

## Folketingets Europaudvalg

Christiansborg, den 4. oktober 2004

Folketingets Repræsentant ved EU

Til

udvalgets medlemmer og stedfortrædere

## Europa-Parlamentets høringer af de indstillede kommissærer – den første uge

I forbindelse med Europa-Parlamentets godkendelse af den nye Kommission, skal de relevante udvalg i parlamentet afholde høringer af de 24 indstillede kommissærer. Foruden fremmøde i parlamentets udvalg, har de enkelte indstillede kommissærer også besvaret en række skriftlige spørgsmål fra de enkelte udvalg<sup>[1]</sup>. Den tidligere portugisiske premierminister, Jose Manuel Barroso, blev godkendt som ny formand for Europa-Kommissionen den 22. juli 2004.

Indstillingerne fra de enkelte udvalg vil først blive offentliggjort efter et møde i Udvalgsformandskonferencen<sup>[2]</sup>, som foreløbig skal finde sted den 11. oktober. Efterfølgende skal Europa-Parlamentet, med et flertal af de afgivne stemmer, vedtage et beslutningsforslag, hvor den samlede Kommission enten godtages eller afvises. Det er altså ikke muligt for Europa-Parlamentet at afvise et enkelt medlem af Kommissionen<sup>[3]</sup>. Den foreløbige afstemningsdato er den 27. oktober 2004.

I uge 40 fandt den første runde høringer sted med 12 af kommissær-kandidaterne. Nedenfor findes en kort gennemgang af disse høringer. Et tilsvarende notat om de øvrige høringer vil blive omdelt i uge 42.

---

<sup>[1]</sup> Spørgsmål og svar kan hentes fra følgende internetadresse:

[http://www.europarl.eu.int/hearings/commission/2004\\_comm/questionnaires\\_en.htm](http://www.europarl.eu.int/hearings/commission/2004_comm/questionnaires_en.htm)

<sup>[2]</sup> Udvalgsformandskonferencen består af formændene for alle stående og midlertidige udvalg.

<sup>[3]</sup> Uddrag af EF-traktatens artikel 214: "Kommissionens indstillede formand og de øvrige medlemmer af Kommissionen skal som kollegium godkendes ved en afstemning i Europa-Parlamentet. Efter Europa-Parlamentets godkendelse udnævner Rådet med kvalificeret flertal Kommissionens formand og de øvrige medlemmer."



**Navn:** Jacques Barrot

**Land:** Frankrig

**Portefølje:** (næstformand) Transportpolitik

**Ansvarlige udvalg i EP:** Transport- og Turismeudvalget

Jacques Barrot lagde ud med at konstatere, at "*transportpolitik er konkret*" – dvs. den er væsentlig og har direkte indflydelse på de europæiske borgeres liv.

Barrot opridsede efterfølgende de centrale emner, som han ønsker at beskæftige sig med under sit virke som kommissær. Disse er bl.a. at finde en fornuftig transportmodel, der sikrer konkurrence på transportområdet, men hvor forpligtelsen til offentlig transport samtidig er sikret (dette er, ifølge Barrot, særligt relevant for regioner, hvor transportmulighederne i forvejen er vanskelige). Barrot ønsker indenfor kort tid en EU rammemodel, der regulerer public service forpligtelser på transportområdet. Han erkendte samtidig behovet for særlig finansiering i forbindelse med sådanne forpligtelser.

Derudover var sikkerheden indenfor al form for transport (til lands, til vands og i luften) et nøgleord under høringen, og, ifølge Barrot, skal denne forbedres med nye EU tiltag. Der skal dog også arbejdes for en strengere implementering og overholdelse af de allerede vedtagne politikker på dette område. Mht. den maritime sikkerhed og en strengere anvendelse af "polluter pay" princippet, vil Barrot inddrage konklusionerne fra Europa-Parlamentets midlertidigt nedsatte udvalg angående forbedring af sikkerheden til søs. Barrot fremhævede også nogle forebyggende elementer for sikkerheden, som eksempelvis træning af, og arbejdsforhold for, personalet. Her kan der gøres mere – særligt på det maritime område, hvor en eventuel implementering af ILO normer i EU retten kunne være en løsning.

Endelig berørtes emnet Koyoto-målsætningerne under høringen, hvor Barrot fremhævede nødvendigheden af en mere balanceret opdeling mellem tog og vejtransport. Togtransport skal i højere grad inddrages og anvendes som transportmiddel, hvis målsætningerne for Koyoto skal nås.

Intervention at the European Parliament  
29 September 2004

**Jacques Barrot**

Transport and Tourism designed Commissioner

*Check against delivery*  
*Seul le texte prononcé fait foi*  
*Es gilt das gesprochene Wort*

Hearing at the European Parliament  
Brussels, 29 September 2004

## European Parliament Confirmation Hearings

### Statement by Jacques Barrot, Commissioner designate (Check against delivery)

appearing before the Committee on Transport and Tourism

Wednesday, 29 September 2004 – 16.30

Mr Chairman,  
Ladies and gentlemen,

I am very pleased to be appearing here before you as part of the European Parliament hearings, which is an important stage in the installation of a new European Commission.

This gives me an opportunity to present myself, to explain my vision of Europe, and to outline my goals in the service of the Community's transport policy and the way I hope to attain them if Parliament accords me its confidence.

#### **I. Past experience and commitment to the European idea**

I-1 My past **experience** has been rich and varied.

- Experience as a **local elected representative**; as President of the Department of the Upper Loire, I have contributed to the development of this mountain area, which is today less affected than others by unemployment thanks to a policy combining investment in industry and improved accessibility [and protection of the local heritage]. This made me very aware of **the importance of the network-based industries** (transport, energy, new technologies). Contrary to a generally accepted idea, greater mobility does not accelerate the decline of rural areas: industries develop only if they are well-connected to their customers; the younger generation will stay if it no longer feels trapped there.
- Experience of a **ministry** has given me a taste and feeling for negotiations with the social partners. Social dialogue is the key to many reforms, both at national and Community level.
- **Long experience in Parliament**; as chairman of a finance committee, leader of a parliamentary party and simple member, I know how important but also how difficult it is for the legislative power to exercise effective oversight over the executive power; but the whole democratic legitimacy of our institutions draws on this control by Parliament.
- My **first job as European Commissioner** has given me an opportunity to work **with a number of you already**; although this experience has been a brief and recent one, it has been intense and dominated by the adoption of a new strategy for the outermost regions and of the draft Regulations to reform cohesion policy for the years 2007 to 2013. I appeared before the members of the Regional Policy Committee at the

end of August to present these proposals and on that occasion I learned the value of the Commission and Parliament working together in order to persuade the Member States of the right course.

I-2 My varied experience has always been put at the service of my **commitment to Europe.**

As a child I was impressed by Robert Schuman, who was a friend of my father's, while my adult years have been marked by all the struggles to advance the European project. In pursuing this commitment, I campaigned for a "yes" vote on Maastricht; similarly, I hope to make a personal contribution by backing the constitution and taking part in the debate at local, national and European level to explain why a "no" would be a retrograde step.

I-3 My commitment is rooted in a particular **vision of Europe.**

- The European Union first is above all a **necessity**. Globalisation, while bringing new opportunities, is also arousing fears which we must do our best to banish. We can only do this by speaking with one voice and acting together.
- The European Union was created to bring peace between our peoples and remains a **model**. The aim must be to combine competitiveness with mutual assistance so that all our citizens enjoy equal opportunities through equal access to knowledge.
- The European Union is a **project in evolution**, with imperfections we must accept: progress is slow; compromise is often necessary; but the Community method has proved its value.

My dedication to the European project has made me fully aware of the responsibility which José Manuel Barroso has entrusted me with: we Europeans face an enormous challenge in facilitating the movement of people, ideas and goods. I hope to convince you, for my part, that your assembly has every reason to trust the Commission which he has constructed.

## **II. EU transport policy determines both the competitiveness of our businesses and the quality of our fellow-citizens' daily lives**

Our transport policy has been envisaged from the beginning as one of the essential pillars on which to build and maintain the cohesion of the single market. However, it saw only very slow progress until the mid-1980s. Various judgments of the Court and pressure from Parliament, helped in particular by the introduction of co-decision, were needed before a transport policy worthy of its name could be mounted.

Much more progress has been made in recent years and I would like to pay tribute here to the determination of Loyola de Palacio and the staff of DG TREN. To cite only the examples of rail freight liberalisation and the reinforcement of maritime safety, this progress has also owed a great deal to your Parliament and the honourable members of this Committee.

But much remains to be done. This is why you have now created a Committee specifically for transport.

I should like to put forward a transport policy which meets the needs both for competitiveness in the business sector and for greater protection of the public in terms of their environment, their health and their citizens' rights.

## **II-1 Transport policy should contribute to the competitiveness of our businesses and the sustainable development of the Union**

Transport accounts for 10% of the Community's GDP. Our transport policy will help condition the success of the strategy defined in Lisbon and Göteborg.

### **II-1-1 Building the best legal framework for promoting equal and efficient competition**

Efficient transport is one of the conditions for achieving the basic freedoms provided for in the Treaties (free movement of persons, workers and goods). The single market in transport is still not complete, causing distortions of competition among the various modes of transport and putting obstacles in the way of the desired rebalancing.

