

EU og transport

– fortalt i al enkelhed

EU og transport

– fortalt i al enkelhed

EU og transport – fortalt i al enkelhed

Udgivet af: Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Udarbejdet af: Transportministeriet
ISBN, trykt version: 978-87-91511-95-0
ISBN, netdokument: 978-87-91511-96-7
Forsideill.: Design Factory
Tryk: Glumsø Bogtrykkeri A/S
Oplag: 1.000



Indhold

Indledning.....	6
1. Europæisk mobilitet	7
1.1. EU-støtte til de faste forbindelser over Øresund og Femern Bælt	7
1.2. Flere tog på tværs af Europa.....	8
1.3. Et fælles system for opkrævning af kørselsafgifter	9
2. Liberalisering	10
2.1. Det indre marked for luftfart.....	10
2.2. Billigere bilreparationer	11
2.3. Kørselstilladelser for lastbiltransport	12
2.4. Mere konkurrence i vejgodstransport.....	13
2.5. Liberalisering af transport af jernbanegods.....	14
3. Grønnere transport	15
3.1. EU's krav til køretøjers miljøegenskaber.....	15
3.2. Det fælles europæiske luftrum	16
3.3. Luftfarten inddrages i EU's CO2-kvotehandelsystem.....	17
4. Sikkerhed.....	18
4.1. EU-krav til køretøjers indretning	18
5. Passagerrettigheder.....	19
5.1. Fælles EU-regler for handicappede og bevægelseshæmmede	19
5.2. Kompensationsordning for flypassagerer	20
Mere information.....	21

Indledning

Transportsektoren er en hjørnesten i den europæiske økonomi. Den skaber 10 pct. af EU's velstand målt i BNP og tegner sig for mere end 10 mio. arbejdspladser i EU.

Vi er alle dybt afhængige af et velfungerende transportsystem. Set ud fra den enkelte borgers synspunkt er mobilitet vigtig fordi den yder en fundamental frihed – frihed til at arbejde langt væk fra hjemmet, frihed til at besøge familie og venner, osv. Fra erhvervslivets synspunkt er mobilitet også vigtig. En optimalt indrettet infrastruktur forbedrer markedsbetingelserne for virksomhederne, der dermed tjener flere penge – til gavn for beskæftigelsen, statskassen og hele samfundet.

I dag prægtes dansk transportpolitik i vidt omfang af udviklingen på europæisk plan. EU har igennem en længere årrække arbejdet for, at det skal være billigere, hurtigere og mere effektivt at transportere passagerer og varer i Europa. De nationale markeder er gradvis blevet åbnet og fysiske og tekniske hindringer fjernet.

Det giver også god mening, at visse beslutninger på transportområdet tages i fællesskab. De fleste transportformer er i dag grænseoverskridende. Det betyder, at lovgivningen i de enkelte lande ikke altid er tilstrækkelig til at løse de udfordringer landene hver især står over for. Det kan derfor ofte være en fordel at lovgive i EU-regi frem for nationalt.

Danmark nyder gavn af at være en del af en større klub. Det giver indflydelse på områder, som vi ellers ikke på samme måde ville have indflydelse på. Eksempelvis producerer Danmark ikke biler, men via EU er vi med til at stille krav til de bilproducenter, der leverer biler til de danske veje. Det samme gør sig gældende for en række andre transportformer.

Fælles EU-regler giver desuden mere gennemskuelighed end 27 forskellige nationale regler. Det gør det nemmere for erhvervslivet at operere i hele EU. Og det giver danske borgere tryghed at vide, at reglerne er ens, uanset i hvilket EU-land man befinder sig.

Denne pjece giver en række eksempler på, hvilken rolle EU har spillet i udviklingen af et stadig mere effektivt transportsystem, og hvilken betydning det har haft for det danske transportsystem og den enkelte danskers transportmuligheder.

1. Europæisk mobilitet

1.1. EU-støtte til de faste forbindelser over Øresund og Femern Bælt

Broer, motorveje, jernbane, havne, mv. er med til at binde landene sammen og øge effektiviteten af hele det europæiske transportsystem. Men de enkelte lande har ikke altid tilstrækkelige muligheder for at gennemføre internationale transportprojekter, der binder lande sammen. Gennem økonomisk støtte kan EU spille en vigtig rolle i løsningen af sådanne udfordringer.



