



## SAMLENOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

Dato 22. maj 2019  
J. nr. 2019-171

### Indhold

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udljningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej (udlejningsdirektivet) .....	2
Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (eurovignetdirektivet, kapitel III om vej- og brugsafgifter) .....	16
Europa-Kommissionens forslag til omarbejdning af forordning 1371/2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser .....	34
Europa-Kommissionens forslag til forordning om forenkling af foranstaltninger til fremme af gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet (Smart TEN-T) .....	65
Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om afskaffelse af sæsonbestemt tidsomstillinger og ophævelse af direktiv 2000/84/EF .....	84



## Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej (udlejningsdirektivet)

KOM (2017) 282 final

Revideret notat. Nye afsnit er markeret med en streg i marginen. Hvis alene få ord/sætninger er ændret, er disse tillige markeret med fed skrift.

### 1. Resumé

Europa-Kommissionen fremsatte den 31. maj 2017 et forslag til ændring af direktiv nr. 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad vej. Forslaget er en del af den såkaldte vejpakke.

Det overordnede mål med ændringsdirektivet er at skabe et ensartet regelsæt for brug af lejede køretøjer til godstransport samt at skabe lige vilkår for godskørsel på landevejene i EU.

Med forslaget udvides virksomheders mulighed for at anvende udlejningskøretøjer fra EU overalt inden for EU. Virksomhederne får således mulighed for at anvende udlejningskøretøjer indregistreret i et andet medlemsland end det medlemsland, hvor virksomheden er etableret.

Medlemsstaterne kan imidlertid begrænse både udenlandske og nationale transportvirksomheders brug af det lejede køretøj, hvis køretøjet er indregistreret i et andet EU-land end det, hvor virksomheden er etableret. Medlemsstaterne kan dog først begrænse brugen efter en periode på 4 måneder i et givet kalenderår.

Forslaget indebærer endvidere, at medlemsstaternes mulighed for at begrænse egne virksomheders brug af udlejningskøretøjer, som udfører firmakørsel med køretøjer over 6 tons, udgår.

Det vurderes, at forslaget vil medføre statsfinansielle konsekvenser i form af et reduceret provenu fra bil- og transportrelaterede afgifter i Danmark som følge af udflagning af dele af bestanden af dansk indregistrerede køretøjer.

Det vurderes, at forslaget muligvis kan have positive erhvervsøkonomiske konsekvenser i form af omkostningsbesparelser for de danske transportvirksomheder.

Danmark støtter, at der skabes et ensartet og klart regelsæt for brug af udlejningskøretøjer i EU, der sikrer transportvirksomheder lige adgang til markedet for udlejningskøretøjer, idet man fra dansk side i forhandlingerne har arbejdet for, at minimumsperioden for brug af lejede køretøjer forkortes, og



at forslaget anvendesområde for så vidt angår køretøjernes størrelse begrænses.

Side 3/103

*Formandskabets kompromisforslag imødekommer på centrale punkter danske bekymringer med hensyn til risikoen for udflagning af dansk indregistrerede køretøjer med deraf følgende mindreprovenu.*

## **2. Baggrund**

Europa-Kommissionen (herefter benævnt "Kommissionen") har ved KOM-nr. 282 af 31. maj 2017 fremsendt forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej.

Forslaget er oversendt til Rådet den 7. juni 2017 i dansk sprogversion. Det er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91, stk. 1, litra a og b, og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Forslaget er en del af den såkaldte vejpakke af initiativer på vejtransportområdet, som Kommissionen har lanceret første del af den 31. maj 2017.

Vejpakken er ledsaget af Kommissionens meddelelse "Et mobilt Europa", der redegør for Kommissionens ambition om, at EU skal være førende inden for ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet.

Forslaget indgår i Kommissionens REFIT-program.

## **3. Formål og indhold**

Det gældende direktiv fastsætter et mindstemål for åbning af markedet for anvendelse af lejede køretøjer på det indre marked. Den hidtidige regulering indebærer, at medlemsstater skal tillade, at virksomheder, der er etableret i en anden medlemsstat, i trafik mellem medlemsstaterne kan anvende udlejningskøretøjer.

Det overordnede formål med ændringen af direktivet er at skabe et ensartet og klart regelsæt for brug af lejede køretøjer i EU og derigennem sikre virksomheder lige adgang til markedet for udlejningskøretøjer. Forslaget skal skabe lige vilkår for godskørsel på vejene i EU og gøre det muligt for transportvirksomhederne at udføre deres transportaktiviteter på den mest effektive måde. Efter som udlejningskøretøjer ifølge Kommissionen normalt er nyere, mere sikre og mindre forurenende, reducerer forslaget desuden de negative miljømæssige påvirkninger fra transporten.



Der er gennemført en evaluering af udlejningsdirektivet i perioden 2015-2016, en ekstern undersøgelse, målrettede interviews i 2015 og en offentlig høring i 2016. Disse undersøgelser og høringer viste, at direktivet kunne være mere effektivt med hensyn til realiseringen af direktivets formål, hvis det ikke gav medlemsstaterne mulighed for at begrænse brugen af lejede lastvogne til gods-transport i visse markedssegmenter og under visse betingelser, fx på betingelse af at det lejede køretøj er indregistreret i det land, hvor virksomheden er etableret.