- **Completing the liberalisation of the rail market.** Three actions are necessary:
  - monitoring the effective implementation of the first and second rail packages, if need be also by starting infringement procedures;
  - negotiating the third package which is still on the table and involves in particular the liberalisation of international passenger travel;
  - finding the financing necessary for achieving inter-operability;
  - all these changes will involve restructuring the management of rail companies: we will have to assist them and monitor them carefully.
- **Continuing to restructure the air-transport sector;** I will be keeping a strict eye on state-aid schemes to make sure of compliance with the principle of one-off aid for restructuring ("one time, last time"); I will be giving priority to resuming talks with the United States as soon as the American presidential election is over; the coexistence of bilateral air-transport agreements with non-member countries is a real obstacle to the proper functioning of the single market and the reorganisation our air-transport industry.
- **Working for coherent taxation and transparent pricing:** the proper functioning of the single market and rebalancing among modes of transport is hindered by price differentials between countries and modes of transport. We need to
  - define a Community framework for pricing of infrastructures: revision of the "euro-vignette" directive for heavy goods vehicles is a first essential step; I want to see this through and, in the light of this first stage, return to thinking about how best to internalise the external costs of all modes of transport;
  - come back in due course to the problem of tax-exemption for jet fuel, given the impact which air transport has on the environment and the risk of distortion of competition, when tensions on oil-price abate; would it not be possible to introduce a low rate of tax on intra-Community flights which are not exposed to international competition?
- **Making inland waterway traffic more fluid:** inland waterway transport is hampered by the multiplicity of legal structures. And yet this mode of transport, with its low

impact on the environment and its low cost, is of immense value. I will be asking the DG TREN to make me some suggestions, and I will give attention to harmonising the information services provided for in a directive currently under consideration. The Commission should also seek membership for the Union in the international organisations which manage traffic on the Rhine and Danube.

And of course, as with other modes of transport, the competitiveness of inland waterway transport depends on improvements in infrastructures.

## **II-1-2 Developing technological innovation and investing in infrastructure**

The completion of the single market is not only a matter of standards but also of resources. More fluid and less polluting transport calls for a more balanced and diversified range of transport options to be available. But for this to happen it will be essential to introduce new infrastructures, new technologies and better coordination of the trans-European networks.

I would like to remind you of the major research programmes and other current activities for promoting inter-modality (in particular Marco Polo); but I also want here to stress three priorities:

- **Galileo** is probably the most substantial joint project since the adoption of the euro. Its commercial and practical impact will go well beyond Europe's previous best efforts (Ariane, Airbus). It will continue to draw on all my energy to see the system through to its introduction in 2008 and develop its applications.
- The **Sesame** project will open the way to modernising air traffic management and will help us to lower harmful effects for passengers and the environment thanks to more precise and safer flights
- For **setting up trans-European networks in an enlarged Union**, the Commission has asked for a budget of EUR 20 billion in the period from 2007 to 2013: with your support, I will do my best to secure this amount.

The aim is to complete the 30 priority projects identified this year by Parliament and the Council on the basis of the work of the Van Miert group. The Union should not get any further behind in the carrying out these projects, in particular the major rail links. To achieve this we need to pull out all the stops: the regional and cohesion policy should grant these projects priority assistance; the Member States should shoulder their responsibilities; the Commission needs to bring all the necessary technical support and expertise to bear. The creation of an implementation agency could be useful, to coordinate the various sources of financing available and make sure that the various networks mesh properly together.

But an enlarged Europe also needs to develop links with the Union's new neighbours [A new high-level working party is planned which will identify priority projects for a pan European infrastructure network].

## II-2 Meeting the public's desire for protection

All this increased mobility should not be bought at the expense of additional risks for the European public. We feel a particularly strong need for protection in this area, which affects the daily lives of all of us. Every one of us travels on average 35 km a day compared to 17 km in 1970 and wants to do so in complete safety.

### II-2-1 Improving transport security and safety

- **Road safety will be one of my priorities:**
  - While respecting subsidiarity, I want to systematise the exchange of best practices: going out on a Saturday evening should not cost the lives of young French people any more than of young British people;
  - At the end of 2005, I want to make a mid-term review of what we have achieved; we can then see what further measures to add in order to achieve the goal of reducing the numbers killed on the roads by half between now and 2010;
  - I want these safety aspects to be taken into account in the appraisal of projects under the TENs;
  - I do not rule out some harmonisation of the rules on controls and penalties, at least on certain main routes. We cannot allow some lawbreakers to take advantage of the discontinuities between one national system and another.
  
- Our *acquis* in terms of air, sea and rail safety has much expanded in recent years. I will ensure that **the three safety agencies** all have the resources they need to function properly. I will not wait for the next oil slick before pursuing countries which do not keep to the rules that the Union has adopted for itself. Parliament's temporary committee has made proposals which I intend to exploit in order to improve maritime safety.
  
- Safety in transport also depends on **working conditions and on training**. Together with my colleague responsible for employment and social affairs, I will be taking the necessary initiatives at Community level.
  - The adoption and ratification of the ILO conventions (International Labour Organisation) must have priority regarding standards of work for seafarers;
  - Your former colleague Mr Simpson conducted successful negotiations on harmonising flying times and crew certification. We should take this as a basis for making further progress.
  
- The call for **security** has been strong since the attacks of 11 September 2001 and 11 March 2004. The Union has adopted rules for both air and sea traffic. I will see to their strict application and I intend to reinforce them and to extend them to other modes of transport.



## II-2-2 Improving the quality of the services provided and strengthening passenger rights

The travelling public would like to see many improvements, but I will focus on only three of them:

- Passenger rights need to be recognised and respected. Air travellers already enjoy some protection. They also need to be sure about the company with which they intend to fly.

The same kind of protection should be extended to include rail users and, gradually, the users of all modes of mass transport, for instance travel by coach.

- Citizens who rely on the maintenance of public services should not be penalised by the liberalisation of markets. Based on amendments proposed by Parliament and recent developments in case law, I will be proposing a new Community framework for assigning and defining public service obligations that are suited to the specific requirements of each sector, in particular public transport.

The transport sector could also contribute to the framing of clear rules on financial compensation proportional to such public service obligations.

- Lastly, our city-dwellers expect a more determined fight against the twin dangers of congestion and pollution. While respecting subsidiarity, I want to promote the spread of best practices. I will be studying carefully all the initiatives which might be taken to relieve urban traffic congestion and at the same time reduce pollution and exhaust emissions (promotion of public transport and 'clean' vehicles; application of speed limits).

## III. Making full use of all the levers of the Community method

Let me come finally to the way in which I wish to work. The Community method has proved its value and I hope to use all the levers it offers (proposal, regulation, implementation, negotiation). Our transport policy is one of the few policies which provides this scope. In the use of each one of these levers, I hope to involve the European Parliament as much as possible while respecting the institutional prerogatives of each side.

**First lever: proposing legislation:** I will exercise the powers of the Commission in this area. Here the Parliament and the Commission need to be allies in order to advance the Community interest. **Together, we should keep to the "package" approach, which has given good results in the transport field.**

**Second lever: implementation of the budget:** I need Parliament's support in securing the budget which transport needs for the period from 2007 to 2013; our priority projects such as the major rail links, the "motorways of the sea", all the activities contributing to inter-modality and inter-operability in rail transport or major technology projects like Sesame amply justify the efforts being asked for. For my part, I **undertake to answer for these as**

often as necessary both before this Committee and before the Committees on Budgets and on Budgetary Control.

**Third lever: guardian of the Treaty:** I will attach as much importance to monitoring and effectively implementing the existing rules as I will to drafting new proposals (there is no point in doubling the *acquis* every five years if it is not applied or, worse, if it is unevenly applied, causing distortions in the single market). I will start infringement procedures where I have to. I will apply the rules on state-aid schemes, in particular the principle of one-off aid for restructuring. I will come here, if you so wish, at least twice a year to present your Committee with a survey of the current procedures involving application of the Treaty.

**Fourth lever: international negotiations.** The Union and its Member States can obtain much more through a single set of negotiations than by increasing the number of bilateral agreements. Dealing with the “open sky” agreement with the United States and dealing with the accession of the European Union to major international organisations (IMO, the International Maritime Organisation – ICAO, the International Civil Aviation Organisation – OTIF, in the rail sector - and the organisations which manage traffic on the Rhine and Danube) in the field of transport will require much work. **I will keep Parliament as up to date as possible with developments in all international negotiations.**

The transport policy is an eminently concrete field and demands detailed knowledge of the realities on the ground. I therefore intend to travel about much as necessary and maintain a dialogue with all the actors, operators and social partners. One cannot legislate without a clear view of the difficulties to be overcome and without some familiarity with all the stakeholders.

But to understand and to act, I rely on you; the Commission and Parliament have the role of defending Europe’s general interest. It is this general interest which I will endeavour to carry forward with your help and in all independence.

**EUROPA-PARLAMENTETS HØRINGER**  
**SVAR PÅ SPØRGSMÅLENE TIL DEN INDSTILLEDE**  
**KOMMISSÆR**

**Jacques BARROT**

**(Transportpolitik)**

**Del A – Generelle spørgsmål**

**I. Personlige og faglige**

**1. *Hvilke aspekter af Deres personlige kvalifikationer og faglige erfaring føler De var af særlig relevans for Deres udnævnelse og fremtidige rolle som kommissær?***

- Mine 30 år som formand for departementsrådet Haute Loire og som medlem af Den Franske Nationalforsamling har givet mig lejlighed til at forvalte talrige projekter på det borgernære plan med håndgribelige resultater for udviklingen og beskæftigelsen til følge. Desuden har mit arbejde som formand for Den Franske Nationalforsamlings finansudvalg givet mig et indgående kendskab til de offentlige finanser, bl.a. finansiering af større projekter.
- Jeg har i mine ni år som minister (bolig, arbejdsmarked og beskæftigelse) haft løbende kontakt med arbejdsmarkedets parter, hvilket har udviklet min evne til at indgå i dialog og forhandling.
- Min indsats som parlamentariker og minister har altid været styret af mit ønske om at arbejde i almenvellets interesse. Denne dobbeltsidede erfaring som minister og parlamentariker vil være mig til særlig nytte som medlem af Kommissionen, så jeg til stadighed vil være lydhør over for Europa-Parlamentet, navnlig når det gælder en portefølje som transportpolitikken, hvor den fælles beslutningsprocedure finder anvendelse.
- Blandt mine mest konstruktive erfaringer regner jeg de seneste måneder som kommissær for regionalpolitikken. Jeg ledede de hold, der har udarbejdet de forskellige forordningsudkast om reformen af samhørighedspolitikken 2007 – 2013, og kontrollerede at debatten, der er ført siden 2001, og konklusionerne i den tredje samhørighedsrapport på passende vis er omsat i lovgivning. Desuden forestod jeg Kommissionens vedtagelse af disse dokumenter og forelæggelsen af disse for Europa-Parlamentet.