Foto: Sund & Bælt

Etableringen af et velfungerende transeuropæisk transportnet (TEN-T) har gennem mange år været en anerkendt Unionspolitik og en af byggestenene i etableringen af det indre marked. TEN-T er et EU-støtteprogram, hvor der navnlig gives støtte til infrastruktur-investeringer. Især grænseoverskridende projekter er populære støtteområder.

For Danmarks vedkommende er den faste forbindelse over Øresund og den kommende faste forbindelse over Femern Bælt gode eksempler på sådanne grænseoverskridende projekter, som der er blevet ydet EU-støtte til. Gennem TEN-T programmet opnåede Øresundsprojektet i alt en samlet støtte på omkring 1 mia. kroner, og for Femern Bælt forbindelsens vedkommende har EU foreløbig bevilget ca. 2,5 mia. kroner frem til 2013.

Disse faste forbindelser er internationale projekter med store perspektiver. Øresundsforbindelsen har haft en markant betydning for integrationen af hele Øresundsregionen, både for erhvervslivet, men også for de mennesker der arbejder på tværs af landegrænserne.

Begge projekter er også med til at synliggøre Danmark som et vigtigt led i de såkaldte grønne transportkorridorer der styrker mulighederne for bæredygtig transport ned gennem Europa, ved bl.a. at flytte godstransport fra vej til jernbane.

1.2. Flere tog på tværs af Europa

Der er stadig alt for mange hindringer for tog, der skal køre gennem Europa. Det har hæmmet udviklingen af jernbanen som en alternativ transportform. I EU arbejdes der på at gøre jernbanesystemerne mere 'interoperable' – dvs. i stand til at samarbejde - så tog i højere grad kan køre ubesværet over landegrænser. Et af de største projekter, der arbejdes på, er at erstatte alle de forskellige europæiske signalsystemer med ét enkelt system for hele Europa.



Foto: DSB

I dag bruger hvert land deres egne signalsystemer til at kontrollere kørsel på jernbanenet. Eksempelvis bruges der syv forskellige typer af controlsystemer til at kontrollere Thalys-toget på ruten Paris-Amsterdam. Dette besværliggør rejsen for alle tog, der skal krydse nationale grænser i EU, uanset om der er tale om passager- eller godstog.

For at imødegå problemet med forskellige signalsystemer har EU besluttet at inføre et fælles system ved navn "European Rail Traffic Management System" eller ERTMS. Systemet skal gradvist erstatte de flere end 20 forskellige nuværende jernbanekontrolsystemer, der bruges i EU-medlemslandene. Udbredelsen af ERTMS i EU er et element i en bredere strategi, der skal forbedre infrastrukturen, samspillet mellem transportformerne og forbedre konkurrenceevnen på jernbaneområdet.

Danmark har arbejdet for indførelsen af ERTMS i EU. Samtidig går Danmark forrest i den konkrete etablering af det nye signalsystem. I aftalen for en grøn transportpolitik i 2009 blev der afsat 22 mia. kr. (i perioden 2009-2020) til et landsdækkende signalsystem baseret på ERTMS standarder.

1.3. Et fælles system for opkrævning af kørselsafgifter

En af de største trafikale udfordringer på de europæiske veje er mangel på kapacitet og den trængsel, det medfører. Derfor er man i mange af EU's medlemslande, herunder Danmark, i færd med at indføre kørselsafgiftssystemer som middel til at regulere trafikken og sikre en grønnere transport. Andre steder, som fx ved broer og tunneller, har det længe været praksis at opkræve en afgift som brugerbetaling.

For at gøre systemerne så smidige for vejtransporterhvervet og privatbilister som muligt, er der i EU vedtaget fælles tekniske specifikationer og krav til et fælles europæisk system til opkrævning af vejafgifter. Det betyder, at der nu er skabt et grundlag for, at man med kun én 'brobizz'¹ kan betale vejafgifter og broafgifter, m.v. overalt i Europa, hvor man med det nuværende system skal have op til fem 'brobizz' i sit køretøj, hvis man skal fra Nordeuropa til Sydeuropa.