Kommissionen foreslår på denne baggrund at **udvide** virksomheders mulighed for at anvende udlejningskøretøjer fra EU overalt inden for EU – **dog under visse begrænsende betingelser**.

Forslaget indebærer, at anvendelsesområdet udvides fra alene at gælde for international trafik mellem medlemsstaterne til også at finde anvendelse for national kørsel og cabotagekørsel.

Forslaget indebærer endvidere, at virksomheder får mulighed for at anvende udlejningskøretøjer, der er indregistreret i andre medlemsstater.

Endvidere foreslås det, at medlemsstaterne - inden for deres respektive område - kan begrænse både udenlandske og nationale transportvirksomheders brug af et udlejningskøretøj, når køretøjet er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i en anden medlemsstat, end den medlemsstat, hvor transportvirksomheden, som lejer køretøjet, er etableret. Det vil sige, at Danmark får ret til at begrænse udenlandske virksomheders brug af et udlejningskøretøj med danske nummerplader i Danmark samt danske virksomheders brug af et udlejningskøretøj med udenlandske nummerplader i Danmark.

Ifølge Kommissionens forslag kan medlemsstaterne dog først begrænse brugen efter en periode på 4 måneder i et givet kalenderår. Minimumsperioden skal sætte virksomhederne i stand til at imødegå midlertidige eller sæsonbestemte spidsbelastninger og/eller udskifte defekte eller beskadigede køretøjer. Begrænsningen for egne virksomheder anføres at være nødvendig for at undgå eventuelle forvridninger på grund af de betydelige indbyrdes forskelle mellem medlemsstaterne med hensyn til beskatning af motorkøretøjer.

For at sikre ensartede regler uanset udlejningskøretøjernes størrelse foreslås medlemsstaternes hidtidige mulighed for at begrænse brugen af udlejningskøretøjer for egne virksomheder, som udfører firmakørsel med køretøjer over 6 tons, afskaffet.

Endelig foreslås det, at gennemførelsen og virkningerne af ændringsdirektivet skal vurderes i en rapport udarbejdet af Kommissionen, som skal vedrøre anvendelsen af køretøjer lejet i en anden medlemsstat end den medlemsstat, hvor virksomheden, der lejer køretøjet, er etableret.



I det foreliggende kompromisforslag fra det rumænske formandskab foreslås det, at medlemsstaterne i forhold til Kommissionens forslag får yderligere mulighed for at begrænse egne transportvirksomheders anvendelse af udlejningskøretøjer indregistreret i en anden medlemsstat af hensyn til at begrænse ”udflagnings”-problematikken. Begrænsningerne består i, at medlemsstaterne kan begrænse brugen af udlejningskøretøjer lejet i et andet EU-land til 30 sammenhængende dage; at medlemsstaterne kan begrænse antallet af udlejningskøretøjer til 25 pct. af en virksomheds samlede flåde inden for et kalenderår; og at medlemsstaterne kan undtage køretøjer under 3,5 tons, der bruges til firma-kørsel.

Medlemsstaternes mulighed for på deres respektive område at tidsbegrænse brugen af køretøjer lejet af virksomheder, som er etableret på en anden medlemsstats område efter fire måneder – som foreslået af Kommissionen – indgår ikke i formandskabets kompromisforslag. I kompromisforslaget indgår en forpligtelse for medlemsstaterne til at sikre, at information om et udlejningskøretøjs nummerplade bliver registreret i det nationale register med henblik på, at nationale myndigheder kan tilgå informationer om, at udenlandske transportvirksomheder anvender køretøjer lejet i det pågældende land.

#### **4. Europa-Parlamentets udtalelser**

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF artikel 294) medlovgiver.

Den 15. januar 2019 blev Transport og Turisme-udvalgets (TRAN) betænkning vedtaget på plenaren. Udvalgets vedtagne tekst ligger tæt op ad det foreliggende kompromisforslag i Rådet. Dog foreslår Parlamentet en periode på fire måneder i stedet for 30 dage, som medlemsstaterne har mulighed for at begrænse egne transportvirksomheders brug af udlejningskøretøjer, der er lejet i en anden EU-medlemsstat. Desuden foreslår Parlamentet en yderligere styrkelse af forpligtelserne for medlemsstaternes til at udveksle informationer om køretøjer, der er lejet i en anden medlemsstat sammenholdt med, hvad der indgår i Rådets foreliggende kompromisforslag.

Cláudia Monteiro De Aguiar fra Det Europæiske Folkepartis Gruppe (EPP) er ordfører på forslaget.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91, stk. 1, litra a og b. Kommissionen anfører, at medlemsstaterne ikke uden en indsats fra EU vil sørge for de lige vilkår, der er nødvendige for det indre markeds funktion. Direktivets nugældende regler, som giver medlemsstaterne mulighed for at begrænse bru-



gen af udlejningskøretøjer under visse betingelser, kræver en ændring af direktivet, som alene kan finde sted og løses på EU-niveau. Der er derfor behov for lovgivningsmæssige foranstaltninger i EU for at sikre en ensartet retslig ramme i det stadig mere integrerede indre marked for levering af tjenesteydelser inden for vejtransport.

Regeringen vurderer, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, idet regeringen deler Kommissionens vurdering om, at indsatsen kræver en fælleseuropæisk tilgang.

