



NOTAT

Dato 8. juni 2015  
J. nr. 2015-1834

## **Skriftlig forelæggelse af rådsmøde (TTE-transport) den 11. juni 2015 (Til orientering)**

Der afholdes rådsmøde (TTE-transport) den 11. juni 2015. Der henvises til samlenotatet, der er oversendt til Folketingets Europaudvalg den 2. juni 2015. Alle sager forelægges til orientering.

### **1. Forslag til ændring af markedsåbningsdirektivet**

Direktivet er en del af 4. jernbanepakke og handler om at sikre lige adgang til jernbaneinfrastrukturen gennem en styrkelse af infrastrukturforvalterens forvaltning samt at åbne markedet for indenlandsk passagertransport med det formål at øge konkurrencen for at opnå flere og bedre passagertjenester.

Forslaget er forelagt til forhandlingsoplæg den 30. maj 2014. Forslaget har været behandlet i rådets arbejdsgruppe i efteråret 2014 og foråret 2015 under italiensk og lettisk formandskab.

Formandsskabet vil på rådsmødet præsentere en fremskridtsrapport for forhandlingerne under det lettiske formandskab.

Forholdet mellem infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder har været et centralt tema i forhandlingerne, idet der skal sikres uafhængighed mellem de to. I den forbindelse har reguleringen af de såkaldte vertikalt integrerede organisationer, hvor infrastrukturforvalter og jernbanevirksomhed er organisatorisk forbundne, fyldt meget.

I Danmark har vi en institutionelt adskilt struktur, hvor jernbanevirksomhed og infrastrukturforvalter er adskilt.

Fra dansk side har det været vigtigt at sikre den rette balance i bestemmelserne med krav om adskillelse og uafhængighed, idet man fra dansk side har arbejdet for, at reglerne kun indføres i det omfang de tilfører en merværdi, samt at forslaget ikke kommer til at medføre unødigt bureaukratisering og administrative byrder for lande, der som Danmark har gennemført institutionel adskillelse af jernbanevirksomhed og infrastrukturforvalter.



På dette punkt tegner forhandlingssituationen sig rimeligt, der er dog en række væsentlige udeståender, som der fortsat vil skulle arbejdes videre med.

Side 2/4

Fra dansk side har det vigtigste spørgsmål været muligheden for at sikre den danske model i forhold til varetagelse af jernbaneinfrastruktur- og drift. Den indebærer, at Banedanmark som styrelse administrerer infrastrukturen, og DSB som selvstændig offentlig virksomhed driver jernbanevirksomhed, og at modellen opretholdes i regi af Transportministeriet herunder, at transportministeren har mulighed for at udpege bestyrelsesmedlemmer i DSB.

Som forhandlingerne er gået, og som det også afspejles i formandskabets fremskridtsrapport, ser det det ud til, at den danske model kan bevares.

## **2. Forslag til ændring af PSO-forordningen**

Forordningen er en del af 4. jernbanepakke og indeholder bl.a. regler for tilde-  
ling af kontrakter om offentlig personbefordring med jernbane, herunder en  
generel regel om obligatorisk offentlig udbud for disse kontrakter.

Forslaget er forelagt til forhandlingsoplæg den 10. marts 2015. Forslaget har  
været behandlet i rådets arbejdsgruppe i efteråret 2014 og foråret 2015 under  
italiensk og lettisk formandsskab.

Formandsskabet vil på rådsmødet præsentere en ny fremskridtsrapport, der  
redegør for en række nye kompromisforslag.

Fra dansk side har det i forhandlingerne været vigtigt at sikre, at det i størst  
muligt omfang blev op til medlemslandene selv skulle vurdere om og i hvilket  
omfang, de ønsker at anvende udbud i jernbanesektoren.

Samtidig har det været en prioritet at sikre, at der ville være mulighed for at  
kunne undtage trafikken på lokalbanerne for kravet om obligatorisk udbud,  
idet omkostningerne ved at gennemføre udbud let kan overstige udbudsgevin-  
sterne.

Som kompromisforslaget ligger nu, er der flere forskellige undtagelsesbestem-  
melser i spil ift. kravet om obligatoriske udbud, herunder en undtagelse for små  
markeder samt en tidsbegrænset undtagelse, der baserer sig på performance-  
kriterier for forhandlede kontrakter. I forhandlingerne har medlemslandene  
været meget delt i forhold til disse bestemmelser, og det er på nuværende tids-  
punkt uafklaret, hvor kompromisset kan komme til at ligge. Der ser dog ud til,  
at lokalbanerne vil kunne undtages for udbudskravet.