Foto: Sund & Bælt

Hermed bliver det nemmere at være bruger af kørselsafgiftssystemerne både for transporterhvervet og som privatbilist. Ved hjælp af et fælles system vil det blive nemmere for vognmænd at fragte deres gods gennem Europa, da de vil kunne betale kørselsafgifter i hele EU med bare ét abonnement hos én udbyder og kun én 'brobizz' i lastbilen. Det betyder også, at transportvirksomhederne skal bruge mindre kostbar tid på papirarbejde og administration. Desuden bliver det billigere for kørselsafgiftsoperatørerne af flere bilister – både danske og udenlandske – kan køre igennem betalingssystemet uden at standse. Det giver mere kapacitet, og mindsker den manuelle betjening.

¹ Det bemærkes, at "Brobizz" i denne sammenhæng er EU-typegodkendt køretøjsudstyr, der kan indeholde flere forskellige teknologier.

2. Liberalisering

2.1. Det indre marked for luftfart

EU's liberalisering af luftfarten har bidraget til, at udbuddet af ruter og flyafgange aldrig har været større, og samtidig er priserne på en lang række destinationer historisk lave.



Foto: Jan Eliassen

EU har med vedtagelsen af en række luftfartspakker arbejdet mod en højere grad af liberalisering af luftfarten. Dette har ført til store ændringer inden for civil luftfart i EU. Førhen var der en lidt kantet ordning, hvor flyruter og antal afgange fra Danmark var afhængig af bilaterale af-

taler mellem Danmark og andre lande. Ligeledes var luftfarten i Europa præget af statsmonopoler, som i praksis kunne fastsætte prisen alene.

Liberaliseringen har åbnet helt for flyrejser fra Danmark til alle andre EU-lande. Det har øget konkurrencen, hvilket har resulteret i lavere priser og større udvalg af flyruter, til fordel for både virksomheder og borgere. Efterhånden liberaliseres også luftfarten mellem Danmark og lande udenfor EU.

Antallet af flyruter mellem to EU destinationer er steget med 120 pct. fra 1992 til 2008. Samtidig er antallet af flyruter indenfor EU's grænser med flere end to udbydere steget med 320 pct. Det større udbud samt billigere billetter har været med til at øge antallet af flypassagerer. Fra 1994 til 2004 steg antallet af flypassagerer mellem EU-15² landene fra 140 millioner til cirka 250 millioner, eller en stigning på knap 80 pct. Mange flere EU-borgere har altså fået mulighed for at rejse.

² **EU15** – Er de 15 EU lande fra før EU udvidelsen i 2004; Belgien, Danmark, Finland, Frankrig, Grækenland, Nederlandene, Irland, Italien, Luxemburg, Portugal, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tyskland og Østrig.

2.2. Billigere bilreparationer

Fælles EU-regler for adgangen til teknisk information af biler har skærpet konkurrencen mellem autoriserede og uafhængige værksteder og gjort det billigere at gå til mekanikeren med en ny bil.



Foto: Færdselsstyrelsen

Førhen når en ny bil skulle på værksted, var det af garantien pålagt, at den skulle til forhandlerens autoriserede værksted. Det bevirkede, at der var relativt lidt konkurrence på området.

I 2003 åbnede EU for konkurrence på dette område ved at tvinge bilproducenterne til at frigive al teknisk information om deres biler og stille det til rådighed for de uafhængige værksteder i EU. De uafhængige værksteder er pålagt at følge bilproducenternes forskrifter og anvende originale reservedele. Men den øgede konkurrence blandt værksteder, der kan udføre denne service, har forbedret konkurrencen.

Udover at øge konkurrencen for denne service, har de fælles EU-regler også en sikkerhedsmæssig gevinst. Biler er generelt blevet mere og mere teknisk kompli-

cerede. De dage, hvor man måske kunne ordne problemerne med et stykke tvist og en svensknøgle, er forbi. Nu er det i høj grad computer- og softwaresystemer, der klarer opgaven, og det er derfor blevet mere vigtigt for uafhængige værksteder at få adgang til væsentlige informationer for at kunne løse opgaven.

2.3. Kørselstilladelser for lastbiltransport

For vejtransport har etableringen af EU's indre marked betydet, at tilladelser til kørsel i andre lande er blevet liberaliseret markant. Dette har medført en mere enkel og smidig transport gennem Europa, til glæde for virksomheder, men også forbrugere i form af større udvalg og billigere varer.



Foto: René Strandbygaard

Før 1993 blev udstedelse af kørselstilladelser i EU reguleret gennem bilaterale aftaler mellem medlemslandene. Det vil sige, at skulle en vognmand til Tyskland, måtte han først anskaffe sig én af de kørselstilladelser, som Danmark havde fået tildelt efter aftale med Tyskland, og det samme igen hvis han skulle videre til Frankrig. Det var selv sagt en barriere for handlen mellem landene.