## 6. Gældende dansk ret

Udlejningsdirektivet af 18. januar 2006 ses ikke at være gennemført inden for det skatteretlige område i Danmark. Det vurderes dog, at de gældende danske regler på det skatteretlige område er i fuld overensstemmelse med det nuværende direktiv. På det erhvervstransportretlige område er det nuværende direktiv implementeret i bekendtgørelse om godskørsel.

## 7. Konsekvenser

### Lovgivningsmæssige konsekvenser

Såfremt forslaget vedtages, vil der være behov for ændring af lov bekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012 om godskørsel, bekendtgørelse nr. 1222 af 23. oktober 2018 om godskørsel og bekendtgørelse nr. 1643 af 17. december 2018 om registrering af køretøjer som ændret ved bekendtgørelse nr. 423 af 8. april 2019 om ændring af bekendtgørelse om registrering af køretøjer.

### Økonomiske konsekvenser

#### *Statsfinansielle konsekvenser*

Det forventes, at Kommissionens oprindelige forslag vil medføre et mindre provenu i Danmark fra registreringsafgift og løbende afgifter (vægt- og udligningsafgift) af motorkøretøjer samt fra vejbenyttelsesafgift fra tunge godskøretøjer. Det skyldes, at danske virksomheder og personer må forventes at lease og leje køretøjer i de medlemsstater, hvor det er mest favorabelt (dvs. danske virksomheder "udflager" køretøjer), uden at foretage omregistrering af køretøjerne til danske nummerplader.

For mindre lastbiler med totalvægt fra 4 til 12 ton betales løbende vægt- og udligningsafgift. For disse biler kan afgiften reduceres ved udflagning af bilerne til lande, der har lavere løbende afgifter.

For de større lastbiler med totalvægt på 12 ton og derover betales såvel vægtafgift som afgift for benyttelse af det afgiftspligtige vejnet i Eurovignettelandene



(Danmark, Luxembourg, Nederlandene og Sverige). For disse biler betales vægtafgiften efter satser, der svarer til minimumssatserne i Eurovignettedirektivet (1999/62/EF). For så vidt angår vægtafgiften, er der således ikke umiddelbart afgiftsincitament til at udflage større lastbiler. Der kan imidlertid være incitament til at udflage køretøjer, der alene anvendes til eksportkørsel uden for kredsen af Eurovignetlande. Herved kan vognmændene slippe for vejbenyttelsesafgiften, der for danske køretøjer betales én gang årligt sammen med vægtafgiften. Hvis der lejlighedsvist er behov for at anvende udenlandsk registrerede biler på det danske afgiftspligtige vejnet, kan der købes dags-, uge- eller månedsvignetter.

Der betales desuden motoransvarsforsikringsafgift af registreringspligtige motorkøretøjer, idet køretøjer godkendt til godskørsel for fremmed regning dog er undtaget for afgiftspligt. Forslaget forventes derfor alene at have potentielle provenueffekter fra motoransvarsforsikringsafgiften ved udflagning af biler, der kører gods for egen regning.

Provenuet for vægtafgift for lastbiler udgør ca. 85 mio. kr. årligt, hvoraf 30-35 mio. kr. hidrører fra lastbiler under 12 ton. Fra vejbenyttelsesafgiften er der desuden et provenu på i størrelsesordenen 250-300 mio. kr. årligt fra danske lastbiler.

Det er vanskeligt at forudse omfanget af udflagning og dermed det potentielle provenutab. Det må imidlertid vurderes, at formandskabets kompromisforslag vil begrænse mulighederne for og incitamenterne til en mere systematisk udflagning således, at dele af køretøjsflåden til enhver tid vil være lejet og indregistreret i et andet EU-land end Danmark. Omvendt er det forslagens intention at skabe mulighed for at tilvejebringe ekstra kapacitet i kortere perioder, og hvis en sådan kapacitet tilvejebringes ved leje af udenlandsk indregistrerede køretøjer, må forslaget også vurderes at medføre en lavere bestand af køretøjer registreret i Danmark. Samlet vurderes det dog, at provenueffekterne af formandskabets kompromisforslag vil være begrænsede.

**Direktivet omfatter alle typer af køretøjer, der udelukkende er bestemt til godstransport, og der er ikke herudover en eksplicit afgrænsning af køretøjstyperne omfattet af reguleringen. Det indebærer, at varebiler er omfattet af den foreslåede mulighed for at anvende udlejningsbiler fra andre medlemsstater. Der vil derfor også kunne blive tale om tab af provenu fra disse køretøjer. Af varebiler betales såvel registreringsafgift som løbende ejer-, vægt- og udligningsafgift og motoransvarsforsikringsafgift. Desuden betales tillæg ved hel eller delvis privat benyttelse af bilen. Der er i dag indregistreret knap 400.000 varebiler ud af den samlede bestand af biler på godt 3 mio. køretøjer. Varebilerne spænder vidt fra små biler, der i visse tilfælde udelukkende anvendes til privat persontransport og til større kassebiler, der typisk anvendes til godstransport og i håndværksfagene. For alle disse køretøjstyper og anvendelser vil der være incitament til**



at udflage bilerne med henblik på at spare registreringsafgift og løbende afgifter i Danmark. Muligheden for udflagning vil desuden skabe yderligere incitament til at anvende varebiler fremfor personbiler til privat persontransport.