- Med baggrund i de erfaringer, jeg har opnået, vil jeg så ofte som muligt mødes med EU's folkevalgte, regeringer og borgere, og jeg stiller mig til Europa-Parlamentets disposition, når det måtte ønske det.

## **II. Uafhængighed**

### **2. *Hvordan vil De beskrive Deres pligt til at udføre Deres hverv i uafhængighed, og hvordan vil De helt konkret gennemføre dette princip i praksis?***

Forpligtelsen til at være uafhængig, som er fastslået og defineret i traktaten, gælder både mine kollegiale ansvarsområder og udøvelsen af de specifikke hverv, som jeg vil få overdraget, og som jeg vil udføre i Fællesskabets almene interesse. I udøvelsen af mit hverv som kommissær vil jeg hverken søge eller modtage instruktioner fra nogen regering eller noget andet organ, og jeg vil afholde mig fra enhver handling, som er uforenelig med mit hverv. Jeg har elimineret enhver risiko for interessekonflikter, og jeg har opgivet alle offentlige mandater og alle hverv, som jeg beklædte, i henhold til kravene i adfærdskodekset for kommissærer.

Europa-Kommissionens politiske ansvarlighed over for Europa-Parlamentet er en af garantiene for, at kommissærene kan udføre deres opgaver i fuld uafhængighed. Dette er et afgørende element i den institutionelle opbygning, og jeg har til hensigt aktivt at bidrage til et godt samarbejde mellem vores to institutioner. Dette samarbejde skal bygge på gennemsigtighed, oplysning og samråd.

### **3. *Kan De give Europa-Parlamentet nærmere oplysninger om Deres nylige eller nuværende erhvervsmæssige, økonomiske og politiske interesser og positioner og andre former for forpligtelser, som måtte være i uoverensstemmelse med Deres fremtidige opgaver?***

Som det fremgår af den interesseerklæring, jeg har fremlagt for formand BARROSO, har jeg ingen interesser eller forpligtelser, som kunne være uforenelige med mine fremtidige opgaver, og jeg har forpligtet mig til at overholde adfærdskodekset for kommissærer til punkt og prikke.

## **III. Den Europæiske Unions fremtid**

### **4. *Det er klart, at Kommissionen og dens medlemmer, indtil forfatningstraktaten er fuldt ud ratificeret, er bundet af de eksisterende traktater. Hvilke foranstaltninger kan Kommissionen, nu hvor forfatningstraktaten er vedtaget, efter Deres opfattelse træffe allerede nu uden at afvente, at traktaten formelt ratificeres?***

I perioden fra undertegnelsen til gennemførelsen af forfatningen efter dennes ratifikation spiller Kommissionen hovedsageligt en rolle som informationsformidler. Det er vigtigt, at Kommissionen gør sig overvejelser og træffer forberedelser med henblik på at gennemføre de nye regler i forfatningen.

I løbet af de kommende to år må kommissærene dermed yde en betydelig oplysningsindsats for at besvare de europæiske borgeres spørgsmål i relation til udviklingen i Unionen. Hver enkelt

kommissær bør tage del i denne oplysningsindsats med det urokkelige formål at fremme de europæiske interesser og dermed sætte sig ud over snævre, nationale interesser. Jeg agter for min del at deltage aktivt heri.

Generelt set må Kommissionen i alle tiltag og forslag så vidt muligt tage hensyn til den udvikling, som forventes med den nye forfatning, der er ved at blive ratificeret.

**5. *Lissabon-strategien er en tiårig strategi, som skal gøre EU til verdens mest dynamiske og konkurrencedygtige økonomi i 2010. Lissabon-strategien indeholder tre søjler for bæredygtig udvikling: økonomien, sociale anliggender og miljøet. 2010 falder sammen med udløbet af Deres embedsperiode. Hvad vil De som medlem af Kommissionen gøre, for at der kan ske fremskridt med hensyn til gennemførelsen af Lissabon-målene, og hvor skal hovedvægten efter Deres opfattelse lægges?***

Formand BARROSO har anmodet mig om at deltage i gruppen af kommissærer, der har fået til opgave at overvåge anvendelsen af Lissabon-strategien. Uden at foregribe drøftelserne i Kommissionen om dette spørgsmål er jeg personligt af den opfattelse, at der må tages særligt hensyn til transportområdet. Transportpolitikken må spille en afgørende rolle i indsatsen for at skabe bæredygtig vækst. Dels er den en forudsætning for, at det indre marked og den frie bevægelighed for varer og personer kan fungere i praksis, og dels kan den med en styrkelse af transportsektorens konkurrenceevne skabe nye beskæftigelsesmuligheder direkte i sektoren og også indirekte i samfundets øvrige sektorer. Dette indebærer bl.a. en yderligere udvikling af transportinfrastrukturen og bestræbelser på at opnå en bedre balance mellem de forskellige transportformer.

Ved tilrettelæggelsen af transportpolitikken må man også være meget opmærksom på borgernes og arbejdstagernes sikkerhed og hensynet til miljøet samt på, at alle har lige adgang til transport.

Skæringsfristen 2010 er nær, og tilsyneladende har medlemsstaterne ikke i tilstrækkelig grad gennemført Lissabon-processen; dette er resulteret i en utilstrækkelig vækst siden 2001. Det er vort ansvar som kommissærer at tilse, at regeringerne træffer konkrete foranstaltninger. Jeg vil overvåge de konkrete foranstaltninger i den sektor, som overdrages til mig, og i nært samarbejde med de øvrige berørte kommissærer vil jeg også overvåge alle de andre sektorer.

I besvarelsen af de specifikke spørgsmål om transportpolitikken vil jeg skitsere de midler, der er nødvendige for at skabe reel konkurrence, uden dog at gå på kompromis med de tilbudte tjenesters kvalitet og sikkerhed. Til dette formål har jeg bl.a. til hensigt at styrke samordningen mellem de nationale regeludstedende myndigheder eller tilsynsmyndigheder med ansvar for disse sektorer.

2005 vil være en god lejlighed til at gøre status over EU's fremskridt og forsinkelser, hvad angår opfyldelsen af Lissabon-målene. Sammen med Europa-Parlamentet og medlemsstaternes regeringer må vi fastslå, hvilke foranstaltninger der bør træffes, og hvilke nye mål der må søges opfyldt.

**6. *Hvordan vil De forbedre Kommissionens image udadtil?***

Ud fra tallene i "Eurobarometer", der er en målestok for kendskabet til EU-institutionerne og deres image blandt borgerne, har Kommissionen ikke et dårligt image. Der kan dog gøres meget

for at skabe forbedringer på dette område.

Dette forudsætter, at kommissærerne og deres tjenestegrene handler på forbilledlig vis. Ethvert spørgsmål eller brev, vi modtager, skal besvares hurtigt og letforståeligt.

Kommissærerne skal være synlige i Europa-Parlamentet og medierne, men også i samfundet generelt for at forklare de problemer, der trænger sig på, og argumentere for det hensigtsmæssige i en fælles løsning. De bør ikke alene henvende sig til den trykte presse eller til journalisterne i Bruxelles. De nationale tv-stationer og frem for alt regional- og fagpressen er hidtil blevet forsømt som informationsbærere.

I forbindelse med kriser i transportsektoren, flyulykker eller havforurening, for at tage nogle eksempler, vil jeg bestræbe mig på at være yderst aktiv. Jeg vil møde op på stedet og gøre mit bedste for at forklare borgerne, hvad vi gør for at forebygge og undgå katastrofer af den art samt for at udbedre skaderne og yde kompensation til ofrene.

Endelig vil jeg, foruden de beføjelser jeg får overdraget, i overensstemmelse med den indstillede formands ønske ofre megen tid på at anskueliggøre kommissærkollegiets beslutninger og de europæiske institutioners arbejde. Denne indsats er yderst vigtig og må iværksættes, før medlemsstaterne ratificerer forfatningen.

#### **IV. Demokratisk ansvarlighed over for Europa-Parlamentet**

##### ***7. Hvordan ser De på Deres demokratiske ansvarlighed over for Europa-Parlamentet?***

Generelt set og navnlig som tidligere parlamentariker lægger jeg afgørende vægt på den parlamentariske kontrol og det gode samarbejde mellem den udøvende myndighed og institutionen med ansvar for den demokratiske legitimitet.

I henhold til traktaten er Kommissionen politisk og kollegialt ansvarlig over for Europa-Parlamentet. Alle Kommissionens medlemmer skal i øvrigt stå til regnskab for deres handlinger over for Europa-Parlamentet og underkaste sig dets politiske kontrol. Som medlem af kommissærkollegiet vil jeg loyalt følge enhver beslutning vedtaget af Kommissionen i fællesskab.

Som kommende kommissær for transportpolitikken vil jeg især føre tilsyn med overholdelsen af de interinstitutionelle aftaler om forbindelserne mellem Europa-Parlamentet og Kommissionen, og jeg vil i videst muligt omfang stå til Europa-Parlamentets rådighed som nævnt i det følgende.

##### ***7a) Er De ud fra et rent politisk standpunkt af den opfattelse, at et indstillet medlem af Kommissionen, såfremt en høring resulterer i en negativ konklusion, bør trække sin ansøgning tilbage?***

Formand BARROSO har nøje gennemtænkt, hvilken rolle hver kommissær kan spille, og tilstræbt at skabe sammenfald mellem dennes portefølje, kompetence og interesser med henblik på at skabe et team, hvis kollektive mål er at forsvare den fælles europæiske interesse. Porteføljen transport, som han har til hensigt at overlade mig, er en logisk følge af denne fremgangsmåde.