I 1993 blev reglerne ændret, så transportvirksomheder etableret i et EU-land frit kunne transportere varer til en anden medlemsstat, hvis virksomheden kunne opfylde nogle EU-bestemmelser, der regulerer adgang til erhvervet og markedet og dermed få en transporttilladelse. Med andre ord er der nu automatisk kørselsadgang for virksomheder i et EU-land til alle de andre EU-lande.

Det var, udover at fjerne en kæmpe klods om benet for mange transportvirksomheder, også til gavn for forbrugere. Virksomheder skal således ikke slås om at få en kørselstilladelse, men kan i stedet fokusere på at få varer bragt ud. Det har medført en mere gnidningsfri handel, hvilket i sidste ende har givet forbrugere et større udvalg af varer på hylderne og lavere priser.

2.4. Mere konkurrence i vejgodstransport

Godstransport på vej er langt den mest anvendte måde at transportere gods på i EU. Næsten trefjerdedele af al godstransport foregår via vej, og det gør det nødvendigt at udnytte kapaciteten på vejene bedst muligt. Reglerne for den såkaldte cabotagekørsel gør det muligt for vognmændene at udnytte kapaciteten bedre til gavn for konkurrencen i erhvervet såvel som miljøet.



Foto: René Strandbygaard

Før i tiden gav reglerne for godstransport i EU ikke muligheden for en udenlandsk operatør at virke i en anden medlemsstat. Det vil sige, at når en dansk vognmand var ankommet med sit gods til sin destination i eksempelvis det sydlige Italien kunne han ikke tage en last med tilbage til det nordlige Italien på vejen hjem til Danmark. Det er hverken godt for virksomhederne eller miljøet at have en tom lastbil kørende tværs gennem Italien.

I 1997 blev såkaldt cabotagekørsel liberaliseret i EU. Det gjorde det muligt for vognmænd at udføre godskørsel i et andet land. Det vil sige, at udenlandske vognmænd midlertidigt og ved lejlighed kan udføre indenlandsk transport i et andet land. Dette er med til at reducere kørsel med tomme lastbiler og skærpe konkurrencen inden for vejgodstransporten. En præcisering af reglerne for cabotagekørsel vil blive indført i 2010.

Reglerne for cabotagekørsel øger effektiviteten af godstransporten i Europa, hvilket samtidig reducerer antallet af lastbiler på det europæiske vejnet og dermed også CO₂-udledning.

De fælles EU-regler for cabotagekørsel gør det desuden enkelt og gennemskueligt for erhvervslivet at vide, hvilke regler der er gældende. Det gør det muligt for en dansk vognmand at sikre sig, at han kan køre med gods fra Syditalien til Norditalien eller fra Nordsverige til Skåne.

2.5. Liberalisering af transport af jernbanegods

Over det meste af Europa har godstransport på jernbane været under pres. Trods gevinster for miljøet og afhjælpning af problemer med trængsel på vejene ved at øge gods på jernbanen, har denne tendens været svær at vende. Men i de senere år er der i EU vedtaget regler, som skal forbedre konkurrenceevnen for godstransport på jernbane.



Foto: René Strandbygaard

I 1991 vedtog EU det første større tiltag for en øget liberalisering og forbedret konkurrenceevne i jernbanesektoren. Sidenhen er der kommet tre jernbanepakker og tilsammen udgør de grundstammen i EU's jernbanepolitik.

Jernbanenettene i Europa er generelt opbygget som nationale netværk, ofte med nationale leverandører, som har leveret mate-

riel, der passer til de nationale standarder. For at få en effektiv europæisk jernbane – også på godsområdet – har der derfor været behov for europæiske regler, som sikrer en øget teknisk harmonisering og de nødvendige rammebetingelser for at kunne operere på nettene. Jernbanepakkerne har bl.a. betydet, at der siden 2007 har eksisteret fælles krav for alle jernbanevirksomheder og enighed om markedsadgang til andre medlemslande.

I juni 2009 underskrev transportministrene fra Danmark, Sverige, Tyskland, Østrig og Italien en politisk aftale om en samlet jernbanegodskorridor fra Stockholm via Danmark og Østrig til Napoli. Aftalen skal fremme godstrafik på skinner ved at forenkle de administrative procedurer og i det hele taget at udnytte kapaciteten på jernbanenettet optimalt.