Samtidig har det været en prioritet fra dansk side at sikre sig en tilstrækkelig  
overgangsperiode, der giver mulighed for tid til omstilling således, at fuldt ud-  
bud først skal være gennemført på et senere tidspunkt end 2019, f.eks. i slut-



ningen af 2020'erne. Som forslaget ligger nu, tages der fortsat udgangspunkt i Europa-Parlamentets forslag, hvor det er muligt at tildele kontrakter direkte frem til december 2022, og dog at de højst kan løbe i 10 år fra forordningen træder i kraft.

Endeligt har vi fra dansk side arbejdet for, at bestemmelsen vedr. offentlige transportplaner udgår, hvilket ligeledes er tilfældet i det seneste kompromisforslag.

### **3. Forslag til ændring af passagerrettighedsforordningen for flypassagerer**

Det overordnede formål med forordningen er at fremme flypassageres rettigheder ved at sikre, at luftfartsselskaberne opretholder et højt beskyttelsesniveau for flypassagererne ved afbrydelser af rejser under hensyntagen til den finansielle indvirkning for flytransportsektoren. Forslaget handler om at forbedre håndhævelsen af reglerne på området ved at præcisere hovedprincipper, herunder passagerrettigheder, der tidligere har været genstand for en række tvister mellem flyselskaber og passagerer.

Forslaget er forelagt Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg den 7. juni 2013, til revideret forhandlingsoplæg d. 7. februar 2014 og senest forelagt udvalget til orientering den 28. maj 2014. Forslaget har været behandlet i rådets arbejdsgruppe under det litauiske, det græske og under det nuværende lettiske formandskab.

Det lettiske formandskab havde forhåbninger om at nå en generel indstilling inden for deres formandskabsperiode, men da der fortsat er en række udeståender, er forslaget sat på til fremskridtsrapport.

Et centralt udestående er den politiske uenighed mellem Spanien og Storbritannien om forordningens anvendelsesområde for Gibraltar. Det forventes ikke, at der opnås enighed på forslaget, førend dette udestående er løst.

I forbindelse med at det lettiske formandskab på ny har taget forslaget op, er forhandlingerne på en række centrale områder blevet drøftet.

Flere medlemslande har – ligesom Danmark – stigende fokus på, at teksten skal være klarere, reglerne simple og at der skal skabes en balance imellem forbrugernes rettigheder og luftfartsselskabernes pligter.

Danmark har arbejdet for, at der anvendes én tærskel på fem timer for udløsning af kompensation ved forsinkelser uanset rejsens længde. Fra dansk side har man også støttet, at det er det selskab, der er ansvarlig for en forsinkelse, der skal yde kompensation for hele rejsen, hvor tilslutningsflyet er en del af en enkelt befordringskontrakt.



Medlemslandene er dog stadig meget delte i både spørgsmålet om tærskler for kompensation ved forsinkelser og ved tilslutningsforbindelser, og de seneste drøftelser har derfor ikke bragt afklaring af disse to forhold fremad.

Danmark har i forhandlingerne støttet, at luftfartsselskaberne har en maksimalforpligtelse til at tilbyde hotelindkvartering i tilfælde af aflysning eller forsinkelse, men at denne forpligtelse er på 5 nætter i stedet for 3 nætter, som foreslået af Kommissionen. Dette synspunkt har dog kun fået tilslutning fra meget få lande, så formandskabet har valgt at fastholde de 3 nætter.

Herudover har Danmark arbejdet for, at de nationale håndhævelsesorganers sanktionsmuligheder harmoniseres ved et øget samarbejde mellem disse organer. Kompromisforslaget indeholder nu bestemmelser om, at medlemslandene i regi af en komité skal udveksle informationer om anvendelsen af forordningen – herunder overtrædelser, sanktioner og håndhævelse. Danmark kan støtte op om denne komité.

Fra dansk side vil der fortsat blive arbejdet for, at reglerne bliver så klare og enkle så muligt, således at hverken passagerer eller luftfartsselskaber kan komme i tvivl om, hvilke ydelser, passageren har krav på.

### **Siden sidst**

Det skal bemærkes, at der på den tekniske del af 4. jernbanepakke, hvori indgår Interoperabilitetsdirektivet, Agenturforordningen samt Sikkerhedsdirektivet, hvor der på rådsmødet i juni 2014 blev opnået generel indstilling på alle tre forslag i rådet, har været afholdt 8. uformelle triloger med Europa-Parlamentet. Det lettiske formandskab har til hensigt at opnå en endelige aftale med aftale med Parlamentet, men der er fortsat et par udeståender, hvorfor der er en sandsynlighed for, at forslagene skal viderebehandles under formandskabet fra Luxembourg i efteråret 2015.