet ved, at nationale netværk indgår i de paneuropæiske netværk. Men hvor veje er rimelig ens udformet, fordi medlemslandene med visse variationer har de samme biler kørende, er dette ikke i samme grad tilfældet på jernbaneområdet. Jernbanenetene er generelt opbygget som nationale netværk, ofte med nationale leverandører, som har leveret materiel, der passer til de nationale standarder. Det betyder, at det har været meget lettere at skabe et transeuropæisk vejnet og operere på det, end tilfældet er på baneområdet.

Med jernbanepakkerne og Fællesskabets ønske om revitalisering af de europæiske jernbaner befinder jernbaneområdet sig i en særdeles interessant brydningstid i disse år. Danmark er generelt meget positiv over for hele tankegangen om revitalisering af jernbanerne gennem øget teknisk harmonisering og de nødvendige rammebetingelser for at kunne operere på nettene, dvs. øget liberalisering og harmonisering af andre regler og i øvrigt oprettelse af et europæisk jernbaneagentur.

På jernbaneområdet er der fortsat behov for at understøtte og forbedre den tekniske harmonisering af de grænseoverskridende jernbanetransporter i Europa. Manglende teknisk harmonisering er sandsynligvis det største problem for de internationale jernbanegodstransporter, fordi de grænseoverskridende transportere ofte bliver forsinkede som følge af, at der enten skal skiftes lokomotiver og/eller lokomotivfører ved grænseovergange. Et klassisk eksempel på jernbanernes forskellige standarder er, at skinnebredden ikke er ens i hele Europa. Det bevirker, at grænseoverskridende trafik kræver omstigning/omlæsning med tidstab til følge.

Transport- og Energiministeriet vil fortsat støtte Kommissionens bestræbelser på at gøre det lettere og mere smidigt at passere medlemsstaternes landegrænser med tog, herunder støtte interoperabilitet i jernbanenetværket.

Generelt vil Transport- og Energiministeriet arbejde for at sikre en bedre teknisk harmonisering af de grænseoverskridende transportere i Europa.

## 5.4. Modulvogntog

Modulvogntog er lange vogntog bestående af en lastbil med et eller to påhængskøretøjer. Det karakteristiske for modulvogntog er dimensionerne og vægten, der er større end de generelle øvre grænser, som er fastlagt i EU's vægt- og dimensionsdirektiv. Kørsel med modulvogntog vil indebære, at den maksimalt tilladte længde for lastbiler med påhængsvogn forøges fra 18,75 meter til 25,25 meter. Tilsvarende vil den tilladte vogntogsvægt skulle øges fra de nuværende 48 tons (40 tons i international trafik) til 60 tons.



Volvo Lastvogne Danmark A/S

*Volvo modulvogntog*

To fuldt lastede modulvogntog kan transportere samme godsmængde som tre almindelige fuldt lastede vogntog. De længere og tungere vogntog kan i kraft af deres væsentlig større godsvolumen være med til at øge produktiviteten i transporterhvervet, reducere det samlede antal vogntog og skåne miljøet. I Sverige og Finland, hvor vejnettet er indrettet til lange vogntog og, hvor man har nationale undtagelsesbestemmelser fra EU-direktivet om vægt og dimensioner, har det vist sig, at antallet af lastbilture kan reduceres med ca. 32 pct. ved kørsel med modulvogntog. Tilsvarende reduceres transportomkostningerne med ca. 23 pct., og brændstof- og energiforbruget (NOx udledning) kan reduceres ca. 15 pct.

Danmark ønsker, at der gives mulighed for at anvende modulvogntog. I Danmark er der indgået aftale mellem regeringen, Det Radikale Venstre og Dansk Folkeparti om landsdækkende forsøg med modulvogntog på det overordnede vejnet. Færdselsloven er i den anledning blevet ændret i marts 2007, så det nu er muligt at tillade kørsel med lastbil, sammenkoblet med et eller to påhængskøretøjer. Kommissionen har i sommeren 2007 udbudt opgaven at udarbejde en rapport om de eventuelle følger af at tillade større vogntog i Fællesskabet.

Den danske vurdering af modulvogn tog er, at disse konkret kan bidrage til mere effektive transportsystemer. Vurderingen er videre, at effektiviteten forstærkes, hvis modulvogn togsstrækningerne kobles op til havne, godsterminaler, lufthavne og andre transportcentre, hvilket er tilfældet i de danske forsøgsordninger.

## 5.5. 45 fods containere

For søtransporten, der i høj grad foregår i et intermodalt samspil med vejtransporten, har det betydning, hvilke typer af containere det er tilladt at transportere på landevejene.

Fra 1. januar 2007 skulle et EU-forbud mod vejtransport med 45 fod containere være trådt i kraft. Det drejede sig konkret om en 10-årig overgangsperiode, som tillod 45 fods containere, der udløb. Men netop 45 fods containere benyttes ofte til intermodale transporter, der har udgangspunkt eller endemål i Asien eller USA. Danmark mener derfor, at 45 fod containere har en størrelse, der også bør kunne anvendes til transporter i EU.

Danmark har derfor været i intensiv dialog med Europa-Kommissionen i 2006 om mulighed for fortsat anvendelse af 45 fods containere. Bestræbelserne udmøntedes sent i 2006 i, at Kommissionen gav mulighed for nationale undtagelsesordninger. Danmark benytter sig af denne mulighed, hvorfor det stadig er muligt at anvende 45 fods containere på vej i Danmark.

## 5.6. En fast forbindelse over Femern Bælt

En fast forbindelse over Femern Bælt er et internationalt projekt med store perspektiver. Forbindelsen vil styrke integrationen mellem Skandinavien og Kontinentet, og såvel vejtransport som jernbanetransport vil blive styrket med den faste forbindelse.

Der er gennemført omfattende undersøgelser af de trafikale effekter af en fast forbindelse. Disse undersøgelser viser, at det ikke kun er Danmark og Tyskland, der vil nyde godt af forbindelsen, men effekterne spreder sig langt ned i Europa og op i Skandinavien. Forbindelsen vil således knytte ikke blot Danmark, men også det øvrige Skandinavien, tættere til resten af Europa. Derfor støttes projektet af især Sverige, men også af Norge.

Projektet vil således bidrage til at give ikke mindst jernbanetransporten et løft, især godstransporten mellem Østdanmark samt det øvrige Skandinavien og det

europæiske kontinent. Dette vil styrke konkurrenceevnen for godstransporten med jernbane, hvor det er økonomisk og trafikalt fornuftigt.



Kilde: Dissing & Weitting Arkitekter, Danmark

*En vision for den kommende faste forbindelse over Femern Bælt*

## 5.7. Cabotage

Når en udenlandsk transportør foretager transporter mellem to indenlandske destinationer, taler man om cabotage.

På luftfartsområdet er adgangen til cabotageflyvning i EU-landene fuldt liberaliseret. Alle EU luftfartsselskaber kan således oprette ruter, hvor som helst i EU. For de øvrige transportformer er der visse begrænsninger i forhold til cabotage.

På vejområdet vedtog Rådet i 1993 en forordning om betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre intern vejgodstransport i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende (cabotage). Forordningen gav mulighed for *midlertidigt* at udføre intern vejgodstransport for fremmed regning i en anden medlemsstat<sup>3</sup>. En Rådsforordning fra 1992 gav transportvirksomheder adgang til midlertidigt at udføre intern buskørsel i anden medlemsstat (cabotagekørsel), i

---

<sup>3</sup> Ordet "midlertidigt" har skabt fortolkningsproblemer, hvorfor Kommissionen i en meddelelse fra 2005 fortolker, hvad der ikke er i overensstemmelse med forordningen og begrebet midlertidigt (dvs. en permanent ordning, der udføres kontinuerligt og regelmæssigt + udføres systematisk, dvs. ikke på ad hoc basis + udføres med et køretøj, der tilhører en person, der ikke er hjemmehørende, og hvor køretøjet aldrig forlader værtsstatens territorium).

første omgang kun i form af rundture uden optagning af nye passagerer undervejs. Fra 1995 blev al cabotagekørsel bortset fra rutekørsel tilladt. Forordningen blev i 1998 afløst af en ny Rådsforordning, der tillader cabotagekørsel i form af lejlighedsvis kørsel, speciel rutekørsel og rutekørsel i forbindelse med international rutekørsel.

I forbindelse med EU's nylige udvidelser er der i øvrigt forskellige overgangsordninger mellem de enkelte gamle EU-medlemslande og de nye lande.

På jernbaneanrådet er den danske holdning, at en markedsåbning potentielt vil kunne øge konkurrencen inden for jernbaneerhvervet til fordel for passagererne. Danmark har således også allerede åbnet den del af jernbanenettet, der forvaltes af Banedanmark for fri international og indenlandsk passagertrafik. I forbindelse med tildeling af kapacitet på skinnenettet prioriteres offentlig service trafik dog højest, idet denne trafik vurderes at have stor samfundsmæssig betydning.

## 5.8. Økonomisk støtte fra EU-programmer

En væsentlig forudsætning for en effektiv og konkurrencedygtig økonomi er effektive transportnet. Grænseoverskridende projekter er ofte underprioriterede, fordi medlemslandene fokuserer på de indenlandske strækninger. Man foretrækker at finansiere disse projekter frem for projekter, som er grænseoverskridende. Hertil kommer, at medlemsstaterne ofte er underlagt stramme budgetkrav, der yderligere vanskeliggør store infrastrukturinvesteringer, navnlig når disse ikke udelukkende er af national karakter. Det skaber flaskehalse og forhindrer et effektivt og sammenhængende net i EU.

Fællesskabet kan spille en effektiv rolle ved at yde støtte til disse projekter. Tilsvarende kan Fællesskabet yde støtte med henblik på at nå nogle særlige mål som for eksempel aflastning af hårdt belastede infrastrukturer. Programmet vedrørende De Transeuropæiske Transportnet (TEN-T) er et eksempel på et program, hvor der blandt andet ydes støtte til grænseoverskridende projekter, mens et andet og økonomisk set væsentligt mindre program er Marco Polo programmet.

Etableringen af velfungerende transeuropæiske transportnet har gennem mange år været en anerkendt Fællesskabspolitik og en af byggestenene i etableringen af det indre marked. TEN-T er et EU-støtteprogram, hvor der gives støtte til infrastrukturinvesteringer. Den faste forbindelse over Øresund er et "mønstereksem-

pel<sup>4</sup>” på et støttet og i øvrigt grænseoverskridende projekt. Øresundsprojektet opnåede i alt en samlet støtte på omkring 1 mia. kroner, eller ca. 6 pct. af anlægsomkostningerne.

I 2003 blev der afsat en økonomisk ramme til ”Marco Polo”. Programmet har til formål at yde økonomisk støtte til projekter, der bidrager til at fremme ”effektive og bæredygtige transporter”, hvor der konkret kan konstateres en overflytning af transport fra vej til skib eller jernbane. Der kan ydes støtte på op til 35 pct. til projekterne.

Det netop igangsatte nye Marco Polo II-program – der dækker perioden 2007-2013 – er en udvidet udgave af det forrige program, der udløb ultimo 2006, både for så vidt angår budget som anvendelsesområde. Den overordnede budgetramme er på 400 mio. € (ca. 3 mia. DKK) for hele perioden, hvilket er væsentligt større end det forrige programs budget. Det nye programs dækning er også bredere, ligesom der opereres med to supplerende projektyper: ”sømotorveje” og trafikforebyggelsesprojekter.

Den bredere programdækning har ført til, at i alt 5 aktioner kan opnå finansiering inden for rammerne af ”Marco Polo II-programmet. Det drejer sig om: 1) katalysatorprojekter, 2) sømotorveje, 3) trafikoverflytning, 4) trafikforebyggelse og 5) fælles læring.

Danmark er relativt skeptisk over for de dele af programmets koncept, som omfatter muligheden af at kunne yde driftsstøtte til operatører. Ved at give støtte til udvalgte operatører er der fare for, at der opstår konkurrenceforvridning, hvilket man fra dansk side er imod. Man ser imidlertid positivt på de dele af programmet, der vedrører infrastrukturstøtte m.m., fordi denne støtte vil komme flere operatører til gode, dvs. vilkårene er mere lige.

Det samme gælder i øvrigt støtte til investeringer gennem TEN-T støttemidlerne. Transport- og Energiministeriet vil her vurdere mulighederne for, at danske havne kan opnå investeringsstøtte fra EU. Der tænkes især på bistand til ansøgninger om for eksempel katalysatorprojekter, som kan bidrage til etablering af manglende infrastruktur i havnenes bagland.

---

<sup>4</sup> Europa-Kommissionen fremhæver ofte både på skrift og i tale Øresundsforbindelsen som et projekt, der set med Fællesskabets øjne har alle ”de rigtige elementer” i et ønskværdigt Fællesskabsprojekt, dvs. gennemførelse som planlagt (flere planlagte TEN-projekter er end ikke initieret), grænseoverskridende forbindelse mellem to medlemslande – Danmark og Sverige og forbinder effektivt Nordeuropa med Kontinentaleuropa, dvs. er omfattet af en betydelig Fællesskabsdimension.