Danmark yder et væsentligt bidrag til korridoren med Øresundsbroen, samt etableringen af den faste forbindelse over Femern Bælt og den nye jernbane mellem København og Ringsted.

3. Grønnere transport

3.1. EU's krav til køretøjers miljøegenskaber

Hvert år dør ca. 300.000 europæere for tidligt på grund af luftforureningsrelaterede sygdomme. EU landene har sammen stillet krav til bilindustrien om køretøjers miljøegenskaber, hvilket har reduceret køretøjernes luftforurening markant.



Foto: René Strandbygaard

På EU-plan har man siden begyndelsen af 1970'erne stillet krav til køretøjernes miljøegenskaber, hvilket har ført til fælles EU-regler om luftforurening, det såkaldte EURO-normsystem.

Det giver sig selv, at det er en fordel med fælles regler på dette område. Alternativt ville borgere og virksomheder skulle undersøge hvilke miljøkrav biler skulle opfylde, før de valgte

at køre ind i et andet EU-land – med risiko for ikke at kunne opfylde kravene.

EURO-normsystemet blev indført i 1990 og fastsætter maksimumsværdier for udstødningens indhold af skadelige stoffer og har eksempelvis medført krav om katalysatorer på alle 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 indførelsen af EURO-normer.³ I EU arbejdes der i øjeblikket på de kommende EURO 5 og 6 krav, der yderligere vil begrænse udledningen af partikler fra køretøjer.

Alt i alt har EURO-normsystemet været med til at fjerne en masse skadelige partikler fra luften og dermed medvirket til at forbedre miljøet markant.

I EU arbejder Transportministeriet for ambitiøse aftaler, der skal reducere køretøjers miljøbelastning endnu mere.

³ Transport- og Energiministeriets EU-politik (August 2007)

3.2. Det fælles europæiske luftrum

Til forskel for hvordan tingene fungerer i dag, vil ét fælles europæisk luftrum resultere i færre forsinkelser, øget kapacitet, øget sikkerhed, lavere omkostninger og ikke mindst mindre CO₂-udledning.



Foto: Københavns Lufthavn

Trafikken i det europæiske luftrum er i dag kontrolleret af cirka 50 kontrolcentraler, som er baseret på flere forskellige systemer. Det forsinker trafikken og betyder, at luftfartsselskaberne flyver zig-zag gennem Europa – til skade for miljøet og til gene for passagererne, der får en længere rejsetid. Til sammenligning er der i USA halvt så mange kontrolcentraler, der kontrollerer dobbelt så meget trafik.

Hvert fjerde fly i Europa er i dag forsinket og en stor del af disse forsinkelser skyldes ineffektiv udnyttelse af luftrummet og gamle lufttrafikstyringssystemer, som ikke kan kommunikere på tværs af grænser.

EU har gjort noget ved dette problem ved at oprette 'Det Fælles Europæiske Luftrum'. Når det fælles luftrum realiseres, bliver nationale luftrum sat sammen i blokke på tværs af landegrænser, for dermed at optimere luftfartsstyringen.

Med 'Det Fælles Europæiske Luftrum' er der mulighed for at slå mange fluer med ét smæk: Mindre CO₂-udledning, færre forsinkelser og ikke mindst øget sikkerhed gennem samarbejde.

De danske og svenske myndigheder er blandt de forreste i rækken når det gælder indsatsen for et fælles europæisk luftrum. I 2009 blev der oprettet et dansk-svensk selskab, der skal varetage lufttrafikstyringen for et fælles dansk-svensk luftrum. Det fælles luftrum vil efter planen blive gennemført i løbet af 2011-2012. På samme vis skal der over hele Europa oprettes tilsvarende såkaldte luftrumsblokke, der skal forenkle flyvningen gennem Europa.

3.3. Luftfarten inddrages i EU's CO₂-kvotehandelssystem

Det er ikke kun i Danmark, at transportpolitikken er blevet grønnere. På EU niveau er der kommet flere tiltag med fokus på miljøet. Fra 2012 vil alle luftfartsoperatører inddrages i EU's kvotehandelssystem og aflevere CO₂-kvoter eller -kreditter svarende til deres CO₂-udledning. Det betyder, at luftfarten påtager sig sin del af ansvaret for at bekæmpe den globale opvarmning. Samtidig går EU-landene med dette tiltag forrest i bestræbelserne på at sikre en global håndtering af luftfartens emissioner.