Med den fælleseuropæiske interesse for øje ønsker jeg at deltage i dette team, specielt i min egenskab af næstformand.

Europa-Parlamentets høringer er en afgørende etape i godkendelsen af dette team. Som kommissær med ansvar for regionalpolitikken har jeg i øvrigt allerede sikret, at samrådet med Europa-Parlamentet forløber så godt som muligt.

Det har altid været min opfattelse, at en politiker må bære sit ansvar, og det er indlysende, at en indstillet kommissær kan trække sin kandidatur tilbage efter aftale med og på opfordring af Kommissionens formand, hvis dette viser sig nødvendigt.

**7b) I hvilket omfang finder De, at De er ansvarlig for Deres tjenestegrenes besvarelser af spørgsmål fra Udvalget for Andragender eller andre kompetente udvalg? I hvilket omfang anser De Dem for at være ansvarlig over for Parlamentet, hvis De anmodes om at begrunde eller forklare nogle af Kommissionens tidligere handlinger eller undladelser?**

Andragender er et centralt instrument i forbindelse med borgernes deltagelse i den europæiske integration, og deraf følger, at disse må behandles og besvares med omhu i nært samarbejde mellem Europa-Parlamentet og Kommissionen. Et nært samarbejde med ombudsmanden er ligeledes uomgængeligt nødvendigt. Jeg vil anmode generaldirektøren med ansvar for transport om at holde mig orienteret om spørgsmål eller anmodninger, som rettes til ham fra Udvalget for Andragender eller andre parlamentariske udvalg i medfør af rammeaftalen om forbindelserne mellem Europa-Parlamentet og Kommissionen.

Jeg tilføjer, at det er lige så væsentligt at sikre, at de eksisterende regler anvendes og fungerer efter hensigten, som at opstille nye fællesskabsregler. Kommissionens tjenestegrene må i stadig højere grad være parat til at følge op på et stigende antal klager og opfordringer til indgriben fra europæiske borgere og virksomheder. Jeg er overbevist om, at en klar og ubureaukratisk forklaring ofte vil være tilstrækkelig til at standse en konflikt og garantere, at loven anvendes på samme måde for alle. I den sammenhæng er parlamentarikernes årvågenhed særligt nyttig for Kommissionen.

Jeg vil naturligvis være solidarisk over for mine forgængeres dispositioner, og jeg vil tilstræbe at være koncis i mine redegørelser. Hvis der imidlertid konstateres undladelser eller fejl begået af Kommissionen tidligere, vil jeg med kommissærkollegiets samtykke holde samråd med Europa-Parlamentet med henblik på at korrigere disse.

**7c) Hvad forstår De ved politisk ansvarlighed over for Parlamentet for Deres generaldirektorats/ers arbejde? Hvad agter De at gøre for at sikre, at Deres generaldirektorat/er ledes godt?**

Jeg vil sørge for at overholde rammeaftalen om forbindelserne mellem Europa-Parlamentet og Kommissionen, hvori det klart er fastsat, at uden at princippet om Kommissionen som kollegium derved berøres, påtager hvert enkelt medlem af Kommissionen sig det politiske ansvar for aktioner på det område, som han/hun har ansvaret for.

Jeg vil overholde adfærdskodekset for kommissærer, hvori det er fastsat, at hver kommissær er ansvarlig over for kommissærkollegiet for sine egne og sine tjenestegrenes aktiviteter. I øvrigt har generaldirektøren ansvaret for de svar, der afgives til kommissæren og kommissærkollegiet vedrørende efterkommelsen af de direktiver, der udstedes af kollegiet eller kommissæren, navnlig hvad angår finansforvaltningen i det pågældende generaldirektorat i overensstemmelse med kompetencefordelingen.

Hvad angår mine specifikke ansvarsområder på transportområdet, påtager jeg mig naturligvis ansvaret for at opstille de overordnede retningslinjer for denne politik og kontrollen med tjenestegrenenes gennemførelse af disse. Jeg vil holde mig orienteret om vanskeligheder, som generaldirektøren måtte støde på i forbindelse med arbejdet i sine tjenestegrene, og udbede mig en passende forklaring på eventuelle, konstaterede vanskeligheder (bl.a. i relation til tjenestegrenenes funktion og en forsvarlig finansforvaltning).

**8. *Hvor vigtig mener De, gennemførelsen af det interinstitutionelle samarbejde (mellem Kommissionen og Parlamentet) er, specielt samarbejdet med de relevante EP-udvalg inden for Deres ansvarsområde? Hvad betyder for Dem i denne nye sammenhæng gennemskuelighed i den interinstitutionelle lovgivningsprocedure mellem Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen og i de interinstitutionelle forbindelser generelt?***

Den størst mulige gennemsigtighed er en forudsætning for, at institutionerne kan fungere effektivt. For at sikre denne gennemsigtighed, må der arbejdes for konstant åbenhed, tilgængelighed og disponibilitet. Jeg mener at have ydet en betydelig indsats på dette område gennem hele min karriere.

Jeg har i løbet af de seneste seks måneder været opmærksom på at fremme denne gennemsigtighed i forholdet til Europa-Parlamentet. I forbindelse med Kommissionens vedtagelse den 14. juli 2004 af forslagene til struktur- og samhørighedsfondsforordninger pålagde jeg mine tjenestegrene umiddelbart derefter at forelægge Europa-Parlamentet alle relevante dokumenter. Jeg lagde også vægt på personligt at forelægge disse dokumenter for Udvalget om Regionalpolitik den 31. august 2004. Endvidere har jeg regelmæssigt mødt mange parlamentarikere fra forskellige lande og politiske grupper.

Det er klart, at jeg fortsat vil opretholde tætte forbindelser i fuld åbenhed med alle parlamentarikerne.

Jeg stiller mig også til disposition, når Europa-Parlamentet og dets berørte udvalg måtte ønske det, navnlig Udvalget om Transport og Turisme (TRAN), Budgetudvalget og Budgetkontroludvalget. Ved given lejlighed vil jeg indkalde til en høring for at forelægge udkast til dokumenter eller redegøre for budgetgennemførelsen og driften af de agenturer, som kontrolleres af Generaldirektoratet for Transport.

Jeg ser med tilfredshed på, at det nyvalgte Europa-Parlament har besluttet at oprette et udvalg, der specielt beskæftiger sig med transport, i anerkendelse af dette områdes betydning. Jeg vil afsætte den nødvendige tid til regelmæssig og konstruktiv informationsudveksling med dette udvalg.



Som næstformand og kommissær med ansvar for transportpolitikken vil jeg gøre, hvad der står i min magt, for at Europa-Parlamentet og Rådet fuldt ud kan udøve deres rolle som medlovgivere. Jeg vil tilse, at Europa-Parlamentets medlemmer orienteres hurtigt og præcist om såvel forslagernes tekniske indhold som procedureforløbet. Kommissionens tjenestegrene skal deltage aktivt i arbejdet i Udvalget om Transport på det relevante niveau.

Blandt de vigtige sager, som venter os, vil jeg begrænse mig til at nævne revisionen af de finansielle overslag for de transeuropæiske net, harmoniseringen af visse bestemmelser på det sociale område, anvendelsen i Fællesskabet af den internationale kodeks for sikkerhed til søs og i bredere forstand styrkelsen af denne sikkerhed, udbygning af brugernes rettigheder osv.

## V. Ligestilling

### 9. *Hvilke konkrete foranstaltninger anser De for nødvendige for at sikre, at integreringen af ligestillingsaspektet gennemføres inden for Deres ansvarsområde? Har De en politisk strategi, og hvilke finansielle og menneskelige ressourcer er efter Deres opfattelse nødvendige for at gennemføre integreringen af konspektet på Deres område?*

Med Amsterdam-traktaten blev der gjort et stort skridt i retning af ligestilling mellem kvinder og mænd inden for fællesskabspolitikken. Alle institutionerne har satset meget på at fremme ligestillingen. Ligestillingen mellem mænd og kvinder må fortsat styrkes bl.a. ved at øge kvinders repræsentation i de europæiske institutioner.

Jeg har i løbet af de seneste seks måneder lagt vægt på, at der i strukturfondsforanstaltningerne tages hensyn til princippet om ligestilling i alle faser, dvs. fra udformningen til gennemførelsen, og jeg kan tilføje, at Europa-Parlamentets årvågenhed har hjulpet mig meget.

Der må resolut satses på ligestillingen mellem mænd og kvinder via en korrekt gennemførelse af EU-direktiverne og opfyldelse af de forpligtelser, som medlemsstaterne har indgået inden for rammerne af de åbne koordinationsmetoder. Jeg har til hensigt at lægge særlig vægt på dette inden for transportsektoren.

I Generaldirektoratet for Energi og Transport er der allerede nedsat en gruppe med deltagelse fra hvert direktorat for at overvåge, at der tilbydes lige muligheder. Denne gruppe har til opgave at overveje, med hvilke initiativer ligestillingen mellem mænd og kvinder kan fremmes, både hvad angår generaldirektoratets personaleforvaltning og transportområdet generelt.

**HØRING I EUROPA-PARLAMENTET**  
**SVAR PÅ SPØRGSMÅL TIL INDSTILLET KOMMISSÆR**

**Jacques BARROT**

**(Transport)**

**Del B – Specifikke spørgsmål**

*1. Hvad er efter Deres mening de primære målsætninger for den fælles transportpolitik i perioden frem til 2010?*

I 2001 vedtog Kommissionen en hvidbog med titlen "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 - De svære valg", der fik bred støtte i Europa-Parlamentet. De seneste 4 år er der blevet vedtaget en lang række foranstaltninger, hvoraf nogle allerede har vist sig at være effektive. **En stor del af dem er endnu ikke blevet gennemført, og en af den nye Kommissions opgaver bliver at sikre, at alle disse foranstaltninger virkelig gennemføres i alle medlemsstaterne. Jeg vil sætte hele min politiske vægt ind herpå,** gennem dialog og om nødvendigt ved sanktioner for overtrædelser, idet det er betingelsen for lighed mellem medlemsstaterne. Dette bliver et af mine prioriterede mål: jeg tillægger en effektiv anvendelse af de gældende regler lige så stor vægt som vedtagelsen af nye regler.

