



# Juridiske rammer (EU-lovgivning)

3. tekniske møde



- Rammerne for udbud er i dag forordning (EF) Nr. 1370/2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej (PSO-forordningen).
  - Mulighed for at indgå kontrakter uden forudgående udbud om offentlig trafikbetjening med jernbane (artikel 5 (6)).
  - Kontrakter må ikke løbe længere end 10 år. Dog mulighed for forlængelse til 15 år (hensyn til afskrivning af materiel).
  - Kammeradvokatens vurdering, at S-banen ikke er udbudspligtig. Kommissionen har tilkendegivet, at en afgørelse af spørgsmålet må bero på en konkret vurdering.
-

# Kommissionens forslag til ændring af PSO-forordningen (4. jernbanepakke)

---



- Præsenteret i januar 2013.
- Den nuværende 5 (6) om direkte tildeling ophæves.
- Forslag om at direkte tildelte kontrakter højst kan fortsætte til den 31. december 2022.
- Forslaget indeholder desuden:
  - Krav om udbud i pakker. Én pakke må højst udgøre en tredjedel af den samlede volumen af den udbudte trafik.
  - Undtagelser for mindre kontrakter, hvis den årlige gennemsnitsværdi anslås til;
    - a) mindre end 5 000 000 EUR eller
    - b) hvis det årlige transportarbejde er mindre end 150 000 vognkilometer.

# Forhandlingssituationen i forhold til en ny 10-årig DSB-kontrakt

---



- Europa-Parlamentets førstebehandling:
  - Antallet af kontrakter mellem 1 og 4 – for DK 2 kontrakter.
  - Overgangsperioder:
    - Kontrakter indgået før 3. december 2022 skal udløbe senest 10 år efter forordningen træder i kraft (eks. i 2026, hvis forordningen træder i kraft i 2016).
    - Derudover mulighed for overgangsperiode på op til 9 år, hvis proces mod åbent marked – godkendes af Jernbanenævnet.
- Ministerrådet - tendenser blandt medlemslandene:
  - Bevægelse mod generel regel om udbud.
  - Længere overgangsperioder end i Kommissionens forslag. Og undtagelser, fx forslag om at undtage S-tog.
- Samlet vurdering: pt. ingen isoleret betydning for en ny direkte tildelt 10-årig kontrakt.



- Der synes ikke at være én organisationsform for jernbanesektoren i Europa, som har vist entydige succeser.
- Der er fordele ved udbud, idet konkurrencen i mange tilfælde kan fremme bedre og billigere løsninger.
- Der kan dog også være problemer med udbud (sikre netværksfordele, sikkerhed for uforstyrret opretholdelse af trafikbetjeningen og kontinuitet i den langsigtede udvikling af sektoren).
- Det er derfor regeringens holdning, at det må være op til de enkelte medlemslande at beslutte, om og i hvilket omfang de ønsker at gennemføre udbud af togdriften.



- Regeringen vil dog ikke arbejde imod Kommissionens forslag om obligatorisk udbud, så længe der er mulighed for et flertal for Kommissionens forslag – dette er det mest sandsynlige.
- Regeringen vil på denne baggrund pt. arbejde konstruktivt med i forhandlingerne, herunder for:
  - større fleksibilitet for medlemslandene,
  - overgangsperioder, der giver tilstrækkelig tid til omstilling,
  - trafikken på lokalbanerne bør undtages for udbud, idet omkostningerne kan risikere at overstige gevinsterne.
- Desuden skeptisk over for forslag om offentlige transportplaner samt yderligere beføjelser til tilsynsorganet (Jernbanenævnet).