Som nævnt vurderes det, at formandskabets kompromisforslag vil begrænse mulighederne for og incitamentene til at anvende køretøjer indregistreret i andre medlemsstater. Den senest foreslåede tilføjelse til kompromisforslaget med særlig begrænsning i mulighederne for at anvende udenlandsk indregistrerede varebiler til firmakørsel betyder, at provenueffekten fra varebiler ligeledes vurderes at være begrænset. Der vil dog med kompromisforslaget være mulighed for at anvende udenlandsk indregistrerede varebiler til andet end firmakørsel, hvorfor en provenueffekt fra varebilerne formentlig ikke helt kan undgås.

I det omfang, udenlandske virksomheder benytter sig af muligheden for at leje dansk indregistrerede køretøjer, vil det have en positiv statsfinansiell konsekvens (dvs. udenlandske virksomheder "flager ind" i Danmark). Den umiddelbare forventning er dog, at dansk indregistrerede udlejningskøretøjer ikke er konkurrencedygtige på prisen for at leje eller lease køretøjet, bl.a. på grund af afgiftsforskelle i forhold til andre EU-lande. Derfor forventes samlet set en **begrænset** reduktion i provenuet som følge af **kompromis**forslaget.

Kommissionen har vurderet, at transportvirksomhedernes og virksomhedernes øgede produktivitet i forbindelse med brugen af udlejningskøretøjer kan føre til ekstra indtægter for de nationale myndigheder i form af merprovenu fra selskabsbeskatningen. Hvis produktivitetens gevinster og lavere omkostninger overvælttes i transportpriserne og videre i varepriserne, må merprovet herfra forventes at blive begrænset. Hvis produktivitetens gevinsterne omvendt indebærer, at lønningerne i den private sektor stiger, vil det som følge af reguleringsmekanismer i forhold til lønstigningstakten i den private sektor i Danmark indebære højere offentlige udgifter til offentlige lønninger og overførselsindkomster. Samlet set vurderes det, at en højere produktivitet i den private sektor er omtrent neutralt for de offentlige finanser i Danmark.

Det vurderes, at forslaget kan medføre mindre administrative omkostninger for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen grundet tilsyn med, at transportvirksomheder med tilladelser til godskørsel for fremmed regning overholder tidsbegrænsningen ved anvendelsen af et køretøj lejet i en anden medlemsstat end Danmark.

Det vurderes endvidere, at forslaget kan medføre øgede håndhævelsesomkostninger for politiet.

Det skyldes, at der skal bruges mere tid på at udvælge de køretøjer, der skal kontrolleres, og at selve kontrollen også må formodes at ville tage længere tid. Politiet vil fx skulle kontrollere overholdelsen af tidsbegrænsningen, herunder kontrollen af de påkrævede dokumenter (lejekontrakt og evt. ansættelseskon-





trakt eller lønseddel) samt kontrollen med cabotagekørsel udført med dansk indregistrerede køretøjer lejet af udenlandske virksomheder (se afsnit nedenfor om kontrol i Danmark med danske og udenlandske lejede køretøjer).

På det foreliggende grundlag estimerer Rigspolitiet, at forslaget vil medføre en øget årlig udgift til udførelse af politiets kontrol på ca. 10 mio. kr. svarende til ca. 15 årsværk. Rigsadvokaten har ligeledes på det foreliggende grundlag estimeret de årlige meromkostninger til ca. 1,6 mio. kr. svarende til ca. 1,8 årsværk for anklagemyndigheden. Det bemærkes for begge myndigheder, at udgifterne kan variere afhængig af det øgede antal kontrollerede køretøjer. Det bemærkes endvidere, at der kan være udgifter forbundet med Kommissionens forslag om, at der skal ske registrering af nummerplader i de nationale registre, da politiet skal kunne tilgå og benytte registreringen. Der tages derfor forbehold for eventuelle udgifter hertil.

#### *Samfundsøkonomiske konsekvenser*

Forslaget forventes ikke at have væsentlige konsekvenser for samfundsøkonomien.

#### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Det vurderes, at forslaget vil kunne medføre omkostningsbesparelser for de danske transportvirksomheder, der benytter muligheden for at anvende udlejningskøretøjer, som er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i de EU-medlemsstater, hvor det er mest favorabelt.

Kommissionen vurderer, at **deres** forslag bør medføre en besparelse i driftsomkostningerne på omkring 2 pct. for de virksomheder, som skifter fra ejede køretøjer til udlejningskøretøjer. Det bemærkes hertil, at ca. 75 pct. af lastbilerne, som anvendes af danske transportvirksomheder, allerede i dag er leasede.

Virksomhederne vil ved brug af udlejningskøretøjer fra udlandet, udover en eventuel besparelse i form af lavere udgifter til leasing, endvidere kunne opnå en skattemæssig fordel ved lavere afgifter i udlandet. Særligt transportvirksomheder, som udfører godkørsel med varebiler, vurderes at kunne opnå omkostningsbesparelser. Det skyldes, at der betales registreringsafgift af disse køretøjer i Danmark. Det må imidlertid vurderes, at formandskabets kompromisforslag vil begrænse mulighederne for og incitamenterne til en mere systematisk udflagning, således at dele af køretøjsflåden til enhver tid vil være lejet og indregistreret i et andet land end Danmark. De erhvervsøkonomiske besparelser for danske virksomheder knyttet til forskelle i afgiftsbelastningen mellem medlemsstaterne må derfor vurderes at være begrænsede.