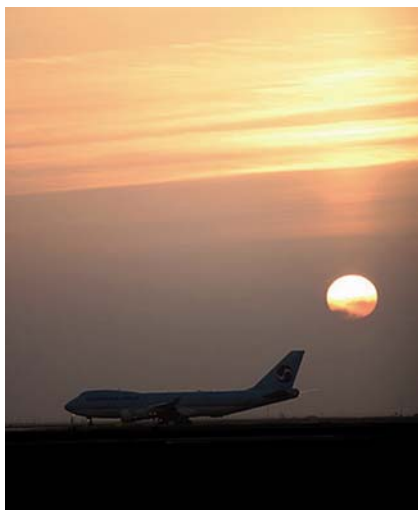


Foto: Københavns Lufthavn

Transportpolitik har i en årrække haft fokus på liberalisering, sikkerhed og mobilitet af det indre markedet. Nu er klimaet blevet et nyt hovedaspekt. EU's borgere vil med tiden se flere og flere ændringer, der vil være med til at nedbringe CO₂ udledning i transportsektoren, deriblandt på luftfartsområdet.

Luftfarten har begrænset, men voksende betydning for udledningen af klimagas-ser. Luftfarten udgør således ca. tre pct. af CO₂-udledningen i EU.

Flyvninger i EU, samt flyvninger til og fra EU, vil fra 2012 inddrages i EU's kvotehandelssystem. Formålet med kvoteordningen er at begrænse udledningen af CO₂ så billigt som muligt og med

størst mulig fleksibilitet for de virksomheder, der er omfattet af loven. En CO₂-kvote er en ret til at udlede et ton CO₂. Den eksisterer kun elektronisk, og kan købes eller sælges afhængig af virksomhedens CO₂ udledning. Med kvotehandelssystemet, skal virksomhederne hvert år sørge for, at de har kvoter svarende til udslippet af deres CO₂. Har virksomheden ikke en kvote, får den en økonomisk straf af EU.

Europa-Kommissionen vurderer, at dette tiltag vil reducere luftfartens CO₂-udledning i 2020 med ca. 45 pct.

Luftfarten er en global transportform. Det er derfor vigtigt at reguleringen ikke kun er europæisk, men også global. Gennem internationalt forpligtende aftaler arbejder den danske regering gennem EU på at nedbringe CO₂-udledning på globalt niveau.

4. Sikkerhed

4.1. EU-krav til køretøjers indretning

Der er kommet et øget fokus på trafiksikkerhedsarbejdet både i Danmark og resten af Europa. Selvom der er kommet mange flere biler på vejene har det øgede fokus på trafiksikkerheden været med til at nedbringe antallet af trafikofre både i Danmark og resten af EU. I EU er antallet af dræbte i trafikken faldet fra knap 71.000 dødsfald i 1990 til 39.000 i 2008, et fald på 45 pct.⁴



Foto: René Strandbygaard

Fælles EU-regler har været et væsentligt element i arbejdet for bedre trafiksikkerhed. Før i tiden har det i højere grad været op til de enkelte lande at fastsætte reglerne på trafiksikkerhed. Selvom Danmark måske ofte er, og har været, på forkant med trafiksikkerheden, har EU-reglerne været med til at øge niveauet for trafiksikkerheden i hele EU, og på visse områder også i Danmark.

Der bliver ikke produceret biler i Danmark, men gennem EU kan Danmark i højere grad være med til at sikre, at køretøjerne på vores veje lever op til de sikkerhedskrav vi forlanger, i stedet for at måtte acceptere det, som de store bilproducerende lande aftaler.

To fælles EU-krav, som de fleste borgere kender til, er de obligatoriske syn af køretøjer, og regler vedrørende højresving af lastbiler.

- I 1996 blev der vedtaget fælles regler om periodiske syn af køretøjer. Disse regler fastlægger dels intervaller mellem de periodiske syn, dels hvilke ting på køretøjerne, det er obligatorisk at kontrollere.
- Ligeledes er der blevet fastlagt fælles EU-regler for at reducere de tragiske højresvingsulykker med lastbiler og cyklister. Fra den 31. marts 2009, skal der eftermonteres cyklistspejle på alle lastbiler i EU som er indregistreret efter år 2000.