I den forbindelse står transportsektoren over for nogle problemer, der kræver en intensivering af de foranstaltninger, der allerede er indført på nogle områder. Jeg vil koncentrere mig om fem hovedaktionsområder:

° 1. mål: **gennemgribende og troværdige foranstaltninger med henblik på bæredygtig udvikling.** Hertil kræves der vedtagelse af en fællesskabsregler for en prissætning af infrastruktur, der afspejler samfundets omkostninger bedre end i dag. Indledningsvis vil jeg gøre mit bedste for at få vedtaget Kommissionens forslag fra 2003 om ændring af det såkaldte "Eurovignet"-direktiv om afgifter på tunge godskøretøjer. Bæredygtig udvikling forudsætter endvidere nye foranstaltninger med henblik på at gøre sø- og flodtransport mere attraktiv. Herudover er det nødvendigt at overveje, hvilke foranstaltninger der kan bidrage til at reducere trafikal overbelastning og forurening i byerne, som tegner sig for 40% af CO<sub>2</sub>-emissionerne inden for transportsektoren.

° 2. mål: **styrkelse af passagers rettigheder** og sikring af, at de fordele, som markedsåbningen frembyder, fuldt ud kommer dem til gode. Rent generelt holder jeg mig for øje, at transport er den eneste økonomiske aktivitet, som vi alle dagligt udøver. Jeg vil, at passagerer behandles som kunder og ikke som ufrie brugere.

Derfor må de første bestemmelser, der blev vedtaget for luftfartssektoren, udbygges, f.eks. ved at forbedre bevægelseshæmmede personers rettigheder eller ved at give passagerer mulighed for at vide, hvilket selskab der rent faktisk befordrer dem. Kommissionen foreslog i begyndelsen af 2004 nogle foranstaltninger for jernbanesektoren, som Parlamentet og Rådet nu bør tage op. Inden for søtransportsektoren findes der nogle bestemmelser, som dog må skærpes. Herudover bør der foreslås nogle bestemmelser med henblik på forbedring af passagerrettigheder inden for bustransport, som i øjeblikket tegner sig for en stærk stigning.

° 3. mål: **udvikling af en samlet strategi for sikkerhed** på transportområdet. De første skridt med henblik på sikkerhed inden for sø- og lufttransport må udbygges og udvides til at omfatte de øvrige transportsektorer. Hvad angår sikkerhedsspørgsmålet, ønsker jeg gradvis at konsolidere EF-agenturenes beføjelser og supplere fællesskabslovgivningen, når det er nødvendigt, samt sikre en ensartet gennemførelse af den i alle medlemsstaterne.

Der bør også gøres alt for at styrke trafikikkerheden med henblik på at begrænse antallet af trafikofre.

° 4. mål: **etablering af et fælleseuropæisk infrastrukturnet**. Den foreslåede bevillingsramme på 20 mia. EUR i de finansielle overslag for 2007-2013 er absolut nødvendig, for at man kan gennemføre de 30 prioriterede projekter, der blev identificeret i 2004. Der må også udvikles nye modeller med henblik på at fremme offentlige-private partnerskaber. Endelig må EU udbygge sine forbindelser med sine nye nabolande, navnlig Rusland, Ukraine, Balkanlandene og Middelhavslandene.

Jeg siger det helt klart: **den europæiske transportpolitik må i højere grad end hidtil blive en budgetprioritet for EU.**

° 5. mål: **udvikling af transportpolitikens eksterne komponent**. EU bør blive fuldgældigt medlem af en række internationale organisationer, navnlig Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) og Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO). Desuden er det nødvendigt at fremme forbindelserne med tredjelande, navnlig ved etablering af samarbejde med den udvidede Unions nye nabolande og ved indgåelse af luftfartsaftaler med vore vigtigste partnere. Aftaler af den art er nødvendige, for at vi kan både kan afklare vore forbindelser med tredjelande og få det europæiske luftrum til at fungere. Jeg vil gøre indgåelsen af sådanne aftaler til en af mine hovedprioriteringer med henblik på etableringen af et fælles europæisk luftrum.

*2. I sin hvidbog "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg" har Kommissionen beskrevet Det Europæiske Råds strategi for "ophævelse af den tætte sammenhæng" mellem væksten i økonomien og væksten i transporten. Hvordan vil De vurdere denne strategi og de fremskridt, der er gjort for at nå dette mål? Hvilke dele af denne strategi vil efter Deres mening være de mest afgørende, dvs. at de særlig bør prioriteres i de kommende år? Hvilken strategi vil De anbefale for at opfordre til et skift i*

*transportform mod jernbanetransport og skibsfart såvel som for at støtte udbredelsen af den bedste praksis med hensyn til en reduktion af trafikken?*

Mobilitet er en ret, og de unge generationer vil ikke kunne forstå, at der sættes spørgsmålstegn herved. I en internationaliseret økonomi er det virkelige problem at undgå eller rette op på de negative virkninger, som transportvæksten har på miljøet, og undgå trafikal overbelastning. Transportvæksten bør inddæmmes. Med henblik herpå vil jeg både prioritere en ændret balance mellem transportformerne og opnåelse af større effektivitet i forbindelse med hver af disse transportformer. I den forbindelse sonderer jeg mellem passagertransport og godstransport.

I nogle år allerede har vi oplevet en ophævelse af sammenhængen mellem udviklingen i bruttonationalproduktet og persontransport ad landevej. Denne afkobling skyldes navnlig en gradvis stabilisering af personbilparken, men også udviklingen af alternative transportformer til landevejstransport, f.eks. højhastighedstog. Med udviklingen af det transeuropæiske net har EU ydet et vigtigt bidrag til dette positive resultat og må fortsætte hermed.

Udviklingen i godstrafikken vidner til gengæld om en mere foruroligende situation. Omfanget af godstransport ad landevej kunne øges med 70% frem til 2020. På dette område er der kun opnået beskedne resultater med hensyn til opnåelse af en ændret balance mellem transportformerne. Der må gøres alt for at udvikle og udnytte de muligheder, som jernbanetransport, nærsøtransport og flodtransport frembyder. Jeg vil med jævne mellemrum vurdere effektiviteten af de foranstaltninger, der er blevet truffet de seneste år, f.eks. for at åbne jernbanesektoren for konkurrence eller for at fremme "motorveje til søs", og jeg vil foreslå de nødvendige foranstaltninger med henblik på at forbedre kvaliteten af udbuddet af alternative transportformer til vejtransport (jf. nedenstående svar på spørgsmål 6, 8 og 10).

En tilpasset **prissætningspolitik** udgør et særdeles vigtigt redskab til at fremme en bedre udnyttelse af infrastrukturen for at generere indtægter, der skal anvendes til krydsfinansiering mellem forskellige transportformer, navnlig til fordel for jernbanetransport. Ændringen af "Eurovignet"-direktivet om afgifter på tunge godskøretøjer er en første nødvendige etape i så henseende. Jeg vil gennemføre denne ændring, hvis dette ikke allerede er sket, når jeg indsættes i mit hverv.

Opnåelsen af en ændret balance mellem de forskellige transportformer kan kræve **nye foranstaltninger inden for sø- og flodtransport** med henblik på at forbedre den europæiske industris konkurrenceevne og øge søfartssikkerheden, bl.a. ved en effektiv bekæmpelse af bekvemmelighedsflåge.

Men hvis man vil undgå trafikal overbelastning og unødigt trafik og gøre trafikken mere flydende, er det også nødvendigt at **udnytte de teknologiske nyskabelser**.

Det må være en forskningsprioritet, og jeg ønsker at arbejde hermed sammen med mine kolleger med ansvar for industri og forskning. De applikationer, der bliver udviklet på grundlag af Galileo-programmet til forbedring af trafikstyringen, og en volontarisk politik for investeringer i de transeuropæiske net er også nogle foranstaltninger, der skal iværksættes. Desuden håber jeg at kunne konkretisere Sesam-projektet vedrørende modernisering af lufttrafikstyringen. Denne teknologisk udvikling er nødvendig for at gøre denne trafik mere sikker og undgå forsinkelser, som er en gene for både passagerer og miljø.

Endelig vil de foranstaltninger til udbredelse af god praksis, der allerede er iværksat som led i Civitas-programmet (bytransport) og Marco Polo-programmet (støtte til overflytning til jernbanetransport, indlandsskibstransport og nærskibstransport) naturligvis blive videreført som supplement til de forskellige EF-regler.

**3. *Det kan også blive nødvendigt med foranstaltninger inden for andre politikker end transport som f.eks. inden for økonomisk politik, socialpolitik, miljøpolitik, skattepolitik og konkurrencepolitik for at nå målsætningen om en bedre balance mellem transportformerne som beskrevet i hvidbogen fra 2001. Hvilke af disse politikker anser De for at have størst betydning for det ovennævnte mål, og hvordan bør Kommissionen fremme dem?***

1. Jeg vil gerne navnlig fremhæve **vigtigheden af at have en skattepolitik, der er knyttet sammen med transportpolitikken**. Rådets direktiv af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet er et første, men ikke tilstrækkeligt skridt til at opnå en væsentlig indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes afgifter.

Målet må være harmonisering af afgiftssatserne for erhvervsdrivende for at sikre en retfærdig konkurrence mellem operatører og transportformer. Det er netop formålet med et forslag, som Kommissionen forelagde i 2002, men som endnu ikke er vedtaget, om indførelse af en ensartet EF-punktafgiftssats for dieselolie til erhvervsformål. Det må være en prioritet, at det bliver vedtaget i næste valgperiode.