På længere sigt og set i et bredere perspektiv har Europa-Kommissionen en intention om også at belyse transportinfrastrukturbehov ud over EU's grænser. Arbejdet hermed betegnes: "Wider Europe". En gruppe på højt niveau har i 2006 forelagt Kommissionen anbefalingerne vedrørende 5 store transnationale akser. Det drejer sig for eksempel om en akse fra nord mod øst, dvs. fra Nordnorge over Rusland og med forbindelse til Transsibirien. En central akse foreslås at gå fra EU over Ukraine og Sortehavet ind i Rusland og forbindes med Transsibirien. I en nylig meddelelse fra Kommissionen har man reageret på afrapporteringen fra gruppen. Kommissionen oplyser i meddelelsen, at man vil gå trinvis frem, dvs. i første fase tale med alle nabolande og afklare, hvor stærk interessen og ønsket til at forpligte sig er. Kommissionen vil derefter komme med konkrete anbefalinger og/eller forslag til implementering af politikken på området og de koordinerende rammer.

## 5.9. Økonomiske incitamenter

Forsinkelser, aflysninger, ineffektive transportsystemer med mere er blandt barriererne på transportområdet.

Betydelige forsinkelser af tog i den intermodale vej/bane trafik er et væsentligt problem, og man skal ikke have lidt økonomisk tab ret mange gange, før man som transportkøber benytter alternative transportmuligheder.

Det er muligt for ejeren af godset at få kompensation i forbindelse med forsinkelser i henhold til internationale regler om jernbanebefordring. Reglerne indebærer imidlertid, at der skal en ganske betydelig forsinkelse til, før man er berettiget til erstatning. Eksempelvis skal en transport mellem Danmark og Ruhr-distriktet, der normalt tager 26 timer, være mere end 60 timer forsinket, før reglerne træder i kraft. Tilsvarende vil en togforbindelse mellem Danmark og Verona i Italien, der normalt tager 2½ døgn, skulle tage mere end 4½ døgn, før der kan opnås kompensation. Det betyder, at motivationen for at minimere forsinkelser i transportkæden er begrænset.

På luftfartsområdet er der EU-regler, som gør, at luftfartsselskaberne skal give rejsende kompensation m.m. for eksempel i tilfælde, hvor passageren nægtes boarding af flyet, hvis der er for mange passagerer i forhold til antallet af flysæder, ved lange forsinkelser og ved flyaflysninger, der ikke er meddelt passageren rettidigt.

*Boks 5.1 Danske interesser i forhold til effektive transportkæder*

**Generelt:**

- Transport- og Energiministeriet ønsker, at man i EU arbejder for at sikre, at der er gode vilkår for de grænseoverskridende transportere og at der er fair konkurrencevilkår.
- Transport- og Energiministeriet finder, at det er afgørende, at en fortløbende udvikling af rammevilkårene sker i et tæt samspil med erhvervet.
- Transport- og Energiministeriet støtter arbejdet i EU med at etablere velordnede og meningsfulde forbrugerrettigheder.

**Eksempler på konkrete danske interesser:**

- Transport- og Energiministeriet opfordrer til, at der på fællesskabsniveau gennemføres forsøg med modulvogntog, således at Kommissionen kan gennemføre en analyse af perspektiverne ved transport med ekstra lange vogntog (modulvogntog).
- Transport- og Energiministeriet vil arbejde for, at danske projekter får størst mulig støtte fra EU programmer så som "Marco Polo II" og TEN.
- Transport- og Energiministeriet vil opfordre Kommissionen til at afdække mulighederne for at udvide erstatningerne ved forsinkelser af godstog.

## 6. Fælles regler for sikkerhed og security

Sikkerhed inden for transport- og energiområdet drejer sig om, at man på bedste vis prøver at forebygge ulykker, dvs. trafikulykker, havarier, energiforsynings-svigt og lignende, herunder også hændelser, der skyldes naturkatastrofer m.m., mens security mere specifikt retter sig mod forebyggelse af fjendtlige handlinger, der bevidst udføres af mennesker.

Transport i dag er forbundet med stor sikkerhed. Det væsentligste transportsikkerhedsarbejde ligger på vejområdet, og hvor man i Danmark i starten af 1970'erne havde mere end 1.000 dræbte om året i vejtrafikken, er det gennem effektiv indsats på en række områder lykkedes at få dette tal ned på omkring 300 dræbte om året – på trods af, at vejtrafikken i samme periode er steget meget voldsomt. Der arbejdes fortsat meget ihærdigt på at nedbringe ulykkesantallet.

På de andre transportområder – dvs. luftfartsområdet og jernbaneanområdet – er der tale om områder, hvor ulykker heldigvis er få og sjældne, men når de forekommer, kan de få voldsomme konsekvenser.

Terror er i vidt omfang rettet mod mål, der skaber stor bevågenhed. Der tales meget om terror i medierne, og mange mennesker frygter terror, fordi den er så vilkårlig og uberegnelig. I de senere år har terrortruslen medført, at der er vedtaget en række nye security-regler. Transport- og Energiministeriet støtter, at man så vidt muligt tænker tværgående i forhold til security-foranstaltninger.

Transport skal være sikker – både i Danmark og i de øvrige EU-lande. Grundet transports udprægede internationale karakter arbejder Transport- og Energiministeriet derfor for, at man har ensartede regler, hvad angår sikkerhed og security inden for Fællesskabet. I mange dele af transportbranchen er der hård konkurrence, og det er derfor afgørende, at der stilles de samme høje krav, således at forbrugerne får et højt sikkerhedsniveau samtidig med, at der gælder lige konkurrencevilkår i transportsektorerne.

Det er vigtigt for Transport- og Energiministeriet, at man får mest mulig sikkerhed for pengene både på security-området og på sikkerhedsområdet – og såvel inden for det enkelte område som på tværs af de forskellige områder.

I langt de fleste situationer er det hensigtsmæssigt med fælles regler. Det gælder ikke mindst i forhold til de grænseoverskridende transportere, hvor det er en fordel med ens regler, hvad enten man er i det ene eller det andet EU-medlemsland. Samtidig er det dog også hensigtsmæssigt, at der er mulighed for, at man i et enkelt eller flere lande gennemfører ekstraordinære tiltag i forbindelse med konkrete situationer, hvor trusselsniveauet i det pågældende land eller de pågældende lande er særligt højt.

### *Boks 6.1 Sikkerhed og security*

Sikkerhed og security er to forskellige ting. Sikkerhed omfatter initiativer, der har til formål at minimere risikoen for trafikulykker, havarier m.v. Security er derimod initiativer, som har til formål at forebygge og beskytte mod ulovlige og fjendtlige handlinger, herunder eksempelvis terror-handlinger.

## 6.1. Sikkerhed

### 6.1.1. Færre trafikdræbte

Trafiksikkerhedsarbejdet står højt på dagsordenen i Danmark og fra dansk side ønsker man, at trafiksikkerhed også skal stå højt på EU's dagsorden.

Danmark støtter, at EU iværksætter overordnede initiativer, der sigter mod at øge trafiksikkerheden. Det kan eksempelvis være vedtagelse af fælles tekniske krav, målsætninger, benchmarks og kortlægning af best practices. Omvendt kan der være områder, hvor det er mest hensigtsmæssigt, at initiativerne tages i det enkelte medlemsland. Det gælder eksempelvis kampagner rettet mod offentligheden, hvor Danmark mener, at disse vil være mest effektive, hvis de er skræddersyede i forhold til befolkningen i det enkelte medlemsland.

Hvert år mister i størrelsesordenen 50.000 mennesker livet på de europæiske veje. Dermed tegner vejtransporten sig for hovedparten af de trafikdræbte. Hvert år er der dog også mennesker, der mister livet ved ulykker på jernbanen, med fly eller på skibe. For disse transportformer er der generelt tale om relativt få dræbte, men med udsving fra år til år, grundet enkeltuheldenes relativt store indvirkning på statistikkerne for de pågældende områder.

I de senere år har antallet af dræbte i jernbane-ulykker typisk været 100-150 personer i alt i EU, mens antallet af dræbte ved flyulykker har ligget fra omkring 10 til 125. Antallet af dræbte ved skibsulykker har svinget fra 200-300 til over

1.000. Disse tre transportområder tilsammen tegner sig altså – selv i år med en ophobning af ulykker – for en ulykkessandel som udgør få procent af vejtransportens ulykkesandel.

Set i lyset af de ovennævnte tal er det ikke overraskende, at vejområdet fylder meget i debatten om trafikikkerhed. I hvidbogen fra 2001 udstak Kommissionen et mål om, at antallet af trafikdræbte pr. år i 2010 skal være reduceret med 25.000. Alle medlemslande, herunder naturligvis også Danmark, bakker op om denne målsætning. Udviklingen i antallet af trafikdræbte går i den rigtige retning, men der er stadigvæk meget at gøre.

### 6.1.2. Krav til køretøjer

Et væsentligt element i arbejdet med trafikikkerhed er krav til køretøjerne, dvs. personbiler, lastbiler og busser. Der er således i 1996 vedtaget fællesskabsregler omkring periodiske syn af køretøjer, og disse regler fastlægger dels intervaller mellem de periodiske syn, dels hvilke ting på køretøjerne, det er obligatorisk at kontrollere.

Danmark er generelt meget aktiv i EU-regi for at få skærpede og bedre fælles regler på det køretøjstekniske område. Det er naturligt, at indsatsen er skærpet på den transportform, som tegner sig for størstedelen af transporterne og som også andrager væsentligst i uheldsstatistikken, uanset at udenlandske undersøgelser har vist, at 75% af alle uheld, hvor lastbiler er involveret, skyldes andre trafikanter.

Montering af særlige cyklistspejle på tunge køretøjer kan øge trafikikkerheden, idet lastbilens blinde vinkler reduceres. Det er i EU besluttet, at der skal eftermonteres cyklistspejle på alle lastbiler i EU indregistreret efter 1. januar 2000. Dermed bliver der de samme skrappe regler i EU, som allerede er indført i Danmark og Nederlandene. Danmark har aktivt skubbet på for at få de nye regler om cyklistspejle, som forbedrer trafikikkerheden navnlig for bløde trafikanter.

En dansk undersøgelse af bremses på tunge køretøjer og vogntog har vist, at der er plads til forbedring af sikkerhedsstandarderne for bremses på navnlig påhængskøretøjer. Tunge køretøjer udfører i udstrakt grad international transport, hvorfor nationale regler ikke vil have tilstrækkelig effekt. Transport- og Energiministeriet ønsker derfor, at der på EU-niveau bliver strammet op på kravene til de periodiske syn for så vidt angår bremses på tunge køretøjer. Transport- og Energiministeriet ønsker også at fremme trafikikkerheden ved i EU-regi at arbejde for krav om selehuskere og ESP (Elektronisk Stabiliseringsprogram) som standardudstyr. ESP er et system, som kan modvirke væltning og udskridning ved hjælp af afbremsning af ét eller flere hjul.

Endelig ønsker Transport- og Energiministeriet at fremme anvendelsen af mere sikre biler ved hjælp af øget forbrugeroplysning. Det kan eksempelvis være øget information til brugerne om EURO-NCAP, som er en uafhængig vurdering blandt andet baseret på crash-tests af passagerbeskyttelsen ved uheld for nogle af de mest populære biler. Det kan også være mere direkte information om sikkerhedsudstyr i bilerne og valg af dæktype, herunder information om, hvornår det er hensigtsmæssigt at køre med vinterdæk.

På jernbaneområdet er der meget omfattende og detaljerede EU-krav til det rullende materiel. Transport- og Energiministeriet ser ikke et behov for yderligere at skærpe kravene på dette område.

På luftfartsområdet har man i 2002 oprettet en EU-myndighed for luftfartssikkerhed (EASA) og i 2003 vedtaget fælles sikkerhedsregler vedrørende luftfartøjer.

### 6.1.3. Krav til førerne

Sikre køretøjer er ikke nok, hvis man ønsker at have et højt sikkerhedsniveau. Det er også nødvendigt, at førerne af de forskellige typer af køretøjer m.v. lever op til en række krav, herunder ikke mindst hvad angår uddannelse og helbred.

Der er fælles regler på kørekortsområdet inden for vejtransport. Reglerne fastlægger blandt andet mindstekrav for lægeundersøgelser af erhvervschauffører og for køreprøvesagkyndiges kvalifikationer og efteruddannelse. Kørekortsområdet på vej sorteres i Danmark under Justitsministeriet.

Som led i forbedring af erhvervschaufførers uddannelsesmæssige kvalifikationer har Færdselsstyrelsen i 2006 udstedt en bekendtgørelse om kvalifikationskrav til erhvervschauffører. Med bekendtgørelsen gennemføres et EU-direktiv på området i dansk ret. Der stilles i den forbindelse krav til de nationale chaufføruddannelser og efteruddannelseskrav. Kvalifikationsordningerne i uddannelsesdirektivet træder for så vidt angår buschauffører i kraft i september 2008 og for så vidt angår lastbilschauffører i september 2009.

Transport- og Energiministeriet støtter krav om blandt andet helbredsgodkendelser for lokomotivførere. Den tredje jernbanepakke, der endnu ikke er endeligt vedtaget, indeholder fælles regler for certificering af lokomotivførere og andet jernbaneteknisk personale. Med forslaget fastlægges især fælles regler for uddannelse og helbredskrav til lokomotivførere. Forslaget forventes – ud over at øge mobiliteten blandt lokomotivførerne – på længere sigt at skabe større sikkerhed i hele EU's jernbanesektor.