Anvendelse af udlejningskøretøjer kan derudover øge transportvirksomhedernes driftsmæssige fleksibilitet ved midlertidige eller sæsonbestemte transportopgaver, som kræver motorkøretøjer i en kort periode.

Endvidere kan **kompromis**forslaget medføre administrative omkostningsbesparelser for transportvirksomhederne ved anvendelsen af køretøjer lejet i en anden medlemsstat som følge af, at der ikke skal ske afmelding og omregistrering af udlejningskøretøjet.

I det omfang, det er attraktivt for udenlandske virksomheder at benytte sig af muligheden for at leje dansk indregistrerede køretøjer, kan forslaget have en positiv effekt for udlejningsbranchen, der får adgang til et større markedsgrundlag. Den umiddelbare forventning er dog, at dansk indregistrerede udlejningskøretøjer ikke er konkurrencedygtige på grund af afgiftsforskelle i forhold til andre EU-lande.

Desuden kan forslaget medføre et større konkurrencemæssigt pres for de danske udlejningsvirksomheder, hvis danske transportvirksomheder i stedet lejer køretøjer fra udenlandske udlejningsvirksomheder, hvilket kan have en negativ effekt for den danske udlejningsbranche.

#### Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

##### *Kontrol i Danmark med danske og udenlandske lejede køretøjer*

Det vurderes, at muligheden for at leje et køretøj i en anden medlemsstat vil have konsekvenser for kontrollen i Danmark med både i) dansk indregistrerede køretøjer lejet af udenlandske virksomheder, og ii) udenlandsk indregistrerede køretøjer lejet af danske virksomheder. Det gælder særligt politiets kontrol med cabotagekørsel.

Forslaget indebærer, at politiet skal bruge mere tid på at udvælge de køretøjer, der skal kontrolleres, og derudover vil selve kontrollen også tage længere tid.

Politiet vil ikke på baggrund af nummerpladerne kunne tyde, om kørslen i Danmark foretages af en dansk eller udenlandsk virksomhed, hvilket kan gøre deres kontrol mere besværlig.

Politiets udfordringer bliver, at vognmandsvirksomheder fra andre medlemsstater kan leje køretøjer i Danmark og dermed ville kunne udføre cabotagekørsel i Danmark med køretøjer med danske nummerplader, hvilket gør cabotagekørsel vanskeligere at spotte.

I den sammenhæng skal det dog understreges, at det er forventningen, at dansk indregistrerede udlejningskøretøjer ikke er konkurrencedygtige på prisen for at leje eller lease køretøjet, bl.a. på grund af afgiftsforskelle i forhold til andre EU-



lande. Det betyder, at situationen, hvor en udenlandsk transportvirksomhed lejer et køretøj i Danmark og herefter kører i Danmark, vurderes at være begrænset.

Samtidig vil danske vognmandsvirksomheder, der kører i Danmark med køretøjer på udenlandske nummerplader lejet i en anden EU-medlemsstat, kunne opleve at blive stoppet i politiets cabotagekontrol, men hvor der ikke vil være tale om cabotagekørsel.

### *Miljø*

Det vurderes, at forslaget vil have mindre positive miljømæssige konsekvenser i Danmark grundet lavere emissioner pga. højere brændstofeffektivitet, idet udlejningskøretøjer ofte er nyere og mindre forurenende.

En vedtagelse af forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

## **8. Høring**

Kommissionens forslag blev sendt i høring i EU-specialudvalg for Transport, Bygning og Bolig den 7. juni 2017 med frist for høringssvar den 16. juni 2017. Der er modtaget høringssvar fra DTL, ITD, Dansk Industri og Dansk Erhverv.

### DTL

Det er oplagt, at det er nyttigt at have en vis fleksibilitet til nødsituationer, det vil sige muligheden for at leje en erstatningsbil i udlandet, hvis eget køretøj bryder sammen, men DTL er bekymrede for andre konsekvenser af en yderligere åbning for brug af lejede køretøjer:

For det første er der allerede store problemer med postkassevirksomheder, og en tvungen liberalisering for lejede køretøjer fra andre lande kan skabe en situation, hvor der er endnu mindre mulighed for lovregulering, hvor der ikke er sammenfald mellem land/registreringsland for transportvirksomheden, køretøjet, føreren og transportaktiviteten.

For det andet bør man – i stedet for at indføre separate regler for lejede lastbiler – søge en harmonisering af reglerne for nationale køretøjsregistreringer. I sidste ende må det være et spørgsmål om, i hvor lang tid skattemyndighederne accepterer brug af køretøjer uden registrering.

I Danmark er det i dag ikke tilladt for en dansk vognmandsvirksomhed at benytte et udlejningskøretøj fra et andet EU-land, og som udgangspunkt skal virksomheden være registreret som ejer/bruger af køretøjet (fx ved leasing). Det er kun muligt at korttidsleje en lastbil til godskørsel for fremmed regning i



max 8 uger, og det er et krav, at der skal være en særlig årsag til leje af lastbilen, fx et havari af den lastbil, som erstattes.

Hvis det muliggøres i Danmark at korttidsleje lastbiler i et andet EU-land, vil dette formentligt gøre adgangen til erhvervet lettere, hvilket alt andet lige kan medføre mere ulige konkurrence og social dumping.