Den nuværende ordning med afgiftsfritagelse for petroleum rejser også et problem med hensyn til lufttransportens miljøindvirkning. Denne ordning medfører også, at konkurrencen med andre transportformer ikke er retfærdig. Så længe der ikke er indgået en aftale om beskatning af petroleum på internationalt plan, vil jeg undersøge mulighederne for at foreslå en sådan beskatning på de interne EF-flystrækninger, der ikke er udsat for international konkurrence.

Den fortsat gældende regel om, at der kræves enstemmighed til vedtagelse af skatte- og afgiftsbestemmelser, er bestemt ikke gunstig for opnåelsen af fremskridt på dette område. **Når det kan lade sig gøre og er i overensstemmelse med traktaten, vil jeg støtte anvendelsen af forstærket samarbejde.**

2. **Den europæiske konkurrencepolitik** spiller en særdeles vigtig rolle. Som kommissær med ansvar for transport vil jeg have ansvaret for kontrollen med statsstøtte til denne sektor, og jeg vil arbejde snævert sammen med min kollega med ansvar for konkurrence.

Med hensyn til jernbanetransport f.eks. bør Kommissionen sikre, at markedsåbning fører til en effektiv konkurrence, og at der ikke sker misbrug af dominerende stilling.

I de seneste år har Kommissionen også truffet nogle vigtige afgørelser om statsstøtte til luftfartssektoren. I så henseende **vil jeg nøje følge princippet om "One time-last time"-støtte**. Derimod bør vi beskytte de europæiske luftfartsselskaber mod de konkurrenceforvridende virkninger af tredjelandes støtte til deres luftfartsselskaber ved systematisk anvendelse af forordningen fra 2004 om bekæmpelse af dumping og subventioner på luftfartsområdet. Der må kunne ydes kompensation for forsyningspligtydelserne og de nye sikkerhedskrav, der vil blive

stillet til luftfartsselskaberne. **Jeg vil fortsat vurdere, hvilken støtte der eventuelt vil kunne ydes til en sådan kompensation i overensstemmelse med traktaten.**

3. **Miljø- og energipolitikken** vil gennem aktioner til fordel for forskning bidrage til øget energieffektivitet på transportområdet. En af mine prioriteringer er udvikling af mere miljøvenlige køretøjer og brændstoffer, bl.a. på grundlag af en politik for fremme af biobrændstoffer eller regler om gradvis reduktion af forurenende stoffer i de traditionelle brændstoffer.

4. **Jeg vil ikke forsømme regional- og samhørighedspolitikken, som jeg har beskæftiget mig med de seneste måneder.** For mig er transportpolitikken også en politik for tilgængelighed og forbedring af kontakten med omverdenen for isolerede eller tilbagestående regioner og en politik, der bør bidrage til at styrke vore regioners konkurrenceevne.

*4. Det forventes, at udvidelsen vil medføre en eksplosion i udveksling af varer og personer mellem EU's lande. Forbindelserne mellem de gamle og de nye medlemsstater såvel som mellem EU's medlemsstater og kandidatlandene er imidlertid utilstrækkelige. Motorvejsnettet i de nye medlemslande er meget mindre tæt end i de gamle medlemsstater. Hvilke områder skal efter Deres mening prioriteres for at forbinde de nye medlemsstater med de transeuropæiske net og forbedre interoperabiliteten? Hvordan kan der sikres tilstrækkelige midler til disse projekter?*

#### **1. Der er indkredset omfattende behov**

De nye medlemsstater har meget store behov, og der bør gives prioritet til projekter til fremme af jernbanetransport, indlandsskibstransport og søtransport (motorveje til søs) for at forsøge at afdæmpe den ventede eksplosion inden for vejtransport i de nye medlemsstater (+95% frem til 2020). Men man må sikre, at der opnås en ændret balance mellem transportformerne, idet den særlige situation i disse stater ikke udelukker behov for nye infrastrukturer i særligt tilbagestående områder.

Af hensyn til sammenhængskraften på det europæiske område må man således ikke negligere udviklingen af visse hovedtrafikakser. EU bør forbedre transportnettets interoperabilitet for at fremme **sammenkoblingen af de nationale net**, navnlig i de nye medlemsstater. Disse principper har ligget til grund for revisionen af de transeuropæiske net, der vedtoges i 2004, og navnlig valget af de 30 prioriterede projekter. Flere af disse projekter vil tage form af en fortsættelse af allerede vedtagne projekter i EU-15, f.eks. udvidelsen af jernbaneforbindelsen Lyon-Torino frem til den ukrainske grænse via Ljubljana og Budapest eller udbygningen af sejladsen på Donau som helhed frem til Sortehavet samt motorvejene til søs.

#### **2. Der bør afsættes konsekvente budgetmidler, som må koordineres bedre**

I den forbindelse beklager jeg de store forsinkelser, der er opstået i forbindelse med gennemførelsen af de transeuropæiske net. Gennemførelsen af dette net som helhed anslås at koste 600 mia. EUR, heraf 100 mia. EUR i de nye medlemsstater. De 30 prioriterede projekter alene tegner sig for 225 mia. EUR.

De nationale budgetter vil fortsat være en væsentlig komponent i finansieringen af disse projekter. På grundlag af prisordninger for brug af infrastrukturerne bliver brugerne en anden

finansieringskilde. **Men fællesskabsbudgettet må udgøre en troværdig støtte til gennemførelsen af disse projekter.** Derfor har Kommissionen foreslået et budget på 20 mia. EUR til de transeuropæiske transportnet for perioden 2007-2013, hvortil kommer en del fra Samhørighedsfonden og strukturfondene. **Kommissionen får behov for Europa-Parlamentets støtte til at få dette forslag igennem.**

For at optimere anvendelsen af de forskellige fællesskabsfonde og sikre øget sammenhæng mellem de forskellige finansieringer anser jeg det for nødvendigt at styrke koordineringen af de forskellige fællesskabsfinansieringer af de transeuropæiske net. Med henblik herpå kunne man overveje at oprette et særligt organ.

### **3. Forberedelse af næste etape: hen imod fælleseuropæiske net**

Nu, hvor udvidelsen er en realitet, må der også etableres forbindelser til EU's nye nabolande. I den forbindelse bør der nedsættes en gruppe på højt plan, som skal identificere prioriterede projekter med henblik på oprettelse af et omfattende fælleseuropæisk infrastrukturnet.

- 5. **Hvad mener De, at der først og fremmest bør gøres for at opnå det mål, der blev fastsat i hvidbogen og i handlingsprogrammet for færdselssikkerhed, og som lød på 50% færre dødsulykker på vejene indtil 2010?***

**Nedbringelse af antallet af dræbte på vejene er et af mine højest prioriterede mål.**

Der er allerede indført eller ved at blive gennemført en omfattende fællesskabsregulering (installering af hastighedsbegrænsende anordninger i små lastbiler, skærpet kontrol af vejtransport ved anvendelse af elektroniske fartskrivere, generel regel om brug af sikkerhedsbælte i busser, tunnelsikring).

På baggrund af det ambitiøse mål i hvidbogen fra 2001 om at halvere antallet af dræbte på EU's veje inden 2010 er der gjort betydelige fremskridt i nogle af medlemsstaterne. **Jeg agter først at foretage en midtvejsevaluering af de opnåede resultater for at se, om denne tendens er tilstrækkelig til, at det fastsatte mål på europæisk plan kan nås.**

- 1. Der er intet som en effektiv kontrol.** Kontrol og sanktioner forbliver derfor et af de centrale punkter i Fællesskabets indsats. Kontrollen henhører først og fremmest under medlemsstaterne. Men med den stigende mobilitet blandt borgerne er det bl.a. nødvendigt at øge mulighederne for at skride ind imod udenlandske færdselssyndere. Hvorfor får en lastbil, der overtræder bestemmelserne, startforbud i en medlemsstat, men ikke i en anden? Hvorfor er der ikke sikret inddragelse af kørekort på hele EU's område? For mig at se må man på sigt sikre kontinuiteten i de regler, der gælder for de europæiske hovedtrafikakser, ved indførelse af en fællesskabsramme med harmoniserede bestemmelser, men også med fælles kontrolforanstaltninger og udveksling af oplysninger. Kort sagt må der etableres et europæisk område med politisamarbejde og retligt samarbejde om færdselssikkerhed. Jeg vil foreslå mine kolleger at lancere en omfattende høring om dette spørgsmål.

- 2. Infrastruktur- og udstyrssikkerheden må fortsat styrkes.** I nært samarbejde med min kollega med ansvar for industri vil jeg undersøge mulighederne for at foreslå nye direktiver om

vejinfrastrukturernes sikkerhed, om reflekterende bånd og om bakspejle med "blind vinkel" på tunge godskøretøjer eller om anvendelse af kørelys.

3. **Forbedring af bilisters adfærd** vil fortsat være et af hovedmålene de kommende fem år. Der er plager, som det er nødvendigt at skride hårdt ind over for, navnlig kørsel under påvirkning af alkohol eller for høj hastighed. Jeg er udmærket klar over, at medlemsstaterne ønsker, at dette område fortsat skal henhøre under dem, og at de i over ti år har modsat sig et forslag om EF-harmonisering af alkoholpromiller, som er forblevet virkningsløst. Jeg kan gå med til, at subsidiariteten respekteres på dette område. Men situationen er så alvorlig, at der må gøres noget. Jeg vil foreslå, at **udveksling af erfaringer og god praksis systematiseres**. Det drejer sig om områder, hvor information og uddannelse tæller lige så meget som straf. Gruppepres, benchmarking og uddannelse f.eks. kan befordre bevidstgørelse.