Transport- og Energiministeriet støtter fælles europæiske krav til piloters uddannelse og helbred, men det er afgørende, at de europæiske krav mindst opretholder ICAO's standarder på området. Krav til piloters uddannelse og helbred er i dag reguleret gennem det fælleseuropæiske luftfartssamarbejde i JAA (Joint Aviation Authorities), men Kommissionen har fremlagt forslag om udvidelse af EU's kompetence til også at omfatte disse forhold.

Regler om flyve-hviletid har hidtil været nationalt reguleret, men vil fremover blive reguleret via EU-regler.

I 2006 vedtog man fælles EU-krav til certificering af flyveledere. Transport- og Energiministeriet støttede vedtagelsen af disse fælles krav, da fælles krav dels bidrager til at sikre et ensartet flyvesikkerhedsmæssigt niveau, dels forbedrer mulighederne for øget samarbejde mellem lufttrafiktjenesterne.

#### 6.1.4. Krav til infrastrukturen

Ud over krav til føreren og køretøjet er det af væsentlig betydning, at infrastrukturen udformes bedst muligt. Det gælder ikke mindst på vejområdet.

Transport- og Energiministeriet lægger vægt på, at den nyeste trafikikkerhedsviden inddrages ved planlægning og anlæg af nye veje. Danmark ser således positivt på indførelse af trafikikkerhedsrevision, sort-plet bekæmpelse og tilsvarende værktøjer til fremme af sikkerheden, idet disse værktøjer dog skal tilpasses de nationale forudsætninger.

Vedrørende infrastrukturen for banen arbejdes der sikkerhedsmæssigt med "Common Safety Targets" (CST), "Common Safety Methods" (CSM) samt "Common Safety Indicators" (CSI) ved etablering af jernbaneinfrastrukturen både nationalt og i EU-regi, og formålet hermed er, at baneinfrastrukturen skal blive så sikker og anlægges så hensigtsmæssigt som muligt.

For havnene er det centralt, at infrastrukturen i havnene er på plads for effektivt at formidle udviklingen af gods mellem land- og søtransporter. Imidlertid er det af væsentlig betydning for effektiviteten i de samlede transportkæder fra dør til dør, at baglandsinfrastrukturen til og fra havnene er udbygget, så transporten kan foregå uden hindringer og med så lille spildtid som muligt.

#### 6.1.5. Fælles regler og agenturer

På europæisk plan er der en lang tradition for at samarbejde omkring sikkerhed i forskellige dele af transportsektoren. På luftfartsområdet har dette samarbejde

fundet sted i JAA (Joint Aviation Authorities), som har været et formaliseret samarbejde mellem de europæiske luftfartsmyndigheder. På jernbaneområdet har man i mange år samarbejdet i den internationale organisation UIC (Union Internationale des Chemins de Fer), der primært repræsenterer de store nationale, statsejede jernbanevirksomheder.

I de senere år har man inden for EU imidlertid valgt at oprette et antal egentlige fælles europæiske agenturer, der har fået forskellige sikkerhedsmæssige opgaver.

På luftfartsområdet etablerede man i 2003 inden for EU et fælles europæisk luft-sikkerhedsagentur (EASA – European Aviation Safety Agency), som skal stå for fastsættelse af sikkerhedsregler og procedurer på luftfartsområdet. EASA vil på sigt overtage en række opgaver fra medlemslandenes nationale luftfartsmyndigheder (eksempelvis certificering af fly, fastsættelse af operative bestemmelser og fastsættelse af certifikatbestemmelser).



Kilde: Statens Luftfartsvæsen/Fotograf Lars Gunnensen

*Inspektør fra Statens Luftfartsvæsen foretager en visuel inspektion af et fly i Københavns Lufthavn*

På jernbaneområdet har man i 2005 oprettet et europæisk jernbaneagentur (ERA – European Railway Agency), som har til opgave at yde teknisk bistand til



gennemførslen af EU's retsforskrifter på jernbaneområdet samt at føre tilsyn med udviklingen i jernbanesikkerheden i EU.

Denne udvikling med EU-agenturer synes naturlig i et indre marked, hvor man i stigende grad skal operere på fælles harmoniserede betingelser.

## 6.2. Security

### 6.2.1. Beredskab i forhold til terrorhandlinger

Terrorangrebene i New York og Washington den 11. september 2001, i Madrid den 11. marts 2004 og i London d. 7. juni 2005 har skærpet fokus på security inden for Fællesskabet. Det samme gælder de planlagte terror-aktioner i London i august 2006, som blev forpurret.

På baggrund af disse begivenheder er der i EU-regi taget en række initiativer for at styrke security-reglerne inden for transportområdet. Disse initiativer retter sig dels imod særlige sektorer og er dels tværgående.

Der er i Generaldirektoratet for Transport og Energi i Europa-Kommissionen, DG TREN, oprettet en særlig division, der varetager security-området for transport- og energisektorerne. I Transport- og Energiministeriet har man i 2005 styrket beredskabsfunktionen vedrørende transportområdet og integreret denne i departementet med henblik på at fremme den interne koordinering i koncernen omkring beredskab og security.

Energistyrelsen varetager opgaver vedrørende beredskab på energiområdet og koordinerer dette i forhold til de forskellige energisektorer. Beredskabsarbejdet indeholder også bestemmelser om security, der har samme formål og betydning på energiområdet som på transportområdet. På energiområdet sigter security således primært på at beskytte kritisk infrastruktur mod angreb, som kan føre til større problemer for samfundets energiforsyning.

### 6.2.2. Mange nye security-regler på transportområdet

På luftfartsområdet er der allerede for nogle år siden blevet vedtaget fælles europæiske security-regler. På energiområdet har arbejdet i EU i mindre omfang været rettet mod generelle beredskabsforhold, herunder forhold vedrørende terrorisme, men det er forventningen, at der vil komme større fokus på disse forhold. Samtidig er beredskabsarbejdet i stort omfang rettet mod forsyningssvigt på markedet.

På luftfartsområdet har man efter 11. september 2001 i flere omgange skærpet sikkerhedskravene. Der er således fælles EU-regler om øget kontrol med adgang til særlige kritiske områder i lufthavnene, krav om undersøgelse af luftfartøjer forud for en flyvning, krav om screening af indskreven bagage samt krav om adskillelse af afrejsende og ankomende passagerer.

Security-reglerne på luftfartsområdet er i løbet af 2006 blevet revurderet, og i den forbindelse har man blandt andet drøftet våben ombord på fly og benyttelsen af de såkaldte in-flight security officers (sky-marshalls) ombord på fly. Det har været et dansk ønske, at det enkelte land selv afgør, om det vil have våben og vagter ombord på fly. Transport- og Energiministeriet mener, at sikkerhed skal tilvejebringes via foranstaltninger på landjorden – ikke i luften.

På havne- og søfartsområdet vedtog man i 2004 EU regler om bedre sikring af skibe og havne, og man har siden udvidet området, så det i dag gælder hele havneområdet, hvor det tidligere blot omfattede samspillet mellem skibe og havne.

Herudover har Kommissionen i 2006 fremlagt et security-forslag for landtransporten. Forslaget er rettet mod at styrke security i transportkæden, og der lægges blandt andet op til en frivillig godkendelsesordning for virksomheder, der kan blive klassificeret som såkaldt "sikre" transportører. Transport- og Energiministeriet vurderer, at det ikke vil være muligt at lave en fuldstændig sikring af forsyningskæden, men er dog generelt positivt indstillet over for tiltag på området, hvis de reelt skaber merværdi.

I de seneste år har security inden for jernbanetransport fået stor bevågenhed. Der er indtil videre kun vedtaget ganske få fælles security-regler på jernbaneområdet, men Kommissionens forslag til initiativer vedrørende security af hele godstransportkæden omfatter også jernbanetransport. Desuden indebærer EU's jernbanesikkerhedsdirektiv, at der skal udarbejdes nødplaner, som også vil finde anvendelse for eksempel i en terrorssituation.

I relation til terrorhandlinger kan transport af farligt gods spille en rolle. På europæisk plan er reglerne om transport af farligt gods på vej, jernbane og indre vandveje ved at være harmoniseret. Som følge af den gennemførte harmonisering har Kommissionen valgt at samle reglerne i et nyt rammedirektiv for transport af farligt gods på vej, jernbane og indre vandveje (floder og kanaler).

Herudover har Kommissionen primo 2007 udsendt en meddelelse rettet specifikt mod transport- og energiområderne, og det forventes, at denne meddelelse senere vil blive fulgt op af et direktivforslag.

Der arbejdes i EU med at sætte standarder for at øge de security-mæssige forhold på rastepladser, dels for at kunne modstå almindelige overfald og røverier, og dels for at kunne modstå overgreb mod gods, der er undervejs, og som er interessant i terrorøjemed. EU tilbyder støtte til forsøgsprojekter med security af rastepladser på det transeuropæiske vejnet, og de første forsøgsprojekter er igangsat. Transport- og Energiministeriet ser meget positivt på dette og holder sig løbende orienteret om forsøgsprojekterne.

### 6.2.3. Beskyttelse af kritisk infrastruktur på energi- og transportområderne.

Grænseoverskridende infrastruktur og anden infrastruktur med betydning for flere lande kan have stor betydning i tilfælde af store hændelser og katastrofer, herunder terrorhandlinger. Kommissionen fremsatte derfor i december 2006 og februar 2007 forslag og andet materiale om beskyttelse af kritisk infrastruktur, det såkaldte *European Programme for Critical Infrastructure Protection (EP-CIP)*. Materialet omfatter to sammenhængende dele:

- *En generel del* rettet mod alle samfundssektorer med kritisk infrastruktur. Det er altså et særdeles tværgående arbejde. Denne del omfatter dels et direktivforslag og dels en mere generel meddelelse.
- *En sektorspecifik del* rettet mod energi- og transportområderne. Denne del omfatter alene en meddelelse, som senere planlægges fulgt op med et direktivforslag.

Materialet fokuserer i første omgang på udformning af objektive kriterier for udpegning af europæisk kritisk infrastruktur, dvs. infrastruktur hvis nedbrud eller ødelæggelse vil have en væsentlig effekt for flere medlemsstater, og vil senere blive udvidet med andre tiltag om beskyttelse af den europæisk kritiske infrastruktur.

Transport- og Energiministeriet følger dette arbejde og deltager i forskellige mødefora om arbejdet.

### 6.2.4 Finansiering af security-foranstaltninger

I forbindelse med overvejelser om at gennemføre nye tiltag på security-området befinder man sig ofte i et dilemma, hvor man på den ene side ønsker mere security, men på den anden også gerne vil undgå, at security-foranstaltningerne bliver meget ressourcekrævende.

Det koster penge at gennemføre security-arrangementer, og i Europa er det i mange dele af transport- og energisektoren branchen selv, der afholder disse omkostninger. I USA er mange af security-tiltagene derimod finansieret af myndighederne.

Luftfartsbranchen er den del af transportsektoren, hvor der er gennemført langt de fleste security-initiativer. Luftfartserhvervet har derfor stor fokus på spørgsmålet om finansieringen af udgifterne til security. På havneområdet er det i sidste ende brugerne af havnene, der står for finansiering af sikringsarrangementerne.

For alle transportområder er den danske holdning i sit udgangspunkt, at virksomhederne selv skal betale, idet beredskab, herunder terrrorsikring, indgår som en integreret del af virksomhedens drift. Udgiften må forventes i høj grad at kunne overvæltet på brugerne gennem billetpriser og afgifter for benyttelse.

Hvis security skulle finansieres af de offentlige kasser vil det betyde, at skatter/afgifter må forøges, hvilket på kortere sigt ikke harmonerer med det generelle skattestop. Mere vigtigt er synspunktet om, at det både på kort og på langt sigt vurderes mest fair og hensigtsmæssigt, at de, der flyver, betaler for security inden for luftfartsområdet, ligesom de, der kører med tog, bør betale for security på jernbaneanområdet osv.

Det er vigtigt, at de security-initiativer, som sættes i værk, bidrager til at forbedre security inden for sektorerne. I transport- og energisektorerne har man ofte en god fornemmelse for, hvilke initiativer, der er effektive, og hvilke, der er mindre effektive. Det er derfor vigtigt, at man fra branchernes side gør opmærksom på, hvis der skulle være konkrete initiativer, som vurderes at være overflødige. Det gælder i forhold til de danske myndigheder, men i lige så høj grad gennem forskellige internationale organisationer.

Transport- og Energiministeriet ønsker, at EU sikrer et højt securityniveau i transport- og energisektorerne, men der skal også være en rimelig balance mellem initiativer på securityområdet og de dertil knyttede omkostninger. Et middel til at realisere dette er blandt andet at videreføre dialogen og samarbejdet med transport- og energibrancherne.

Luftfartserhvervet finder generelt, at EU-reglerne i stigende grad gør det svært at yde passagerer den service, man gerne vil. Som eksempel kan nævnes de regler, der blev indført om væsker i håndbagagen efter London begivenhederne i 2006. I den anledning har transport- og energiministeren skrevet til transportkommissæren og opfordret til et eftersyn af securityreglerne på luftfartsområdet, men fortsat under hensyntagen til, at security skal have allerhøjeste prioritet.