Desuden er der af kontrolmæssige hensyn i Danmark et krav om virksomhedens navn på siden af lastbilen og cvr.nr for varebiler op til 4 tons.

DTL hilser det velkomment, at Kommissionen giver mulighed for begrænsning til 4 måneders leje, og vi skal henvise til den indledende betragtning nr. 5:

*”Niveauet for vejtransportafgifter varierer fortsat betydeligt inden for EU. Derfor er det for at undgå skattemæssige forvridninger stadig berettiget at have visse begrænsninger, som også indirekte kan påvirke den frie levering af tjenesteydelser inden for billeje. Medlemsstaterne bør derfor have mulighed for at begrænse den tidsperiode, hvori et køretøj, der er lejet i en anden medlemsstat end den, hvor den lejende virksomhed er etableret, kan anvendes inden for deres respektive områder.”*

DTL skal konkludere, at vi er bekymret for, at problemerne med især postkas-sevirksomheder vil opveje eventuelle fordele ved forbedret fleksibilitet og mulighed for billeje, og DTL vil som udgangspunkt fraråde liberaliseringen af udlejningsområdet for lastbiler, medmindre risikoen for ulige konkurrence og social dumping hindres med initiativer fra øvrige del af Kommissionens mobilitetspakke.

## ITD

ITD kvitterer for fremsendte forslag og muligheden for at afgive bemærkninger hertil. Med baggrund i den meget korte høringsfrist tager vi forbehold for eventuelle yderligere bemærkninger efter uddybende granskning af forslaget. ITD har følgende bemærkninger til forslaget:

### *Overordnede generelle bemærkninger*

ITD støtter forslagets overordnede mål om mere ensartede regler for brug af udlejningskøretøjer og en mere fleksibel adgang til brug af køretøjer lejet uden fører.

Brugen af lejede køretøjer kan være nødvendig i forbindelse med sæsonud-sving, ved ekstra opgaver eller i forbindelse med havari eller defekter på egne køretøjer.



ITD er også positive over for fjernelse af begrænsninger omkring anvendelsen af udlejningskøretøjer i forbindelse med firmakørsel og anden kørsel for egen regning.

ITD lægger særligt vægt på, at det ved anvendelse af lejede køretøjer til gods-transport for fremmed regning forudsættes, at kørslen sker på baggrund af en godskørselstilladelse i det land, hvor transportvirksomheden er etableret.

ITD står naturligvis til disposition for uddybende eller eventuel yderligere dialog hvis ønsket.

### Dansk Industri

DI Transport kan støtte det overordnede formål med direktivforslaget i form af mere ensartede regler for brug af udlejningskøretøjer og en mere fleksibel adgang til brug af køretøjer lejet uden fører.

Brugen af lejede køretøjer kan være nødvendigt ved ekstra opgaver, eller når egne køretøjer er på værksted mv.

DI Transport kan støtte at fjerne muligheden for at begrænse anvendelsen af udlejningskøretøjer for operatører, der arbejder for egen regning.

For så vidt angår forslag til ændring af artikel 2 om anvendelse af udlejningskøretøjer anvendt til godkørsel for fremmed regning, så er DI Transport umiddelbart positive over for at tillade brugen i fire måneder inden for et kalenderår.

Det forudsættes, at kørslen sker på baggrund af en godskørselstilladelse i det land, hvor transportvirksomheder, der lejer et køretøj, er etableret. DI Transport bemærker, at køretøjer, der er til rådighed for en tilladelsesindehaver skal opføres i de nationale registre, jf. forslag til ændring af forordning 1071/2009 (KOM(2017) 281).

På den baggrund er det DI Transports vurdering, at det fortsat vil det være muligt for politiet at håndhæve f.eks. cabotagereglerne.

### Dansk Erhverv

Vi støtter, at det skal være muligt at løse situationer, hvor det for eksempel på grund af nedbrud af en lastbil er nødvendigt at fremskaffe en ny hurtigt. Dette gælder både i national - som international trafik.

Så længe de nationale afgifter og generelle udgiftsniveauer ikke er harmoniserede, vil der dog være forskel på udlejningspriserne også på lastbiler. Da lastbiler er et mobilt produkt, kan forslaget derfor medføre afgiftsmæssig spekulation i leje af lastbiler i ét EU-land til brug i andre EU-lande.



I det omfang dette bliver konsekvensen, er Dansk Erhverv skeptisk over for forslaget.

Side 14/103

## 9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Danmark er i januar 2017 indgået i ”Vejtransportalliancen”, som udgør et samarbejde mellem ti ligesindede lande (AT, BE, DK, DE, FR, IT, LU, SE, NO og CH) om fremtidens europæiske vejtransportpolitik, herunder Kommissionens vejpakke.

**I formandskabets kompromisforslag lægges der op til at slette** Kommissionens forslag om en bestemmelse, der gør det muligt for medlemsstaterne at tidsbegrænse **(efter fire måneder)** udenlandske virksomheders brug af udlejningskøretøjer i medlemsstaten, når køretøjet ikke er indregistreret i den medlemsstat, hvor virksomheden der lejer køretøjet, er etableret.