6. *De nye medlemsstater har et omfattende tæt jernbanenet. En stor del af fragttransporten i disse lande foregår stadig ad jernbane. Hvilke foranstaltninger kan træffes for at forhindre, at jernbanesektoren bryder sammen i de nye medlemsstater? Mener De med hensyn til EU som helhed, at gennemførelsen af den anden og tredje jernbanepakke vil give det nødvendige incitament til sektoren? Er supplerende foranstaltninger påkrævede?*

Den stærke stigning i samhandelen som følge af EU's udvidelse og den dynamiske vækst i de nye medlemsstaters økonomi vil komme deres jernbanesektor til gode. Men de igangværende reformer må videreføres konsekvent for i videst muligt omfang at begrænse nedbrydningen af deres jernbanesektor og desuden rette op på situationen for denne sektor i EU-15.

1. **Gennemførelsen af den første pakke foranstaltninger, der vedtoges i 2001, vil bidrage til at gøre denne transportform mere attraktiv.** Markedsåbningen for international godstransport begynder at blive en realitet. Denne åbning vil sikkert fremme investeringer og udvikling af nye tjenester. Denne første pakke pålægger endvidere medlemsstaterne at træffe de nødvendige foranstaltninger for at fremme en effektiv udnyttelse af de forskellige transporttydelser og nedbringe jernbaneselskabernes gældsbyrde. Også de nye medlemsstater skal gennemføre denne første række foranstaltninger: med undtagelse af Ungarn og Polen (for hvilke der er indført en overgangsperiode frem til 2006 på ét bestemt punkt (adgang til det transeuropæiske jernbanegodstransportnet) skal de gennemføre samtlige disse bestemmelser.

2. **Den "anden pakke", som vedtoges i april 2004, og som omhandler total åbning af markedet for jernbanegodstransport og styrker Fællesskabets bestemmelser om fjernelse af de operationelle hindringer for etableringen af et europæisk jernbaneområde, samtidig med at den lægger hovedvægten på sikkerheden, skulle bære frugt fra 2006. Jeg vil påse, at den gennemføres korrekt og iværksættes på hele det europæiske område.**

3. **Den "tredje pakke" har til formål at fuldføre dette regelsæt med bestemmelser, der tager sigte på bl.a. at forbedre kvaliteten af jernbanegodstransporttydelserne, og foranstaltninger til liberalisering af den internationale passagertransport.** Den indeholder positive elementer i sikkerhedsmæssig henseende som f.eks. certificering af lokomotiv- og togførere. Jeg vil sætte alt ind på, at den bliver vedtaget, og regner stærkt med Parlamentets støtte.



4. En anden vigtig udfordring bliver **konkretiseringen af jernbanenettets modernisering og interoperabilitet**. Vi er begyndt hermed, men **vi har endnu ikke midlerne hertil. Jeg vil kæmpe for at tilvejebringe dem** under forhandlingerne om de finansielle overslag for 2007-2013.

**Konklusion:** Der er gradvis etableret en ramme for liberalisering af jernbanemarkedet og omstrukturering af virksomhederne under hensyntagen til de sociale aspekter og arbejdsvilkårene. I de kommende år vil jeg arbejde for vedtagelsen af de seneste elementer, Kommissionen har foreslået, og for en effektiv og troværdig gennemførelse heraf.

Der findes ganske vist ikke ret mange virkeligt konkurrerende operatører i dag, og dette kan kræve indgreb fra konkurrencemyndighederne og de nationale regeludstedende myndigheder. **Jeg agter at indkalde dem og netforvalterne til møde med jævne mellemrum.**

Markedsåbningsforanstaltningerne indebærer også omfattende ændringer i virksomhedernes funktion og de nationale administrationers praksis. Alt dette tager tid. Perioden 2007-2008 bliver særligt afgørende. Det bliver i 2007, hvor markedet for jernbanegodstransport er definitivt åbnet og etableret, at man i langt højere grad end i dag vil opleve nye operatører på de nationale markeder. Jeg vil til sin tid orientere Dem herom.

*7. Statslig støtte til luftfartsselskaberne er konkurrenceforvridende. Luftfartsselskaberne i EU er stadig ugunstigt stillet i forhold til tredjelande f.eks. med hensyn til fuld adgang til det amerikanske marked. Hvordan vil De garantere rimelig konkurrence i EU, og hvad er Deres holdning til luftfartsaftalen mellem USA og EU?*

1. **Statsstøtte** til luftfartsselskaberne forvrider konkurrencen inden for det indre marked. Derfor vedtog Fællesskabet allerede i 1994 nogle retningslinjer, der forbyder statsstøtte med nogle få behørigt begrundede undtagelser, som udtrykkeligt skal godkendes af Kommissionen. Jeg vil fortsætte med at anvende princippet om engangsomstrukturering ("one time, last time").

2. Desværre følger EU's handelspartnere ikke altid den disciplin, der gælder i EU. USA især har mangedoblet sin støtte til de nationale luftfartsselskaber, der har problemer som følge af begivenhederne den 11. september 2001. For at beskytte Fællesskabets selskaber mod de konkurrenceforvridende virkninger af tredjelandes statsstøtte **vedtog EU i april 2004 en forordning, der udgør et veritabelt redskab i bekæmpelsen af dumping og subventioner inden for luftfart. Jeg agter at gøre brug af dette redskab hver gang, der bliver nødvendigt.**

3. Med **indgåelsen af en luftfartsaftale med USA** vil det blive muligt at gøre virkelige fremskridt, så at de europæiske og de amerikanske selskaber opererer på nogenlunde samme betingelser, bl.a. ved at give de europæiske selskaber adgang til det amerikanske marked og til at beflyve ruter mellem amerikanske byer.

I betragtning af det stede, forhandlingerne havde nået inden sommeren, indikerer dette udkast til luftfartsaftale med USA allerede fremskridt i forhold til den nuværende situation. I henhold hertil vil et hvilken som helst europæisk selskab kunne beflyve USA fra en hvilken som helst europæisk lufthavn; der vil blive foretaget en indbyrdes tilnærmelse mellem de europæiske og de amerikanske regler, der berører selskabernes konkurrencemiljø (sikkerhed, konkurrence osv.); en ordning med blandede udvalg og tvistbilæggelse skal sikre en konstant dialog med Washington.

For indeværende har det ikke været muligt at færdiggøre aftalen, fordi Rådet ikke kan godkende den. **En af mine prioriteringer bliver at genoptage disse forhandlinger og føre dem i den af medlemsstaterne ønskede retning med henblik på snarest mulig konkretisering af løfterne om et fælles transatlantisk luftfartsområde. Jeg vil rejse til Washington for at mødes med de amerikanske forhandlere, når præsidentvalget er overstået.**

**8. Med udvidelsen vil EU's andel af verdens handelsflåde blive forøget betydeligt. EU's handelsflåde har ikke desto mindre altid været udsat for hård international konkurrence. Mener De, at de hidtidige foranstaltninger er tilstrækkelige til at forhindre, at EU's handelsflåde går over til at bruge "bekvemmelighedsflag"?**

Nedturen for den europæiske handelsflåde er ikke uoprettelig, idet den tonnage, som EU's flåde sejlene under de 25 medlemsstaters flag repræsenterer, er steget med 13% i 2004 i forhold til 2003. Men situationen er endnu ikke fuldt tilfredsstillende.

#### **1. Det er netop vedtaget et sæt regler og lovbestemmelser.**

For at hindre, at handelsflåden går over til at sejle under ikke-europæiske flag, som det er sket de seneste år, har Kommissionen indført en rammeordning, der afviger fra fællesskabsretten, for offentlig støtte til EF-skibsredere. De nugældende regler er defineret i en meddelelse fra Kommissionen, der vedtoges i januar 2004. Fællesskabet bestræber sig endvidere på i det omfang, international ret tillader det, at anvende samme sikkerhedsstandarder på alle skibe, der anløber europæiske havne, f.eks. vedrørende olietankskibe med dobbeltskrog eller kontrol med potentielt farlige skibe, herunder skibe, der sejler under visse bekvemmelighedsflag.

#### **2. Jeg vil føre kontrol med gennemførelsen af disse foranstaltninger og om nødvendigt foreslå nye regler.**

Også på dette punkt vil jeg påse, at allerede vedtagne regler virkelig gennemføres, navnlig Erika I- og Erika II-pakkerne.

**Jeg forpligter mig over for Parlamentet til med jævne mellemrum at aflægge besøg i havnene for at deltage i kontrolmissioner og selv danne mig et billede af de pågældende foranstaltningers virkninger. Jeg vil kræve en præcis evaluering af resultaterne.**

Hvis det bliver nødvendigt, navnlig for at følge op på Prestige-ulykken og på konklusionerne fra Parlamentets Midlertidige Udvalg om Øget Sikkerhed til Søs, vil jeg på grundlag heraf foreslå Kommissionen nye foranstaltninger med henblik på at gøre det mere attraktivt at sejle under europæisk flag og forbedre sikkerheden til søs.

Det kunne være hensigtsmæssigt at træffe foranstaltninger på følgende 3 områder:

- styrkelse af flagstatens kontrol med skibe;
- styrkelse af havnestatens kontrol, bekæmpelse af bekvemmelighedshavne og intensivering af kontrollen med potentielt farlige skibe;

- godkendelse og ratificering af den konsoliderede konvention fra Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO) om arbejdsnormer til søs, der vil give søfarende flere sociale garantier og fremme ansættelsen af europæiske søfarende.

*9. Efter EU's udvidelse forsøger man åbenbart at hyre søfolk fra de ti nye medlemsstater til den løn, der er almindelig i deres hjemlande, og ikke i henhold til den kollektive overenskomst, der til enhver tid er gældende i flagstaterne. Hvordan forholder De Dem til principielle regler for søfolks løn- og forsikringsforhold i overensstemmelse med princippet "lige løn for lige arbejde", også på baggrund af det faldende antal søfolk i EU?*

## **1. Der findes allerede en omfattende lovgivning for dette område**

Løn og arbejdsvilkår generelt for arbejdstagere uanset nationalitet inden for EU's søfartssektor skal følge Fællesskabets lovgivning, som forbyder enhver form for direkte eller indirekte forskelsbehandling af arbejdstagerne på grundlag af nationalitet.