Kilde: Københavns Lufthavn/Fotograf Arne V. Petersen

*Nye regler om væsker i håndbagage blev indført i 2006*

Beredskabsarbejdet i transport- og energisektorerne er en del af det øvrige danske beredskab og skal som sådan være nøje koordineret med dette. Det er derfor vigtigt at sikre sig, at EU-initiativerne udformes på en sådan måde, at de ikke er i konflikt med det nationale beredskabsarbejde og med regeringens politik for beredskabet.

### *Boks 6.2 Danske interesser i forhold til sikkerhed og security*

#### **Generelt:**

- Transport- og Energiministeriet vil arbejde for, at man i EU har fælles og konstant opdaterede regler på sikkerheds- og securityområdet i EU og at der er overensstemmelse med det nationale beredskabsarbejde.
- Transport- og Energiministeriet arbejder for, at der i EU sikres et højt sikkerheds- og securityniveau i transport- og energisektorerne, og at der er en rimelig balance mellem initiativer og de dertil knyttede omkostninger.
- Det er vigtigt for Transport- og Energiministeriet, at man får mest mulig sikkerhed og security for pengene – både inden for det enkelte område, men også på tværs af de forskellige områder.

**Eksempler på konkrete danske interesser:**

- Transport- og Energiministeriet ønsker, at der bliver strammet op på kravene til de periodiske syn for så vidt angår bremses på tunge køretøjer.
- Transport- og Energiministeriet ønsker at fremme trafiksikkerheden ved at arbejde for krav om selehuskere ESP (Elektronisk Stabiliseringsprogram) som standardudstyr.
- Security skal være brugerfinansieret.

## 7. Forsyningsikkerhed

Hvis man skal sikre, at man altid har brændstof og elektricitet, er det nødvendigt med forsyningsikkerhed, så man er sikker på, at man får leveret den nødvendige energi – også selvom der eksempelvis skulle være uro eller lignende i et af de lande, som bidrager med leverancer til vores energiforsyning. Danmark er for tiden nettoeksportør af energi som følge af olie- og gasproduktionen fra Nordsøen, men importerer blandt andet kul til elværkerne, og eksporten af olie og gas vil efterhånden gå ned, i takt med at felterne i Nordsøen tømmes. På længere sigt vil Danmark derfor igen skulle importere olie og gas.



Kilde: Mærsk Olie og Gas A/S

*Produktionsplatformen Dan i Nordsøen*

I et moderne samfund er det meget vigtigt for både borgere og virksomheder, at de kan regne med en række forskellige energi- og transportydelser. Det betyder noget for den enkelte i hverdagen, og det betyder også noget for samfundet generelt.

Det stærkt stigende energiforbrug i verden medfører et stigende pres på de globale ressourcer. Samtidig kommer en stadig større del af olieforsyningen fra politisk ustabile regioner. I fremtiden er det således en udfordring for dansk og europæisk økonomi at fastholde en høj grad af robusthed over for høje og ustabile energipriser.

I det danske politiske indspil til en samlet energipolitik i EU fra oktober 2006 fremhæves forsyningssikkerhed som et af de tre overordnede mål for EU's energipolitik, hvilket blev bekræftet af Det Europæiske Råd i marts 2007 med vedtagelsen af den strategiske energihandlingsplan.

Spørgsmålet om øget forsyningssikkerhed er især blevet aktuelt efter, at Rusland inden for det seneste år har haft energirelaterede konflikter med sine nabolande Ukraine og Belarus, som også har ført til midlertidige afbrydelser af gasforsyningerne mellem Rusland og Europa. Konflikterne har henledt opmærksomheden på, at EU, efterhånden som olie- og gasproduktionen i Nordsøen går ned og forbruget af energi stiger, vil blive stadig mere afhængig af import af olie og gas fra Rusland og Mellemøsten.

Der er behov for en større spredning af energikilderne og af transportruterne for energi, og der er behov for at udarbejde en mere effektiv, solidarisk kriseberedskabsmekanisme, som dog skal baseres på eksisterende mekanismer (for olie) og på medlemslandenes primære ansvar for den nationale energifeterspørgsel.

Transport- og Energiministeriet støtter, at man i EU samarbejder om forsyningssikkerheden og er solidariske mellem medlemsstaterne i tilfælde af en energikrise eller afbrydelse af forsyningerne. En sådan solidaritet forudsætter imidlertid, at hvert land har sikret sin forsyningssikkerhed for energi, herunder lagerfaciliteterne, til et passende, aftalt niveau. Solidariteten vil således udgøre en overbygning til det enkelte lands egen sikring og primært være relevant i særlig alvorlige situationer.

For olie, som er en global energivare, er der et udmærket samarbejde om forsyningssikkerhed i Det Internationale Energiagentur, IEA, som også tæller f.eks. USA og Japan blandt sine medlemslande. Der er ikke behov for at etablere konkurrerende fora herfor. For naturgas og el, som primært er regionale energivarer, bør forsyningssikkerheden sikres gennem et udbygget EU-samarbejde, i overensstemmelse med de eksisterende mekanismer for krisesamarbejde. Spørgsmålet om energiforsyningssikkerhed må ikke afstedkomme krav om rene politiske løsninger, der ikke er markedsbaserede/omkostningseffektive.

At skabe forsyningssikkerhed i Europa kræver en mangesidet indsats med særlig fokus på at sikre diversitet i energiforsyningen, at fremme energieffektiviteten og at skabe et velfungerende indre marked for energi, herunder i relation til at sikre de fornødne investeringer i den europæiske energiinfrastruktur – især på tværs af grænserne.



Et afgørende element i relation til forsyningssikkerheden er at reducere vores afhængighed af fossile brændsler. Danmark arbejder i den sammenhæng for, at vedvarende energi skal udgøre en stadig stigende andel i energiforsyningen, og at der sættes kraftig fokus på energieffektivisering. Danmark arbejder herunder for, at der tilføres markant flere EU-midler til forskning og udvikling af vedvarende energi og energieffektivisering.



Kilde: DONG Energy A/S

*Horns Rev Havmøllepark i Nordsøen*

Det er ikke kun på energiområdet, at det kan være relevant at tale om forsyningssikkerhed – det gælder også på transportområdet.

Transportsektoren står for omkring en tredjedel af det samlede energiforbrug i EU, og transportsektoren er en af de erhvervssektorer, som vil blive hårdest ramt, hvis ikke man får de nødvendige energileverancer.

I visse dele af transportsektoren er det også relevant at tale om forsyningssikkerhed eller driftssikkerhed, som her refererer til sikkerhed for, at selve transportydelsen er til rådighed.

EU-medlemslandene og Europa-Kommissionen samarbejder med en række andre parter om at etablere et verdensomspændende radiosatellitnavigations-system, Galileo. Med Galileo kan meget præcis tids- og positionsbestemmelse finde sted, hvilket er af afgørende betydning for nogle brugere. Et meget væsent-

ligt element i Galileo-systemet bliver, at visse tjenester i programmet udbydes med en garanti for forsyningssikkerhed, hvilket er af stor betydning for de brugere, der ikke vil kunne tåle afbrydelser. Et eksempel på dette er ulykkes- og redningstjenester.

Transport- og Energiministeriet støtter, at man på jernbaneområdet fremmer driftssikkerhed ved, at man i EU stiller en række minimumskrav qua de såkaldte TSI'er (tekniske specifikationer for interoperabilitet) til de forskellige dele af jernbanesystemet. Det gælder eksempelvis krav til det rullende materiel, spor og baneårde.

EU-kravene – og hermed TSI-erne – giver en større sandsynlighed for, at trafikken afvikles mest hensigtsmæssigt. Kravene gjaldt tidligere kun for TEN-strækninger, men gælder i dag for hele jernbanenettet.

Inden for luftfarten er forsyningssikkerhed afgørende i relation til lufttrafiktjeneste, idet flytrafikken kun vil kunne afvikles, hvis der kontinuerligt leveres lufttrafiktjenester fra flyvesikringstjenesterne i de enkelte lande.

På postområdet skal EU-landene garantere borgerne universel postservice (befordringspligt) – det vil sige krav om landsdækkende forsyning med post til alle modtagere.

En del af forsyningssikkerheden varetages via kollektiv trafik.

Kollektiv trafik kan være en god forretning på ruter med mange passagerer. Omvendt er kollektiv trafik i tyndt befolkede områder eller til mindre øer ofte en mindre god forretning for transportvirksomheden. Hvis man ønsker, at befolkningen i alle dele af landet skal have mulighed for at benytte kollektive transportmidler, kan det derfor være nødvendigt at kompensere virksomheder, der leverer såkaldt offentlig servicetrafik.

Danmark er et land, som består af mange større og mindre øer, og for beboerne på mange af disse øer er færgetrafikken den eneste mulighed for at komme til fastlandet. Hvis der skal opretholdes færgefart til mange af disse øer, er det nødvendigt med offentlig støtte. Det er også nødvendigt med offentlig støtte til jernbanetrafikken i Danmark.

Transport- og Energiministeriet har arbejdet for, at det skal være muligt at give økonomisk kompensation til færgefart til mindre øer.



Kilde: Grenaa-Anholt Færgefart

### *Færgen til Anholt*

Samtidig viser danske erfaringer med udbud af de mindre færgeruter, at udbud på dette område ikke giver mere konkurrence og derfor kan være en unødigt administrativ byrde. Tærskelværdien for udbud har tidligere været ruter med 100.000 passagerer på årsbasis, men er nu på dansk initiativ løftet til 300.000 passagerer om året. Det betyder, at en række mindre færgeruter, dvs. de ruter der ligger i intervallet mellem 100.000 og 300.000, ikke længere skal i tvungent udbud. Det er af stor betydning, at den nedre grænse ikke sættes for lavt, blandt andet fordi omkostningerne ved udbud er relativt store i forhold til disse mindre ruter.

For færgeruter, der skal i udbud, er det i henhold til EU-regler maksimalt tilladt at indgå kontrakter for 6 år ad gangen. Som udgangspunkt må der heller ikke stilles krav om pligt til at overtage tonnage og mandskab fra den eksisterende reder. Transport- og Energiministeriet ønsker, at det bliver muligt at indgå kontrakter om færgefart for en længere periode – eksempelvis på 15 år, hvilket i højere grad svarer til afskrivningsperioden for tonnage.

Det er klart, at det offentliges byrde med at løfte krav om forsyningspligt hænger sammen med behov for at få tilskud i relation til urentable områder. Det er imidlertid vigtigt at disse krav gives på så gennemsigtige og klare betingelser som overhovedet muligt, idet der ellers opstår fare for konkurrenceforvriddning – dvs.

at de virksomheder, der opnår tilskud, stilles bedre i konkurrencen end de virksomheder, der ikke opnår tilskud.

Transport- og Energiministeriet vil arbejde for, at EU's regler om økonomisk kompensation til den offentlige servicetrafik bliver så klare og administrerbare som muligt. Det bør for eksempel fremgå, hvad der betales for, og det skal beskrives klart i en kontrakt eller lignende.

Transport- og Energiministeriet støtter klare regler på dette område, idet de øger gennemskeligheden og skaber større konkurrence i EU. I 2006 er man blevet enige om fælles regler om øget gennemsigtighed for den kollektive trafik i EU. Reglerne ventes endeligt vedtaget i 2007.

Nogle gange kommer offentlig servicetrafik i udbud. Andre gange er det ikke tilfældet. I de situationer, hvor der ikke er et udbud, bør man i EU have faste rammer for, hvordan man beregner den økonomiske kompensation. Transport- og Energiministeriet lægger i den forbindelse vægt på, at kompensationen kan omfatte et rimeligt overskud, uden at der bliver tale om overkompensation af transportvirksomheden.

Når der ydes kompensation til transportvirksomheder for varetagelsen af offentlig servicetrafik bør der stilles krav om en klar regnskabsmæssig adskillelse i forhold til virksomhedens andre aktiviteter. Regnskabsmæssig adskillelse øger nemlig gennemsigtigheden og kan være et nyttigt værktøj til at hindre krydssubsidiering. Dette er et vigtigt led i at sikre en effektiv konkurrence.

Medlemslandene bør selv kunne bestemme, hvilke dele af jernbanetrafikken, der skal i udbud, herunder hvornår markedet er modent. Det er således holdningen, at man løbende skal kunne indhente erfaringer fra tidligere udbud. I Danmark er det derfor besluttet gradvist at konkurrenceudsætte jernbanesektoren.

I Danmark har man allerede åbnet statens net for fri trafik for passagerområdet. Transport- og Energiministeriet er positiv over for en åbning af det europæiske jernbanemarked.

Fra dansk side finder man dog, at medlemslandene skal have ret til at prioritere jernbanenettet til de operatører, der inden for passagertransportområdet driver offentlig servicetrafik på kontrakt med staten. Der knytter sig væsentlige samfundsmæssige hensyn til den offentlige servicetrafik, herunder særligt mobiliteten for den del af befolkningen, som ikke har alternative transportmuligheder.

*Boks 7.1 Danske interesser i forhold til forsyningssikkerhed og offentlig service-  
trafik*

**Generelt:**

*Forsyningssikkerhed*

Danmark arbejder for, at forsyningssikkerhed fortsat er et af de helt overordnede mål i EU's energipolitik.

Danmark ønsker ligeledes, at det er muligt at yde tilstrækkelig forsyningssikkerhed gennem EU-politikken på transport- og postområdet.

Danmark ønsker, at det skal være muligt at give økonomisk kompensation til færgefart til mindre øer og at muligheden for at støtte jernbanetrafikken bevares.