Der er fortsat relativ stor skepsis fra nogle medlemslande omkring at slette Kommissionens forslag, **men der tegner sig ikke et billede af forhandlingssituationen, der gør det muligt at forhindre dette.** De **skeptiske lande** argumenterer for, at der dermed åbnes op for en mulighed for, at udenlandske transportvirksomheder bruger udlejningskøretøjer i det medlemsland, hvor køretøjet er indregistreret, hvilket **kan** besværliggøre kontrollen med disse køretøjer.

I kompromisforslaget indgår en forpligtelse for medlemsstaterne til at sikre, at information om et udlejningskøretøjs nummerplade bliver registreret i det nationale register. Dette med henblik på, at nationale myndigheder kan tilgå informationer om, at udenlandske transportvirksomheder anvender køretøjer lejet i det pågældende land. Forslaget har til hensigt at styrke håndhævelsen. I forhandlingerne har der været en del modstand mod dette med begrundelse om administrative byrder for myndighederne.

For at imødekomme bekymringen for udflagning af køretøjer og dermed de skatte- og afgiftsmæssige konsekvenser af direktivet foreslår formandskabet at give medlemsstaterne mulighed for at begrænse egne virksomheders mulighed for at leje køretøjer i et andet EU-land. Begrænsningerne består i, at medlemsstaterne kan begrænse brugen af udlejningskøretøjer til 30 sammenhængende dage; at medlemsstaterne kan begrænse antallet af udlejningskøretøjer til 25 pct. af en virksomheds samlede flåde inden for et kalenderår; og at medlemsstaterne kan undtage køretøjer under 3,5 tons, der bruges til firmakørsel. Der er generelt støtte hertil, da flere lande har udvist skepsis omkring forslagets skatte- og afgiftsmæssige konsekvenser.

## 10. Regeringens generelle holdning

Regeringen er generelt positivt indstillet over for forslagets intention om at skabe et ensartet og klart regelsæt i EU men er skeptisk over for forslagets ind-



hold grundet muligt tab af provenu og vanskeligere håndhævelse af cabotagekørsel.

Regeringen har derfor i forhandlingerne arbejdet for, at Kommissionens initiativer udmøntes i enkle og klare regler, som er muligt at håndhæve i medlemsstaterne samt at sikre statens provenu fra bilafgifter.

For at begrænse mindreprovenuet ved forslaget vil det blandt andet være af væsentlig betydning at begrænse incitamenterne til løbende anvendelse af korte leje- eller leasingkontrakter for udenlandske godskøretøjer til erstatning for dansk indregistrerede godskøretøjer, samt at sikre en afgrænsning af forslagets anvendelsesområde for køretøjernes størrelse, da det kan begrænse udflagningen.

Regeringen er på denne baggrund positiv overfor formandskabets **kompromisforslag, der giver medlemsstaterne mulighed for at begrænse egne virksomheders mulighed for at leje køretøjer i et andet EU-land**. Disse tiltag vil kunne begrænse de statsfinansielle konsekvenser ved forslaget.

Regeringen har i forhandlingerne argumenteret for at beholde Kommissionens forslag om, at medlemsstaterne kan tidsbegrænse udenlandske virksomheders brug af udlejningskøretøjer i medlemsstaten, når køretøjet ikke er indregistreret i den medlemsstat, hvor virksomheden, der lejer køretøjet, er etableret. Der har dog ikke i forhandlingerne kunne samles opbakning hertil. Regeringen har i den sammenhæng arbejdet for at styrke informationsudvekslingen mellem medlemsstaternes myndigheder, for så vidt angår udlejningskøretøjer indregistreret i et andet EU-land end der, hvor virksomheden, der opereres køretøjer, er etableret.

## **11. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg**

Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg den 9. maj 2018. Der blev oversendt samlenotat den 2. maj 2018.

Der blev oversendt grund- og nærhedsnotat den 6. juli 2017.



## Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (eurovignetdirektivet, kapitel III om vej- og brugsafgifter)

KOM(2017) 275 final.

Revideret notat. Nye afsnit er markeret med en streg i marginen. Hvis alene få ord/sætninger er ændret, er disse tillige markeret med fed skrift.

### 1. Resumé

Europa-Kommissionen fremsatte den 31. maj 2017 forslag til ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (eurovignetdirektivet).

Hovedformålet med de foreslåede ændringer i eurovignetdirektivet er, at de kan bidrage til at fremme anvendelsen af principperne om "forureneren betaler" og "brugeren betaler".

De væsentligste ændringer i Kommissionens forslag omfatter en udvidelse af anvendelsesområdet til at omfatte busser, personbiler og varebiler, samt at der for disse køretøjer fastsættes en øvre grænse for den relative prisforskel mellem årsvignetter og vignetter med kortere gyldighedsperioder. Det foreslås desuden, at vignetter helt udfases, samt at muligheden for at undtage lette lastbiler fra afgiftsordninger bortfalder. Der stilles desuden forslag til ændringer i rammerne for fastsættelse af afgiftssatser, så det bl.a. efter forslaget bliver muligt at lægge en afgift på trængsel oven i infrastrukturafgiften. Provenuet fra en afgift på trængsel foreslås øremærket tiltag, som reducerer trængsel.

Regeringen ser positivt på, at forslaget formentlig betyder, at trafik i andre EU-lande med dansk indregistrerede køretøjer opnår en øget beskyttelse mod vejafgifter og brugsafgifter, som ikke er begrundet ud fra kørslens omkostninger.