Statsborgere fra kandidatlandene havde i øvrigt allerede tidligere ret til samme behandling som statsborgere fra de 15 medlemsstater med hensyn til løn og arbejdsvilkår på skibe, der sejler under en medlemsstats flag. Udvidelsen som sådan har ikke ændret noget herved.

Overgangsbestemmelserne i tiltrædelsestraktaten, der trådte i kraft den 1. maj 2004, omhandler imidlertid restriktioner i adgangen til arbejdsmarkedet for maksimalperioder på syv år, men de omhandler ikke nogen undtagelse fra princippet om ligebehandling med hensyn til løn og arbejdsvilkår. Desuden findes der ikke nogen overgangsbestemmelser i tiltrædelsestraktaten vedrørende fællesskabsrettens bestemmelser om samordning af de sociale sikringsordninger; på det punkt har fællesskabsretten således været gældende i de 10 nye medlemsstater siden 1. maj 2004.

Eksempelvis kan det anføres, at en sømand af polsk nationalitet, som bor i Polen, men ansættes på et skib, der sejler under græsk flag, har ret til samme løn, social sikring og arbejdsvilkår, som gælder i Grækenland, og på samme måde som græske statsborgere ansat på samme skib.

## **2. Jeg vil sørge for, at Fællesskabets lovgivning overholdes**

Hvis jeg skulle få kendskab til påstande om, at en medlemsstat ikke overholder alle disse principper, vil jeg foreslå **Kommissionen at indlede passende overtrædelsesprocedurer** for at sikre, at fællesskabsretten anvendes til punkt og prikke.

Det drejer sig om et **vigtigt spørgsmål, som jeg vil følge nøje i samarbejde med min kollega, der får det overordnede ansvar for beskæftigelse og sociale anliggender. Dette spørgsmål vedrører i øvrigt også andre transportformer, navnlig jernbanetransport.**

**10. Indenlandsk skibstransport forhindres af utilstrækkelig vedligeholdelse, manglende forbedring af vandveje, mangel på sømænd og administrative hindringer. Hvad kan medlemsstaterne og EU gøre for at fremme indenlandsk skibstransport?**

**1. Investere i infrastrukturer**

Indlandsskibstransporten må først og fremmest råde over en effektiv infrastruktur. Der findes imidlertid stadig en lang række hindringer og flaskehalse på nettet, som skader flodtransportens effektivitet. Kommissionen har derfor foreslået flere projekter, der er blevet godkendt af Rådet og Europa-Parlamentet som led i revisionen af de transeuropæiske net, navnlig forbindelsen Rhinen-Donau, der vil komme til at udgøre en vigtig transportvej for gods i EU efter udvidelsen.

Arbejdet i Gruppen på Højt Plan, der blev ledet af en af mine navnkundige forgængere, Karel Van Miert, har afsløret, at nogle af medlemsstaterne ikke gør tilstrækkeligt for at gennemføre det nødvendige arbejde på nogle strækninger. Det beklager jeg, og **jeg vil derfor være særligt opmærksom på, at projekter til forbedring af de indre vandvejes sejlbarhed virkelig bliver gennemført**, og opfordre de pågældende medlemsstater til at gennemføre det påkrævede arbejde. Generelt vil jeg anmode Kommissionens tjenestegrene om med jævne mellemrum at gøre status over TEN-projekternes gennemførelsesgrad og foranledige møder med de berørte medlemsstater, så snart der er opstået unormale forsinkelser.

**2. Udbygge intermodaliteten og øge sikkerheden**

Indlandsskibsfart er selvsagt en transportform, der afhænger af, at varerne transporteres på et tidligere eller senere tidspunkt ad landevej eller med jernbane. Flodtransporten må derfor integreres yderligere i den logistiske transportkæde ved bygning eller indretning af havneanlæg og containerterminaler.

Denne integration vil i øvrigt blive fremmet ved nogle standardiseringsbestemmelser for containere og lasteenheder, der er omhandlet i et direktivforslag. For at øge effektiviteten og sikkerheden på vandvejene har Kommissionen også foreslået et direktiv om indførelse af harmoniserede flodtrafikinformationstjenester på de indre vandveje i Fællesskabet (*River Information Services*). **Jeg vil ikke acceptere, at flodtrafikken bliver forsømt, og jeg vil gøre det til en af mine prioriteter, at de pågældende forslag vedtages.**

**3. Forbinde vandvejene på den resterende del af fastlandet**

Som i forbindelse med de øvrige transportformer vil jeg fremhæve fællesskabsindsatsens eksterne aspekt.

Det forhold, at de store europæiske floder er omfattet af forskellige retsordninger samtidig, fører til situationer, hvor f.eks. certifikater og patenter ikke anerkendes gensidigt. For at overvinde disse hindringer foreslog Kommissionen i 2003 Rådet at give den mandat til at forhandle om Fællesskabets tiltrædelse af Donau-kommissionen og Centralkommissionen for Sejlads på Rhinen.

Det er ganske givet nødvendigt at gå endnu videre. I den forbindelse vil jeg gerne overveje at fastsætte en fælles juridisk ramme, navnlig med hensyn til markedsadgang, som skal gælde for

medlemsstaterne, Balkanlandene, Bulgarien, Rumænien, Moldova samt Rusland og Ukraine, der har adgang til Donau via Sortehavet.

**11. Transportformerne dækker ikke altid de omkostninger, som de medfører. Kommissionen har forelagt et udkast til direktiv om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer. Bør denne fremgangsmåde udvides til at omfatte andre transportformer? Hvad bør hovedtrækkene være i en sådan ordning for infrastrukturafgifter? Skal andre eksterne omkostninger såsom sociale og miljømæssige omkostninger også inkluderes?**

En af hovedårsagerne til de uligevægte, der præger transportsystemet i Europa, er, at de forskellige transportformer ikke altid bærer en rimelig del af de omkostninger, de medfører. Der er blevet vedtaget nogle første prisregler, som imidlertid ikke omfatter jernbanetransport og tunge godskøretøjer. De er ikke tilstrækkelige til at anspore transportvirksomhederne til en mere rationel og mere ansvarlig anvendelse af infrastrukturerne. Denne dårlige fordeling af byrderne mellem de ansvarlige for driften af infrastrukturerne, skatteyderne og brugerne er undertiden årsag til konkurrenceforvridninger mellem transportvirksomheder og mellem transportformer.

Den revision, der er under behandling, af "Eurovignet"-direktivet om afgifter på tunge godskøretøjer er et første nødvendigt skridt hen imod en mere retfærdig prissætning af infrastrukturerne. Hvis de pågældende forhandlinger ikke er afsluttet inden min indsættelse i embedet, vil jeg gøre det til en af mine topprioriteter, at forslaget vedtages.

Herudover vil jeg genoptage overvejelserne om internalisering af visse eksterne omkostninger (i forbindelse med ulykker, luftforurening eller trafikale overbelastninger) og om mulighederne for at lade dem blive afspejlet bedre i prisstrukturen for de forskellige transportformer. På sigt vil hensyntagen til transportens sociale og miljømæssige omkostninger for samfundet bidrage til en ændret balance hen imod mere miljøvenlige transportformer, dvs. jernbanetransport, søtransport og indlandsskibstransport.

**12. Globaliseringen på transportområdet udgør en stor udfordring for EU og indebærer, at internationale beføjelser i mange tilfælde skal deles med medlemsstaterne (som i forbindelse med open sky-aftaler). Hvad er Kommissionens holdning til problemerne med medlemskab, repræsentation og stemmerettigheder i internationale transportorganer?**

**Jeg vil gøre den eksterne dimension til en af grundpillerne i den europæiske transportpolitik.**

De fleste fællesskabsregler på transportområdet har internationale følgevirkninger. EU bør derfor råde over tilstrækkelige midler til at kunne sikre sammenhæng mellem dens interne regler og international ret inden for en sektor, der er af central betydning for dens økonomi og internationale position.

Indledningsvis må man foretage en bedre koordinering af medlemsstaternes holdninger til aktuelle EF-spørgsmål og sikre, at en fastlagt fælles holdning respekteres. På sigt er det nødvendigt, at EU tiltræder de store internationale organisationer. Det er ikke normalt, at Kommissionen ikke har taleret i en organisation som f.eks. ICAO.

Ud fra denne diagnose **ønsker jeg at udvirke, at Fællesskabet bliver repræsenteret på passende vis i de vigtigste internationale transportreguleringsinstanser (EF-tiltrædelse af henholdsvis Den Internationale Søfartsorganisation (IMO), Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO), Den Mellemstatslige Organisation for International Jernbanebefordring (OTIF) og Centralkommissionen for Sejlads på Rhinen (CCNR) samt Donau-kommissionen). Ligesom Fællesskabet tidligere har kunnet tiltræde FN's Levnedsmiddel- og Landbrugsorganisation (FAO), må det også i kraft af at være et af de stærkest trafikerede områder i verden, som kan gøre en harmoniseret ret gældende, blive fulgyldigt medlem af ICAO og IMO med en enhedsrepræsentation og -stillingtagen.**

Jeg håber, jeg kan overbevise medlemsstaterne om, at tiltrædelse er det mest effektive og det mest logiske tiltag for beskyttelsen af Fællesskabets og medlemsstaternes interesser. Samlet vil Fællesskabet og medlemsstaterne stå stærkere end medlemsstaterne hver for sig.

Jeg er overbevist om, at ratificeringen af forfatningen - hvormed EU får tillagt den status som juridisk person, den hidtil har manglet - senere vil fremme denne tiltrædelse af de store internationale organisationer.

I tilfælde af tiltrædelse må der i forbindelse med stemmereglerne tages hensyn til kompetencefordelingen mellem EU og medlemsstaterne.