**Eksempler på konkrete danske interesser:**

*Forsyningssikkerhed*

Danmark har opfordret Kommissionen til at fremlægge en plan for udbygning af el- og gasnettene i Europa.

Danmark ønsker, at Kommissionen udarbejder en handlingsplan for udbygning af vindmølleparker i EU-havområder.

Danmark vil arbejde for, at der tilføres markant flere EU-midler til forskning og udvikling af vedvarende energi og energieffektivisering.

*Offentlig servicetrafik*

Transport- og Energiministeriet vil arbejde for, at EU-regler om økonomisk kompensation til den offentlige servicetrafik bliver så klare og administrerbare som muligt.



## 8. En bæredygtig udvikling

En bæredygtig udvikling i transport- og energisektoren kræver løbende reduktion af såvel miljøbelastningen og afhængigheden af kul, naturgas og særligt i transportsektoren for olie.

På transportområdet kan en reduktion af miljøbelastningen opnås blandt andet gennem teknologisk udvikling i form af mere effektive køretøjer, men også gennem moderne og effektive transportsystemer, der er med til at reducere kødanelse og omvejskørsel.

Efterspørgslen efter transport og energiforbruget til transport er stigende. Målet er således at afkoble udviklingen i miljøpåvirkningen, herunder CO<sub>2</sub>-udslippet, samt brugen af fossile brændsler fra væksten i transportenergiforbruget. På transportområdet er der de seneste par årtier sket et generelt fald for alle udledninger på nær CO<sub>2</sub>.

Selvom det moderne menneske generelt transporteres mere og længere end tidligere, er væksten i energiforbruget til transport imidlertid betydeligt lavere end den økonomiske vækst. På trods af et højere transportenergiforbrug, er de afledte miljømæssige konsekvenser ofte mindre i dag, end det var tilfældet tidligere.

På transportområdet kan reduktionen af de miljømæssige konsekvenser i høj grad tilskrives, at man har fået udviklet nye moderne teknologier, hvor brændstofforbruget er langt mindre. Eksempelvis er brændstoffektiviteten i nye fly øget med 70 pct. i de seneste årtier.

På EU-plan har man siden begyndelsen af 1970'erne stillet krav til køretøjernes miljøegenskaber, og i dag har man fælles EU-regler om luftforurening i det såkaldte EURO-normsystem. EURO-normsystemet blev indført i 1990 og fastsætter maksimumsværdier for udstødningens indhold af skadelige stoffer og har eksempelvis medført krav om katalysatorer på nye benzinbiler. Med indførelse af EURO 4 i 2006 er det beregnet, at udledningen af partikler vil blive reduceret med mere end 80 pct. i forhold til biler fra før indførelse af EURO-normer.

Kommissionens hvidbog om europæisk transportpolitik fra 2001 tager afsæt i et ønske om at få skabt en bedre balance mellem transportformerne som et væsentligt element i strategien for at sikre en bæredygtig udvikling. I forbindelse med revisionen af hvidbogen i 2006 har Danmark erklæret sig enig med Kommissionen i, at det ikke er realistisk, at de forskellige transportformers andel ændres

væsentligt på mellemlangt sigt. En europæisk bæredygtig mobilitetspolitik må derfor bygge på et bredt spektrum af politiske tiltag, som fører til skifte til mere miljøvenlige transportformer, hvor det er muligt, men mobilitetspolitikken må også optimere den enkelte transportform.

Hvad angår vejtransporten ønsker Transport- og Energiministeriet, at man i EU arbejder for at fremme effektive instrumenter i forhold til energiforbruget.

På støjområdet sker der også løbende forbedringer. De fleste transportmidler støjer i dag væsentligt mindre end for få årtier siden – både moderne tog og nye biler er glimrende eksempler på reduktionen i støj fra transportmidler.



Kilde: René Strandbygaard

*Målet er en bæredygtig udvikling i transport og energisektoren*

## 8.1. EU's energihandlingsplan

Sammenhængen mellem klima- og energipolitik er blevet markant tydeligere i løbet af de senere år. Verden står i dag over for energi- og miljøproblemer, som udgør alvorlige udfordringer for Europa, og som berører alle EU's medlemsstater: hvordan sikrer vi konkurrencedygtig og ren energi i Europa trods klimaændringer, eskalerende global efterspørgsel efter energi og en usikker forsynings-situation i fremtiden. Hvis én af medlemsstaterne ikke formår at klare disse udfordringer, risikerer det at ramme alle medlemsstater. Hvis der opstår problemer uden for Den Europæiske Union, kan det få virkning for hele EU. Derfor har Europa brug for en stærk energipolitik.



Udgangspunktet for en europæisk energipolitik er tredobbelt: det er nødvendigt at bekæmpe klimaændringerne, fremme beskæftigelse og vækst og begrænse EU's afhængighed af import af olie og gas.

Hjørnesteinen i den nye politik, som blev vedtaget på forårstopmødet i marts 2007, er opstillingen af en ny strategisk CO<sub>2</sub>-målsætning for Europa: EU vil i de internationale klimaforhandlinger foreslå, at de industrialiserede lande reducerer deres CO<sub>2</sub>-udledninger med 30% i 2020, hvilket EU også er parat til. Indtil der foreligger en sådan aftale, vil EU indføre en målsætning om at mindske drivhusgasemissionerne med 20 pct. inden 2020. EU's målsætning skal ses på baggrund af behovet for, at industrilandene gør en indsats internationalt for at begrænse klimaændringerne.

Udfordringerne går ikke udelukkende på klimaforandringerne. De vedrører også Europas energiforsynings sikkerhed, økonomi og borgernes velfærd. Det gælder om at gøre EU mindre sårbar over for de stadig mere ustabile priser på olie og gas, skabe større konkurrencedygtighed på EU's energimarked og fremme teknologi og jobskabelse.

På forårstopmødet i 2007 vedtog de europæiske stats- og regeringschefer en energihandlingsplan med en tidsplan over foranstaltninger, der skal lede EU på rette kurs frem mod den nye strategiske målsætning.

#### *Boks 8.1 Hovedelementer i EU's energihandlingsplan*

- Indre marked, hvor Kommissionen skal fremsætte forslag til forbedringer heraf, bl.a. med henblik på effektiv adskillelse af produktion og distribution indenfor elektricitet og gas.
- Infrastruktur, hvor Kommissionen bl.a. skal komme med forslag til fremme af et mere effektivt og integreret system for grænseoverskridende handel med elektricitet.
- Vedvarende energi, hvor stats- og regeringscheferne besluttede som bindende målsætning, at 20% af EU's samlede energiforbrug i 2020 skal komme fra vedvarende energi. Kommissionen skal omsætte den bindende målsætning i lovgivning via nationale målsætninger. Ved fordelingen af målsætningen på medlemslandene skal der tages hensyn til nationale omstændigheder.
- Biobrændstof, hvor det blev vedtaget, at 10% af EU's benzin og diesel i 2020 skal være erstattet af biobrændstof. Målsætningens bindende karakter er afhængig af en række forhold, bl.a. af at 2. generations biobrændstof findes på markedet.

- Energieffektivitet, hvor Det Europæiske Råd vedtog en målsætning om at spare 20% af EU's energiforbrug i 2020, sammenlignet med fremskrivningerne.
- Teknologifremme, hvor Kommissionen skal fremlægge en Strategisk Teknologiplan i løbet af 2007 til drøftelse senest på forårstopmødet i 2008.
- Fremme af en bæredygtig anvendelse af fossile brændsler ved øget anvendelse af CO<sub>2</sub>-opsamling og –lagring, herunder stimulere opførelsen af en række demonstrationsanlæg frem til 2015.
- En fælles ekstern energipolitik, hvor EU i højere grad skal "tale med én stemme" i forhold til såvel producent-, transit- som forbrugerlande.

Baggrunden for energihandlingsplanen går tilbage til marts 2006, hvor Kommissionen fremlagde en grønbog om sikker, konkurrencedygtig og bæredygtig energi til Europa. På baggrund af grønbogen kom Danmark i efteråret 2006 med et indspil til en samlet energipolitik for Europa. Indspillet er gengivet i dets fulde udstrækning i bilag I.

Formålet med det danske EU-indspil var at opnå indflydelse på Kommissionens arbejde med at udforme den strategiske energihandlingsplan for EU, som blev bestilt af EU's stats- og regeringschefer på forårstopmødet i marts 2006 på baggrund af grønbogen.

På stort set alle punkter flugter den vedtagne handlingsplan fra forårstopmødet i marts 2007 godt med anbefalingerne i det danske indspil.

Som opfølgning på den strategiske energihandlingsplan forventes Kommissionen i løbet af 2007 og 2008 at fremlægge en række forslag til nye retsakter med sigte på at intensivere og udbygge det energipolitiske samarbejde i EU. Resultatet vil være en meget kraftig udbygning med vedvarende energi, herunder elproduktion og varmeproduktion på grundlag af vedvarende energikilder samt biobrændstoffer. Alle medlemslandene vil desuden skulle gøre en langt større indsats for at anvende energien mere effektivt, og der vil blive stillet krav om større energieffektivitet til producenterne af energiforbrugende apparater mv. Desuden vil der blive fremlagt en såkaldt "tredje liberaliseringspakke" med forslag til revision af de eksisterende el- og gasdirektiver.

## 8.2. Energieffektivisering

En mere effektiv energianvendelse er en omkostningseffektiv måde både til at modvirke klimaforandringer og forbedre energiforsyningsikkerheden på. Derfor

mener Danmark, at det er vigtigt, at man i EU i stadig større grad fokuserer på øget energieffektivisering. Det gælder både i transport- og energisektoren.

Energieffektiviseringen udgør et meget centralt element i EU's energihandlingsplan. Det forventes således, at målsætningen om at spare 20% af EU's energiforbrug i 2020 vil medføre, at det absolutte forbrug i 2020 vil være 13% lavere end forbruget i 2005. Energieffektiviseringen er en helt afgørende faktor til at opnå de fastsatte CO<sub>2</sub>-reduktionsmål og til at fastholde en høj forsyningssikkerhed.

Målsætningen om at spare 20% af det forventede energiforbrug i 2020 stammer fra den handlingsplan for energieffektivisering, som Kommissionen fremlagde i oktober 2006. Det er en ambitiøs plan med ca. 75 forslag til initiativer, og konkrete tidsplaner for implementeringen af disse. Handlingsplanen harmonerer meget godt med det danske EU-indspil til EU's energipolitik – "En samlet energipolitik for Europa" fra 12. oktober 2006. Kommissionen og Det Europæiske Råd lægger især vægt på effektivisering inden for transport- og bygningsområdet samt på initiativer, som fremmer en mere effektiv energianvendelse i de apparater og produkter, som anvender energi (hårde hvidevarer, tv, elektronik, pumper, motorer, klimaanlæg, vandvarmere, kedler m.v.)

De stigende oliepriser har stor betydning for både transport- og energisektoren. I transportsektoren er udgifter til brændstof en væsentlig omkostning, og stigende oliepriser giver dermed et stærkt incitament til at energieffektivisere. Også det øvrige energiforbrug påvirkes af udviklingen i olieprisen, da prisen på andre energiressourcer har tendens til at følge olieprisen, og forbrugerne derved har en betydelig tilskyndelse til at spare på energien til eksempelvis opvarmning, når olieprisen stiger.

Transportsektoren tegner sig i dag for omkring en tredjedel af det samlede energiforbrug i EU. Derfor spiller energieffektivisering i denne sektor en central rolle. Danmark ønsker, at EU indgår ambitiøse aftaler med bilindustrien eller fastsætter forpligtende minimumskrav til, hvor langt nye person- og varebiler kan køre på literen.

EU har i dag en frivillig aftale med bilindustrien om CO<sub>2</sub>-udslippet per kørt kilometer. Aftalen er, at brændstofforbruget for nye personbiler, der sælges i EU i 2008/2009, i gennemsnit ikke må udlede mere end 140 g CO<sub>2</sub>/km, og målsætningen er, at det kommer ned på 120 g i 2012. Danmark mener, at en langsigtet målsætning bør være højest 100 g CO<sub>2</sub>/km i 2020. Det vil betyde meget betydelige reduktioner i brændstofforbruget.

Forskellige typer af produkter tegner sig også for en væsentlig del af energiforbruget. Danmark foreslår derfor, at der hurtigt skal indføres ambitiøse minimums-

normer for energieffektiviteten for en række apparater og produkter. Som et særligt indsatsområde bør det stigende standby forbrug begrænses gennem fastsættelse af et maksimumskrav på 1 Watt for de fleste produkters standby forbrug. I husholdningerne udgør standby forbruget i dag mere end 10 pct. af elforbruget.

Danmark ønsker også, at man får forbedret og udvidet den eksisterende energimærkning. Konkret skal det ske ved, at det gældende rammedirektiv om energimærkning skal udvides til at omfatte flere produkter, og de gældende mærkningskrav skal strammes op, så ordningen i højere grad fremmer afsætningen af de bedste produkter på markedet.