⁴ Eurostat; Bulgarien og Rumænien er ikke medregnet i statistikken.

5. Passagerrettigheder

5.1. Fælles EU-regler for handicappede og bevægelseshæmmede

Uanset hvor passagerer med et handicap eller en bevægelseshæmning stiger ombord på et fly eller tog i EU, har de, som følge af fælles EU-regler, specifikke krav på hjælp og assistance, hvilket medfører nye muligheder og tryghed på rejsen.



Foto: Københavns Lufthavn

Førhen havde mere end 25 pct. af statsborgere i EU ikke de samme muligheder for at rejse som resten. Det gjaldt for eksempel ældre, som ikke altid kunne gå den ofte lange vej til gaten i lufthavnen. I 2006 vedtog man på luftfartsområdet fælles regler, som beskytter handicappede og bevægelseshæmmede personer mod forskelsbehandling samt sikrer

dem ret til omkostningsfri bistand i lufthavne samt om bord i fly.

Også på jernbaneområdet er der vedtaget fælles minimumsregler for hjælp til handicappede. Konkret skal stationsforvalteren sikre den nødvendige assistance til ind- og udstigning, hvis assistancen er bestilt 24 timer, før den behøves. Der er også EU-regler, som omfatter krav om ramper og elevatorer, der sikrer handicappede bedre adgangsforhold til stationer, og ledelinjer for blinde og adgangsforhold fra perron til tog i samme niveau. På busområdet er fælles EU-regler på vej.

Gennem fælles EU-regler forbedres altså rejsemulighederne for handicappede eller ældre på hele deres rejse indenfor EU.

5.2. Kompensationsordning for flypassagerer

Liberaliseringen af luftfartssektoren har givet passagererne billigere billetter og flere valgmuligheder. Men det er ikke nok i sig selv. Flypassagerers rettigheder er blevet sikret, for at liberaliseringen af luftfartssektoren skal fungere optimalt.

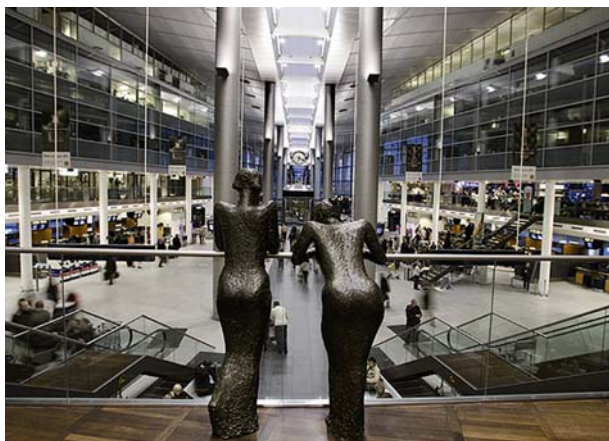


Foto: Københavns Lufthavn

Kompensation ved overbookning, aflysning eller lange forsinkelser har ikke altid været en selvfølge for flypassagerer i EU. Førhen når man ankom til lufthavnen og fik at vide, at flyet var meget forsinket eller aflyst, eller at der desværre ikke var plads på flyet på grund af overbookning, var man afhængig af luftfartselskabernes interne bestemmelser.

I 2005 trådte der EU-regler i kraft, som har gjort disse situationer mindre besværlige for passagererne. Reglerne betyder, at hvis en flyafgang aflyses, en boarding nægtes eller en flyafgang er forsinket mere end tre timer i ankomst, kan de berørte passagerer have ret til at modtage kompensation.

Desuden er flyselskaberne forpligtet til at sørge for forplejning og evt. indkvartering på hotel.

Ved aflysning, boardingafvisning eller en forsinkelse i afgang på mindst fem timer kan passageren vælge at få refunderet billetprisen.

Mere information

Transportministeriet	www.trm.dk
Færdselsstyrelsen	www.fstyr.dk
Statens Luftfartsvæsen	www.slv.dk
Trafikstyrelsen	www.trafikstyrelsen.dk
Vejdirektoratet	www.vejdirektoratet.dk

Folketingets EU-oplysning	www.eu-oplysningen.dk
Internetportalen til EU	www.europa.eu

ISBN 978-87-91511-95-0

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Telefon 33 92 33 55
Telefax 33 12 38 93
trm@trm.dk
www.trm.dk