I EU er der også et betydeligt potentiale i forhold til øget energieffektivitet for både eksisterende og nye bygninger. Her foreslår Danmark, at kravene i forbindelse med renovering af eksisterende bygninger bør strammes ved at også mindre bygninger omfattes af kravene. Endvidere bør der indføres energieffektivitetskrav i forbindelse med udskiftning af forskellige bygningsdele som for eksempel tag, vinduer og kedler. Med hensyn til nye bygninger støtter Danmark, at der i EU indføres fælles målsætninger for energiforbruget i nye bygninger – dog således at der tages højde for forskelle i klimaforholdene i EU-landene. Disse målsætninger bør løbende strammes med henblik på, at alle nye bygninger i løbet af en årrække bliver lavenergibygninger.

### 8.3. Mest miljø for pengene

Danmark lægger afgørende vægt på, at man får mest miljø for pengene – både herhjemme og i EU som helhed. Den miljøpolitiske indsats skal derfor målrettes de områder, hvor udbyttet målt i forhold til de dertil knyttede omkostninger er størst. Det er således vigtigt, at inddrage samfundsøkonomiske analyser i vurderingen af mål og instrumenter.

Konkret foreslår Danmark i det danske politiske udspil til en samlet energipolitik for Europa, at Kommissionen undersøger de mest omkostningseffektive virkemidler til fremme af vedvarende energi og energieffektivisering. På baggrund heraf skal der udarbejdes retningslinjer for best practices for medlemsstaterne.

Markedsbaserede virkemidler kan være velegnede i forhold til at sikre, at man får mest miljø for pengene. Det gælder eksempelvis CO<sub>2</sub>-kvotehandels-systemer, der gør det muligt at reducere udledningen af CO<sub>2</sub>, hvor det er billigst således, at reduktionen af emissioner er så omkostningseffektiv som muligt. EU's eksisterende CO<sub>2</sub>-kvotehandels-system trådte i kraft per 1. januar 2005 og omfatter en betydelig del af energisektoren og den energitunge industri.

Kommissionen har fremsat et forslag om et CO<sub>2</sub>-kvotehandelsystem for luftfarten. Et kvotehandelsystem, der tillader handel med kvoter mellem luftfartsbranchen og andre brancher, kan bidrage til en omkostningseffektiv reduktion af det samlede brændstofforbrug.

## 8.4. International forankring

Mange typer af miljø- og energimæssige udfordringer er grænseoverskridende af natur, og håndteringen af disse udfordringer sker derfor bedst i internationalt regi. Miljømæssige tiltag kan have betydning for transport- og energisektorens konkurrenceevne, og det er derfor vigtigt, at sådanne tiltag så vidt muligt gennemføres på så bred international basis som muligt. Det gælder særligt i forhold til luftfartserhvervet, der i høj grad opererer globalt og ikke alene i EU.

Danmark mener derfor, at indsatsen på luftfartsområdet bør foregå i regi af ICAO (FN's luftfartsorganisation). Danmark bør således arbejde for, at man fra EU's side presser på for at få denne globale internationale organisation til at tage de nødvendige initiativer.

Ud over de konkurrencemæssige aspekter, som selvfølgelig spiller en stor rolle for erhvervene, vil det også have betydelig større miljømæssige effekter, at regulering foregår på globalt niveau. Det er også vigtigt at sikre, at der ikke opstår "konkurrence på miljøet", dvs. hvis lande for at skabe attraktive forhold for erhvervet sænker deres miljøkrav.

### *Boks 8.2 Danske interesser i forhold til bæredygtig udvikling*

Danmark vil arbejde for, at man i EU får øget fokus på vedvarende energi og på energieffektivitet på både transport- og energiområdet.

Danmark lægger vægt på, at alle transportsystemer er effektive og moderne således, at de positive gevinster både afspejles på miljøsiden og på transport-siden, dvs. "en slags dobbeltgevinst".

Danmark lægger vægt på, at de miljø- og energiinitiativer man gennemfører, er omkostningseffektive.

Danmark ønsker, at man fremmer innovation og nye mere miljøvenlige teknologier.



## 9. Tilfredse brugere

God service er ofte en vigtig konkurrenceparameter. Det gælder på energi- og transportmarkederne ligesom på en række andre markeder.

I de fleste tilfælde sørger markedet for, at brugerne har adgang til gode og velfungerede serviceydelser. I visse tilfælde kan det imidlertid være nødvendigt med regulering for at sikre, at særlige forbrugerhensyn varetages. Det kan blandt andet være i relation til særlige grupper, eksempelvis i relation til personer med nedsat mobilitet eller i forhold til behandling af klager.

Transport- og Energiministeriet støtter generelt EU-initiativer, som stiller forbrugeren, herunder virksomheder, bedre. Det er dog vigtigt, at dette sker i balance med de hensyn, som i øvrigt skal varetages, herunder eksempelvis hensynet til sikkerhed og virksomheders mulighed for at kunne operere på markedet på rimelige vilkår.

På transportområdet er brugerne blandt andet i fokus, når det gælder særlige hensyn til personer med nedsat mobilitet og passagerrettigheder ved afvisninger, aflysninger, forsinkelser m.v.

På energiområdet er forbrugerne og brugerne også i fokus. Hvis de liberaliserede el- og gasmarkeder skal fungere hensigtsmæssigt, må der være rimelige rammer for forbrugeres kontraktforhold med deres el- og gasleverandør. Det er også vigtigt, at forbrugerne har adgang til lettilgængelig information om de udbudte energiprodukter.

### 9.1. Hensyn til de handicappede brugere

2003 var udpeget som Det Europæiske Handicapår, og åbningskonferencen blev holdt i København, hvor den danske regering samtidig lancerede en handlingsplan for handicappede.

Som opfølgning på handicapåret er der i de senere år blandt andet taget en række EU-initiativer på transport- og energiområdet. Danmark har støttet disse initiativer.

I 2006 vedtog man på luftfartsområdet en forordning om rettigheder for bevægelseshæmmede. Forordningen indebærer forbud mod at diskriminere personer med nedsat mobilitet m.v. i forbindelse med flyrejser, samt at disse sikres den

nødvendige gratis assistance. Transport- og Energiministeriet støttede dette forslag og arbejdede samtidig for, at retten til bistand også skulle omfatte en eventuel ledsager.

På jernbaneområdet indeholder den 3. jernbanepakke fælles minimumsregler for hjælp til handicappede. Konkret skal stationsforvalteren blandt andet sikre den nødvendige assistance til ind- og udstigning, hvis assistancen er bestilt 48 timer før den behøves. Der er også EU-regler, som omfatter krav om ramper og elevatorer, der vil sikre handicappede bedre adgangsforhold til stationer og ledelinier for blinde og adgangsforhold fra perron til tog i samme niveau.



Kilde: Det Europæiske Fællesskab, 2007

*Transport- og Energiministeriet arbejder for, at handicappede brugere får bedre muligheder for at benytte transportmidler på europæisk plan*

På vejområdet er der ikke i EU-regi vedtaget bestemmelser omkring handicappede. Transport- og Energiministeriet ser dog gerne, at man får udvidet et eksisterende nordisk samarbejde vedrørende tilgængelighed til at omfatte samtlige EU-lande. Sigtet med samarbejdet er gennem design at få skabt tilgængelige fællesarealer, der gør det muligt for handicappede at være mere selvhjulpne, når de skal rejse og transportere sig.



## 9.2. Passagerrettigheder ved aflysninger m.v.

I hvidbogen fra 2001 understreger Kommissionen vigtigheden af, at passagerernes rettigheder er sikret i forbindelse med transport. Disse rettigheder er inden for en række af transportformerne blevet styrket betydeligt. Som det fremgår af skema 9.1, er der i de senere år vedtaget EU-regler om refusion og kompensation ved forsinkelser og aflysninger på både luftfartsområdet og på jernbaneområdet.

*Skema 9.1 EU-regler omkring refusion og kompensation*

	<b>Kompensation ved forsinkelse</b>	<b>Kompensation ved aflysning</b>
Flyrejser	2-4 timer: Forplejning mv. Min. 5 timer: 100 pct.'s refusion af billetprisen	Kompensation på 125-600 € afhængigt af længden på flyveturen og ankomsttidspunktet på alternativ flyvning i forhold til det oprindelige. Krav på refusion af billetprisen eller omlægning af rejsen under sammenlignelige transportbetingelser. Forplejning mv.
Internationale togrejser	1-2 timer: 25 pct. af billetprisen Min. 2 timer: 50 pct. af billetprisen	Der skal arrangeres alternativ transport.

I 2005 trådte en forordning om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boarding-afvisning, aflysninger og lange forsinkelser i kraft. Pligten til at yde kompensation og bistand til passagererne påhviler det transporterende luftfartselskab. Med forordningen indførtes samtidig en mulighed for passagererne til at klage til nationale kompetente organer, hvis de mener, at et luftfartsselskab har overtrådt forordningen. Danmark støttede generelt dette forslag, men arbejdede dog for en reduktion af det oprindelige forslag om et meget højt kompensationsbeløb<sup>5</sup>.

På jernbaneområdet indeholder den såkaldte 3. jernbanepakke regler om rettigheder for togpassagerer. Reglerne vedrører blandt andet erstatningsansvar ved ulykker og delvis refusion af billetten ved forsinkelser. Transport- og Energiministeriet har støttet vedtagelsen af fælles regler for togpassagerer.

<sup>5</sup> I Kommissionens oprindelige forslag var der foreslået to satser, dvs. 750 € og 1.500 € for henholdsvis kortere og længere flyvninger. Under dansk formandskab i 2002 skruedes det endelige kompromis sammen med følgende satser: 250€, 400€ og 600€, der er relateret til korte, mellemlange og lange flyvninger. Det er i øvrigt vigtigt at forstå, at beløbene skal betragtes som *ulemperekompensationer*, der er *uafhængige* af flybilletens pris.

Bustransport er en af de transportformer, som Kommissionen fortsat har fokus på, hvad angår passagerrettigheder mv.

Kompensationsordninger er generelt populære blandt passagerer, der får et plaster på såret for den ulempe, de udsættes for i tilfælde af afvisning, forsinkelser og aflysninger. Omvendt er de transporterende selskaber ikke så glade for ordningerne, fordi en række faktorer, som de ikke selv har indflydelse på, kan spille ind – for eksempel trængsel i et luftrum, som skaber forsinkelser, eller problemer med lufthavnskapaciteten for eksempel på grund af tåge og lignende forhold.

Kompensationsordninger skal selvsagt være rimelige, fordi ulemperne må vurderes forskelligt, dvs. at der trods alt er stor forskel på eksempelvis at strandе i en fjern lufthavn et par dage og at stå og vente på et tog på en dansk station i et kortere tidsrum.

### 9.3. Information til forbrugerne

For mange rejsende er det vigtigt, at de bliver orienteret om væsentlige forhold omkring deres rejse. Det kan være i forhold til forsinkelser, men det kan også være i forhold til eksempelvis de sikkerheds- og miljømæssige aspekter af rejsen. Med den voksende forbrugerbevidsthed og de generelt voksende krav til omverdenen er det også vigtigt at få oplysninger om klageadgang.

I EU-regi er der således i forskellige sammenhænge på såvel transport- som energiområdet vedtaget bestemmelser om, hvilken information passagererne har krav på.

På jernbaneområdet indeholder 3. jernbanepakke regler om, at jernbanevirksomheder inden rejsen leverer information om køreplaner, der sikrer den hurtigste forbindelse mellem to destinationer samt om den billigste forbindelse. Der skal også informeres om det forventede serviceniveau under rejsen. Under rejsen skal jernbanevirksomheden blandt andet informere om eventuelle forsinkelser, mulige videre forbindelser samt om servicen og sikkerheden ombord. Efter rejsen skal operatøren blandt andet oplyse om klagemuligheder.

På luftfartsområdet har man i 2005 vedtaget en forordning om etablering af en såkaldt EU-sortliste over luftfartsselskaber, som EU af sikkerhedsmæssige årsager har afskåret fra at flyve i EU's luftrum. Med denne sortliste får offentligheden således indblik i, hvilke flyselskaber, der vurderes at være mindre sikre. Forordningen giver samtidig flypassagererne ret til oplysning om, hvilket luftfartssel-

skab de skal rejse med. Transport- og Energiministeriet støttede vedtagelsen af denne forordning.

Den ovenfor omtalte forordning om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boarding- afvisning, aflysninger og lange forsinkelser indeholder også krav til de transporterende luftfartsselskaber om at informere passagererne om deres rettigheder i forbindelse med aflysninger m.v.

På trods af dette klare krav har Kommissionen alligevel fundet det nødvendigt selvstændigt at informere flypassagerer gennem plakater i lufthavne om passagerers rettigheder ved flyvninger til og fra lufthavne i EU.

Transport- og Energiministeriet finder, at ansvaret for at give tilstrækkelig information om diverse regler med videre til passagerer skal ligge hos de transporterende selskaber eller i givet fald hos de billetudstedende selskaber, fordi det er der, man har den direkte kundekontakt.

På postområdet indeholder udkast til det 3. postdirektiv krav om forbrugerbeskyttelse på forskellige områder, herunder også krav om informationer og en uafhængig klageinstans.

På vejområdet er information et vigtigt redskab i forhold til at holde trafikanterne orienteret om aktuelle forhold – eksempelvis i form af skiltning og afmærkning.

Transport- og Energiministeriet ønsker, at skiltningen og afmærkningen på Europas veje harmoniseres. Det forudsætter imidlertid, at man i større omfang har fælles færdselsregler. Der er stadig betydelige forskelle i de færdselsregler, som gælder i de enkelte lande, herunder eksempelvis om vigepligt, hvor højrevigepligt er udbredt i mange lande, men næsten afskaffet i blandt andet Danmark. Så længe, der er forskel på reglerne, kan der også være forskel på, hvad der skal skiltes om.

Fremadrettet forventes elektronisk information til trafikanterne at spille en større rolle. Forudsætningen for, at man på EU-plan kan give elektronisk information til trafikanterne er, at man har ensartede digitale beskrivelser af vejnettet, hvilket igen forudsætter, at der udvikles fælles tekniske specifikationer for dette.

For en del rejsende er det vigtigt forholdsvis let at kunne sammenligne brændstofforbruget for forskellige køretøjer. I EU er der krav om energimærkning af personbiler. Ved salg af en ny personbil skal bilen være forsynet med et energimærke, som fortæller hvilken energiklasse bilen er placeret i – og dermed hvor langt den kører på literen.

I mange andre sammenhænge er det også vigtigt for forbrugerne at kunne sammenligne energiforbruget, herunder eksempelvis ved køb af hårde hvidevarer og el-apparater.

EU's obligatoriske energimærkningsordning for apparater har vist sig at være et godt redskab, som har fået mange forbrugere til at anskaffe energieffektive apparater. EU's rammedirektiv fra 2004 om miljøvenligt design af energiforbrugende produkter (det såkaldte eco-design direktiv) rummer også mulighed for at stille krav om, at producenter eller leverandører skal stille nærmere angivne oplysninger om for eksempel energirigtig anvendelse af produkter til rådighed for forbrugerne.

Danmark arbejder for, at EU's energimærkningsordning udvides til at omfatte flere produkter, og at ordningen udvikles, så det bliver nemmere at tilpasse eksisterende energimærkningskrav til udviklingen på markedet. Samtidig vil Danmark arbejde for, at der bliver størst muligt samspil mellem aktiviteter inden for rammerne af energimærkningsdirektivet og eco-design direktivet med henblik på, at forbrugerne samlet set får overskuelige og anvendelige oplysninger om produkternes energimæssige forhold.

Som led i gennemførelsen i Danmark af direktiverne om liberalisering af el- og gaskæderne skal net- og distributionsvirksomhederne inden for el, gas og olie samt fjernvarmevirksomheder med varmekapacitet over 1 MW sikre, at kunderne årligt får information om udviklingen i deres energiforbrug. Forbrugeren skal oplyses om det seneste års energiforbrug sammenholdt med de tre foregående års energiforbrug. Energiforbruget skal også sammenlignes med energiforbruget for en tilsvarende forbrugerkategori og ved indplacering af forbruget på en skala i forhold til bedste praksis.

### *Boks 9.2 Danske interesser i forhold til tilfredse brugere*

Transport- og Energiministeriet vil arbejde for, at brugerne i energi- og transportsektoren behandles på en fair og god måde. Det er dog vigtigt, at dette sker i balance med de hensyn som i øvrigt skal varetages, herunder eksempelvis hensynet til sikkerheden og de virksomheder, der opererer på markedet.

Transport- og Energiministeriet vil arbejde for, at handicappede får gode muligheder for at benytte forskellige transportmidler på europæisk plan.

Transport- og Energiministeriet vil arbejde for, at man som rejsende og forbruger får information om væsentlige forhold. Det kan eksempelvis være omkring forventet rejsetid, energiforbrug og sikkerhedsmæssige forhold. Det er også vigtigt, at rejsende får oplysninger om, hvilke klagemuligheder de har.

# 10. Afslutning

EU-området har en voksende betydning og indflydelse på vores hverdag, dels på grund af det voksende indre marked, dels fordi det internationale område inden for både transport- og energiområdet får stigende betydning. Transport- og Energiministeriet har en ambition om, at Danmark fortsat skal spille en aktiv rolle i EU-politikken.

Antallet af medlemslande i EU over de sidste 3 år er næsten fordoblet, idet man er gået fra 15 medlemslande i starten af 2004 til 27 medlemslande i starten af 2007. Samtidig har mange nye EU-lande en infrastruktur og et energiområde, der skaber andre udfordringer, end dem vi er vant til. Resultatet kan være, at forhandlingsbilledet ændres. Alle disse elementer stiller øgede krav til aktørerne i EU, dvs. også til Danmark.

Transport- og Energiministeriet har arbejdet bevidst på at kunne imødegå disse øgede udfordringer. Man har således opgraderet bemanningen på EU-Repræsentationen i Bruxelles, ligesom der er sket en styrkelse af EU-ressourcerne i ministeriets departement.

Indsatsen skal både koncentreres om de store linjer, som for eksempel øget liberalisering, og om de mange specielle elementer i særlovgivningen, der tilsammen skaber gode og fornuftige rammevilkår for infrastruktur, operatører og borgere, dvs. samfundet i sin helhed.

Netop liberaliseringen er et område, hvor Transport- og Energiministeriet vil arbejde med at imødekomme udfordringerne. Det skal forstås således, at liberalisering vurderes hensigtsmæssig, hvor det har en oplagt merværdi. Dette har for eksempel været tilfældet på luftfartsområdet. På visse andre områder, hvor EU-dimensionen er mindre, er det ikke oplagt med EU-liberalisering.

Da Danmark er et mindre land, er det en fordel, at der på mange områder er fælles tekniske standarder. Transport- og Energiministeriet vil støtte arbejdet med øget teknisk EU-standardisering på områder, hvor der ikke er globale standarder eller velfungerende markedsskabte standarder.

Flaskehalse og forsinkelser er unødvendige gener, som skal minimeres. I den sammenhæng er det vigtigt ikke kun at skele til fysiske kapacitetsproblemer. Regler, der er uhensigtsmæssige for erhverv og kunder, skal løbende vurderes og ef-

fektiviseres, så reglerne i sig selv ikke skaber unødvendige flaskehalse med tilhørende forsinkelser til følge. Der skal være balance mellem omkostninger og de mål, man søger at nå.

Securityregler er til for at imødegå trusler. En anden form for trussel er huller i forsyningssikkerheden. Navnlig på energiområdet spiller forsyningssikkerhed en stor rolle, og man finder fra dansk side, at forsyningssikkerheden bør være et overordnet mål i EU's energipolitik.

Energiforbrug skaber imidlertid i mange tilfælde en miljøudfordring. Miljøudfordringen bør håndteres gennem blandt andet øget fokus på energieffektivitet og brug af vedvarende energi. Samtidig kan gode logistikløsninger på transportområdet bidrage til at imødegå miljøudfordringerne.

Det moderne informationssamfund skaber mere krævende forbrugere, end tilfældet var for blot få år siden. Blandt andet Internettet har skabt adgang til mange informationer og gjort både transport- og energiområdet mere transparente over for forbrugerne. Det stiller modkrav til Transport- og Energiministeriet, og man løfter denne opgave ved også at have fokus på disse områder i EU-regi. Den svære opgave består i at skabe den rette balance mellem operatøren – der vil være den, der skal godtgøre kompensationskrav – og forbrugeren.

Transport- og Energiministeriet vil i det fremtidige EU-arbejde have fokus på alle ovenstående elementer.

# BILAG I

## Danmark

12. oktober 2006

### En samlet energipolitik for Europa

Den globale efterspørgsel på energi er voksende. Oliepriserne er tredoblet inden for få år, og gaspriserne er fulgt med. EU's importafhængighed af olie og naturgas er stigende, og forsyningsituationen er plaget af mangel på investeringer. EU risikerer i fremtiden at blive afhængig af importeret energi fra nogle få regioner i verden, navnlig Mellemøsten, Nordafrika og Rusland.

Energipolitiske tiltag i EU skal bidrage til at reducere udledningen af CO<sub>2</sub> og andre miljøskadelige stoffer og til at opfylde EU's klimaforpligtelse, jf. konklusionerne fra Det Europæiske Råd om opnåelse af 2-grader målsætningen. EU skal via en ansvarlig energipolitik gå forrest i kampen mod de globale klimaforandringer blandt andet ved energieffektiviseringer og vedvarende energi.

Kommissionen fremlagde i marts 2006 en grønbog om sikker, konkurrencedygtig og bæredygtig energi til Europa. Grønbogen og konklusionerne fra forårstopmødet i marts 2006 er et godt udgangspunkt for at skabe en sammenhængende og samordnet europæisk energipolitik.

De overordnede mål for EU's energipolitik skal fortsat være:

- forsyningsikkerhed;
- miljøbeskyttelse, herunder klima;
- konkurrenceevne.

EU's energipolitik skal være markeds- og konkurrencebaseret. Bidrag fra højere energieffektivitet, valg af energikilder og valg mellem teknologier skal ske i et effektivt samspil, under hensyntagen til medlemslandenes frie valg af energikilder.

Sikring af et velfungerende indre marked for energi i Europa er væsentligt for at sikre forsyningssikkerheden, og der er i den forbindelse et betydeligt behov for at sikre yderligere investeringer i den europæiske energiinfrastruktur – især på tværs af grænserne.

På denne baggrund foreslår Danmark at en samlet energipolitik for Europa, der skal reducere vores afhængighed af fossile brændsler, tager udgangspunkt i følgende målsætninger og initiativer:

EU skal være den mest energieffektive økonomi i verden. Fastsættelsen af en ambitiøs målsætning for energieffektivisering skal ses som et bidrag til at styrke udviklingen og anvendelsen af ny teknologi. Der skal derfor øget fokus på energieffektivisering, herunder også i transportsektoren:

- Med henblik på at reducere afhængigheden af import af energi og samtidig opfylde miljømålene skal der fastsættes en bindende energisparemålsætning på 1,15 pct. årligt, inkl. transport for EU som helhed og for de enkelte medlemslande frem til 2017. Det vil være ambitionen at fastholde denne målsætning frem til 2025. Medlemslandene skal i nationale energihandlingsplaner redegøre for, hvordan den samlede energisparemålsætning ventes fordelt på de enkelte sektorer.
- EU bør gennem ambitiøse aftaler med bilindustrien og direkte regulering m.v. fastsætte forpligtende minimumskrav til nye person- og varebilers energieffektivitet (længere på literen).

Øget fokus på vedvarende energi:

- Der skal fastsættes en målsætning om, at 15 pct. af energiforbruget i hele EU skal komme fra vedvarende energikilder i 2015. Danmark foretrækker bindende mål under fuld respekt for det enkelte medlemslands muligheder.
- Før 2015 skal der træffes beslutning om fastsættelse af en ny målsætning for 2025. Målet skal være mindst 20 pct. og op til 25 pct. afhængig af den teknologiske udvikling.

Medlemslandene skal have fuld frihed til at beslutte, hvordan de vil opnå disse målsætninger, men skal i nationale energihandlingsplaner redegøre for deres indsats for at opnå målene. Medlemslandenes individuelle bidrag til opnåelse af målsætningen for vedvarende energi skal aftales nærmere.



Den mest effektive metode til at sikre målenes opfyldelse er ordninger, der spiller sammen med markedet og sikrer en ressourceeffektiv indsats. På EU-plan skal der etableres effektive og koordinerede økonomiske virkemidler til at sikre energibesparelser og fremme af vedvarende energi. Med henblik herpå foreslår Danmark:

- At Kommissionen undersøger mulighederne for fremme af VE og energieffektivisering ved etablering af markeder i Europa for energisparebeviser og VE-beviser. Sådanne markeder forudsætter forpligtende mål for fremme af VE og energieffektivisering.

Det indre marked for el og gas skal styrkes for at bidrage til økonomisk effektivitet, sikre energiforsyningsikkerheden og mindske prisudsving. Konkret foreslår Danmark:

- Reglerne i det indre marked skal strammes op og videreudvikles for at forbedre konkurrencen og infrastrukturen.
- Solidariteten omkring gasforsyningen skal forstærkes.
- At Kommissionen opfordres til at fremlægge en plan for udbygning af el- og gasnettene i Europa, evt. baseret på regionale udbygningsplaner, så forsyningsikkerhed og mulighed for handel forbedres.
- At Kommissionen udarbejder et oplæg til en handlingsplan for udbygning af havmølleparker i EU-havområder og en plan for den tilknyttede el-infrastruktur.

I det længere perspektiv er en målrettet forskningsindsats for at udvikle nye og renere energiforsyningsformer afgørende. Derfor vil Danmark i EU arbejde for:

- At midlerne til forskning og udvikling af vedvarende energi og energieffektivisering fordobles i forbindelse med midtvejs gennemgangen af budgettet for 2007-13 og næste budgetperiode.
- At forskningsmidlerne udbydes i åben konkurrence, så der kan opstå konkurrerende forskningsmiljøer til fremme af effektivitet og omstillingsevne og dermed EU's muligheder for at få en global førerposition, når det gælder udvikling af nye energiteknologier

Vedlagte bilag udbygger ovenstående ideer og indeholder en række andre mere detaljerede forslag på en række punkter.

## **Danmark**

### **Bilag til en samlet energipolitik for Europa**

Uddybende og supplerende danske forslag:

#### **Energieffektivisering**

Med henblik på at reducere afhængigheden af import af energi og samtidig opfylde miljømålene skal der fastsættes en bindende energisparemålsætning på 1,15 pct. årligt for EU som helhed og for de enkelte medlemslande frem til 2017. Medlemslandene skal i nationale energihandlingsplaner redegøre for, hvordan den samlede energisparemålsætning ventes fordelt på de enkelte sektorer.

Det vil være ambitionen at fastholde denne målsætning frem til 2025. Forslaget skal gennemføres ved at gøre den eksisterende vejledende energisparemålsætning i EU bindende jfr. direktiv (2006)32. Potentialet for energieffektiviseringer er formentlig væsentlig større end de af Kommissionen angivne 20 pct.

#### *Produkter*

Der er behov for en styrket indsats i EU for at fremme mere energieffektive produkter. Danmark foreslår:

- en hurtig og ambitiøs indførelse af minimumsnormer for energieffektiviteten for en række produkter (blandt andet hvidevarer, motorer, pumper, kedler, computere, TV, opladere) inden for rammerne af Eco-design direktivet. Som et særligt indsatsområde bør det stigende standby forbrug begrænses gennem fastsættelse af et maksimumskrav på 1 Watt for de fleste produkters standby forbrug. I husholdningerne udgør standby forbruget i dag mere end 10 pct. af elforbruget;
- en forbedret og udvidet energimærkning. Det gældende rammedirektiv om energimærkning skal udvides til omfatte flere produkter, og de gældende mærkningskrav skal strammes op, så ordningen i højere grad fremmer de bedste produkter på markedet.

#### *Bygninger*

Gennem opstramning og fuld implementering af EU-direktivet om bygningers energimæssige ydeevne kan der opnås store omkostningseffektive besparelser. Danmark foreslår:

- kravene i forbindelse med renovering af eksisterende bygninger bør strammes (mindre bygninger bør omfattes af kravene). Der bør indføres energieffektivitetskrav i forbindelse med udskiftning af forskellige bygningsdele som for eksempel tag, vinduer og kedler;
- der bør i EU indføres fælles målsætninger for energiforbruget i nye bygninger (fastsat i forhold til de forskellige klimaforhold i EU-landene). Disse målsætninger bør løbende strammes med henblik på, at alle nye bygninger i løbet af en årrække bliver lavenergi-bygninger;
- med henblik på at fremme realiseringen af de store energibesparelsesmuligheder specielt i de nye medlemslande bør der etableres bedre finansieringsordninger inden for de eksisterende økonomiske rammer. I denne forbindelse bør det undersøges, om der kan skabes bedre muligheder inden for rammerne af Den Europæiske Investeringsbank, EIB.

### *Transport*

Transport udgør en særlig udfordring. En omkostningseffektiv indsats forudsætter, at der iværksættes fælles EU-virkemidler. Danmark foreslår:

- EU bør gennem ambitiøse aftaler med bilindustrien og direkte regulering m.v. fastsætte minimumskrav til nye person- og varebilers energieffektivitet (længere på literen). I forhold til den nuværende frivillige aftale med bilindustrien, som indeholder en målsætning om, at brændstofforbruget skal bringes ned til 140 g CO<sub>2</sub>/km og EU's målsætning om 120 g i 2012, bør en langsigtet målsætning være højest 100 g CO<sub>2</sub>/km i 2020. Det vil betyde meget betydelige reduktioner i brændstofforbruget.
- EU bør parallelt hermed indføre krav om begrænsning af dæks rullemodstand. Det er vurderingen, at dette i sig selv kan reducere energiforbruget med op til 5 pct.
- EU bør undersøge muligheden for at indgå aftaler om øget energieffektivitet inden for lufttransport.

### **Vedvarende energi**

Danmark foreslår:

- der skal fastsættes en målsætning om, at 15 pct. af energiforbruget i hele EU skal komme fra vedvarende energikilder i 2015. Danmark foretrækker bindende mål under fuld respekt for det enkelte medlemslands muligheder.

- Før 2015 skal der træffes beslutning om fastsættelse af en ny målsætning for 2025. Målet skal være mindst 20 pct. og op til 25 pct. afhængig af den teknologiske udvikling.

### **Markedsbaserede ordninger**

Danmark foreslår:

- At Kommissionen undersøger de mest omkostningseffektive virkemidler til fremme af VE og energieffektivisering og udarbejder en best practice guideline for medlemsstaterne. Herunder undersøges mulighederne for fremme af VE og energieffektivisering ved etablering af markeder i Europa for energisparebeviser og VE-beviser. Sådanne markeder forudsætter forpligtende mål for fremme af VE og energieffektivisering.

### **Indre marked for el og gas**

Danmark foreslår at eksisterende regler implementeres mere konsekvent:

- reglerne i det indre marked skal strammes op og videreudvikles for at forbedre konkurrencen og infrastrukturen.

For at styrke konkurrencen og forsyningsikkerhed for el og naturgas yderligere foreslås:

- at solidariteten omkring gasforsyningen skal forstærkes;
- Kommissionen opfordres til at fremlægge en plan for udbygning af el- og gasnettene i Europa, eventuelt baseret på regionale udbygningsplaner, så forsyningsikkerhed og mulighed for handel forbedres;
- at Kommissionen udarbejder et oplæg til en handlingsplan for udbygning af havmølleparker i EU-havområder og en tilhørende plan for udbygning med el-infrastruktur;
- fortsat finansiel støtte fra EU gennem programmet for transeuropæiske net og opfordring til Den Europæiske Investeringsbank, EIB, til at undersøge mulighederne for at udbygge sin længvining til energiinfrastrukturerne i EU;
- at der vedtages yderligere tiltag til at sikre en effektiv, fri og ikke-diskriminerende adgang til el- og gasnettene. Der stilles krav om en ejermæssig adskillelse mellem driften af de overordnede el- og gasnet og de konkurrenceudsatte aktiviteter. Dette vil give incitament til at udbygge nettene;

- at der vedtages regler, der mere effektivt sikrer, at de nationale tilsynsmyndigheder har tilstrækkelig politisk uafhængighed og kompetence til at sikre, at markedet fungerer optimalt;
- at reglerne for håndtering af den grænseoverskridende handel med el og gas harmoniseres yderligere. Der er behov for mere detaljerede fælles tekniske regler for adgang til benyttelse af den del af infrastrukturen, som går på tværs af grænserne, og
- en europæisk tilsynsmyndighed med beføjelser, der understøtter en effektiv grænseoverskridende handel med el og gas.

Med henblik på at sikre øget solidaritet og forsyningssikkerhed på gasområdet foreslås:

- fælles, harmoniserede krav til gaslagre, så alle medlemslande forpligtes til at have et vist minimum af lagerkapacitet.
- harmoniserede krav vedrørende udbredelse og anvendelse af kontrakter med kunder, der med meget kort varsel kan skifte til andre brændsler. Forsyningen af disse kunder kan derfor afbrydes i tilfælde af forsyningskrise, hvorved gasefterspørgslen reduceres;
- mulighed for større fleksibilitet i gasproduktionen, så den hurtigt kan øges under en forsyningskrise.

### **Målrettet forskningsindsats og teknologisk udvikling**

Danmark foreslår:

- at midlerne til forskning og udvikling af vedvarende energi og energieffektivisering fordobles i forbindelse med midtvejs gennemgangen af budgettet for 2007-13 og næste budgetperiode.
- at forskningsmidlerne udbydes i åben konkurrence, så der kan opstå konkurrerende forskningsmiljøer til fremme af effektivitet og omstillingsevne og dermed EU's muligheder for at få en global førerposition, når det gælder udvikling af nye energiteknologier
- at europæiske teknologiske platforme på energiområdet inden for det 7. rammeprogram især etableres på områder, hvor Europa har et særligt potentiale for at fremme nye energiteknologiske løsninger hvad angår energieffektivisering og VE;

- at et nyt Europæisk Teknologisk Institut baseres på netværk mellem universiteter/forskningsinstitutioner med den højeste kompetence inden for uddannelse, forskning og innovation og søges udnyttet til fremme af europæisk samarbejde på energiområdet. Samarbejdet inden for instituttet bør i første omgang koncentreres om meget få områder, hvor nye netværk skønnes at give den største europæiske merværdi;
- at investeringer i ny energiforsyning og energieffektive løsninger i de 10 nye EU-lande kan fremmes gennem en kombination af forskellige støtteordninger, for eksempel en kombination af udviklings- og demonstrationsmidler med strukturfondsmidler;
- at der forskes i muligheder for afvikling af olieafhængigheden specielt for transportsektoren.

Med henblik på at mindske transportsektorens afhængighed af olie og udledning af CO<sub>2</sub> foreslås,

- at EU etablerer en langsigtet strategi for udviklingen og anvendelsen af 2. generations biobrændstoffer baseret på en grundig analyse af deres potentielle. Strategien skal sikre en øget vægt på teknologiudviklingen samt varetægtelse af miljøhensyn og omkostningseffektivitet i såvel produktion og distribution som anvendelse af biobrændstofferne.

### **Samlede energihandlingsplaner og indførelse af en konsekvensvurderingsmekanisme**

En konsistent og omkostningseffektiv tilgang i landenes bidrag til opnåelsen af EU's energipolitiske mål er afgørende for gennemslaget af en samlet EU-energi politik. Danmark foreslår derfor,

- at landene forpligtes til at udarbejde samlede 3-årige energihandlingsplaner, hvori angives det respektive lands fulde bidrag til opfyldelsen af den fælleseuropæiske energipolitiske strategi, herunder indsatsen for fremme af energibesparelser og vedvarende energi.
- at der i EU's energipolitik indarbejdes en mekanisme, hvorefter kvantitative og kvalitative EU-målsætninger samt instrumenter til at opnå disse kun vedtages/anvendes efter, at deres hensigtsmæssighed er fastslået ved grundige konsekvensvurderinger;
- at målsætninger og instrumenter underkastes regelmæssig, grundig evaluering.

## **EU's eksterne energirelationer**

Danmark vil i udviklingen af en ekstern EU-energipolitik særligt lægge vægt på følgende aspekter:

- en sammenhængende tilgang til de interne og eksterne energiudfordringer, såvel politisk som institutionelt. Centrale prioriteter som velfungerende markeder, diversificering, energieffektivisering, vedvarende energi, udvikling af nye og bedre energiteknologier samt klimaindsats må systematisk indgå i EU's dialog med tredjelande, såvel producent- som forbrugerlande. Markedsprincippernes udbredelse vil samtidig modvirke den geostrategiske politisering af energiområdet;
- fremme af kampen mod de globale klimaforandringer blandt andet ved fokus på reduktion af CO<sub>2</sub>-udledninger og andre miljøskadelige stoffer, jf. konklusionerne fra Det Europæiske Råd om opnåelse af 2-grader målsætningen;
- styrkelse af EU's tilgang til og samarbejde med Rusland med Energicharteret som referencepunkt, EU's naboer indenfor rammerne af Naboskabspolitikken, især med vægt på energieffektivitet, samt til Kaukasus og Centralasien og samarbejdet i Østersøregionen;
- styrket samarbejde med centrale producent- og transitlande, særligt i Mellemøsten, Afrika og Latinamerika;
- styrket samarbejde med centrale forbrugerlande, særligt Kina, Indien, Japan og USA.
- styrket og systematisk inddragelse af relevante europæiske økonomiske/kommercielle aktører i dialogen med tredjelande med henblik på at fremme og udbrede miljøvenlige og energieffektive løsninger og teknologier;
- styrkelse af de internationale energioorganisationer.

# BILAG II

## **Projektgruppe**

### *Projektledere*

Michael E. K. Hansen, Chefkonsulent/Transport- & Energiministeriet  
(hele perioden)

Annette Christensen, Chefkonsulent/Transport- & Energiministeriet  
(til den 31. december 2006)

### *Sekretariat*

Frederick Gelineck Fisker, Fuldmægtig/Transport- & Energiministeriet

Natalie Lundquist, Student/Transport- & Energiministeriet

## **Medlemmer**

Svend Friis, Chefkonsulent/Energistyrelsen

Per Strand, Fuldmægtig/Statens Luftfartsvæsen

Elisabeth Hagemann, Fuldmægtig/Transport- og Energiministeriet

Per Skrumsager Hansen, Specialkonsulent/Transport- & Energiministeriet

Mikkel Gram Pedersen, Fuldmægtig/Transport- & Energiministeriet

Lisa Pontoppidan Chahil, Specialkonsulent/Transport- & Energiministeriet

Bettina E. Rolskov-Eriksen, Specialkonsulent/Transport- & Energiministeriet

Anne Mette Karlskov Jensen, Fuldmægtig/Transport- & Energiministeriet

Christine Jørnø Vestergaard, Fuldmægtig/Transport- & Energiministeriet

Sine Haldrup Kjeldsen, fuldmægtig/Transport- & Energiministeriet

Ina Josefine Buch-Hansen, fuldmægtig/Færdselsstyrelsen

Frank Thrusholm, Fuldmægtig/Færdselsstyrelsen

Janette Nowak, Fuldmægtig/Færdselsstyrelsen

Karen Brünnich Knudsen, Fuldmægtig/Trafikstyrelsen

Marianne Bagge, chefkonsulent/Trafikstyrelsen

## **Styregruppe**

Claus F. Baunkjær, Afdelingschef/Transport- & Energiministeriet

Dorthe Nøhr Pedersen, Afdelingschef/Transport- & Energiministeriet

Susanne Isaksen, Kontorchef/Transport- & Energiministeriet.





Transport- og Energiministeriet  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55  
Telefax 33 12 38 93  
[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)  
[www.trm.dk](http://www.trm.dk)

ISBN 978-87-91013-34-8