Regeringen finder det vigtigt, at den eksisterende vignetordning for lastbiler kan bibeholdes, idet det vurderes, at omkostningernes andel af merprovenuet ved omlægning til en kilometerbaseret afgift vil være betydelige. Tilsvarende finder regeringen det vigtigt, at der fortsat er mulighed for at indføre og bibeholde nye periodebaserede vejafgifter for person- og varebiler.

Regeringen finder det desuden vigtigt, at der ikke indføres bindinger på anvendelsen af provenuet fra afgiftsordninger.

Det estiske formandskab påbegyndte forhandlingen af forslaget i Rådet i efteråret 2017. Hverken det bulgarske formandskab (1. halvår 2018) eller det





*østrigske formandskab (2. halvår 2018) har imidlertid videreført forhandlingerne af forslaget.*

*Europa-Parlamentets plenar har vedtaget transportudvalgets (TRAN) betænkning i oktober 2018. Parlamentet er således klar til trilog-forhandlinger.*

*Det rumænske formandskab genstartede forhandlingerne i Rådet den 25. februar 2019 med en artikelgennemgang af Kommissionens oprindelige forslag og lancerede sit første kompromisforslag den 1. april 2019.*

*Den 12. april 2019 meddelte Kommissionen, at Kommissionen ikke kunne støtte formandskabets kompromisforslag og forhandlingerne i Rådet, da det bl.a. kan føre til dobbelt opkrævning af afgift for bilisterne, og da forslaget ikke længere opfylder princippet om "forureneren betaler".*

## **2. Baggrund**

Kommissionen fremsatte den 31. maj 2017 meddelelse om "Et mobilt Europa". Kommissionen ser intelligent opkrævning af vejafgifter som et element i den satte dagsorden og foreslår i den forbindelse en række ændringer i eurovignetdirektivet.

Eurovignetdirektivet fastsætter lovrammen for at opkræve afgifter på lastbiler og lastbiltrafik. Udgangspunktet for direktivet var oprindeligt at fjerne konkurrenceforvridning mellem transportvirksomheder ved hjælp af en trinvis harmonisering af afgifterne på køretøjerne og indførelse af retfærdige ordninger for opkrævning af infrastrukturafgifter.

Eurovignetdirektivets formål blev udbygget i 2011. Det skal herefter ud over sit oprindelige formål understøtte medlemsstaternes anvendelse af principperne om "forureneren betaler" og "brugeren betaler" og derved bidrage til fremkommelighed på vejnettet, reduktion af vejtrafikkens bidrag til klimaforandringer, luftforurening, støj mv.

Kommissionen har opgjort, at vejafgifter eller tidsbaserede afgifter for brug af vejnettet anvendes i 24 medlemsstater. I evalueringen af eurovignetdirektivet i 2013 fandt Kommissionen, at der er store forskelle mellem de nationale politikker på området og evalueringen konkluderede, at manglende harmonisering af såvel arten af afgifter (tidsbaserede vignetter, afstandsbaserede vejafgifter, differentiering eller ej) og typen af opkrævningsteknologier, der anvendes, fører til ekstra administrative byrder for brugerne såvel som for offentlige myndigheder.

Retsgrundlaget for direktiv 1999/62/EF er EF-traktatens artikel 71 og 93 (nu artikel 91 og 113). De bestemmelser i direktivet, som berøres af dette forslag,



vedrører vejafgifter og brugsafgifter, som er et område, hvorpå artikel 91 TEUF finder anvendelse. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Intelligent opkrævning af vejafgifter understøttes af yderligere to forslag i Kommissionens meddelelse Et mobilt Europa. Det drejer sig om forslag til ændringer af bestemmelser i eurovignetdirektivets kapitel II om afgifter på motorkøretøjer (KOM(2017) 276), samt om forslag til ændring af direktiv om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer (bompenge­direktivet) (KOM(2017) 280).

Forslaget er oversendt i dansk sprogversion den 7. juni 2017.

### **3. Formål og indhold**

Hovedformålet med de foreslåede ændringer i eurovignetdirektivet er, at de kan bidrage til at fremme anvendelsen af principperne om "forureneren betaler" og "brugeren betaler". De væsentligste ændringer i Kommissionens forslag omfatter:

#### *3.1 Anvendelsesområde*

Kommissionen foreslår, at direktivets anvendelsesområde udvides fra lastbiler til også at omfatte busser samt person- og varebiler. Eksisterende og planlagte nye afgiftsordninger for person- og varebiler vil således være omfattet af reguleringen i direktivet. De eksisterende muligheder for at undtage lastbiler under 12 ton fra afgiftsordninger for lastbiler foreslås samtidig fjernet. Endelig vil afgiftsordninger for lastbiler også skulle omfatte busser.

Det foreslås endvidere, at direktivets anvendelsesområde udvides til at omfatte flere vej­kategorier. En række bestemmelser i direktivet foreslås således at skulle gælde for alle veje. Det vedrører bl.a. forholdsmæssighed af afgifterne.

#### *3.2 Vignetter*

For busser foreslås den øvre grænse for den relative prisforskel mellem årsvignetter og vignetter med kortere gyldighedsperioder fastsat som for lastbiler.

For person- og varebiler fastsættes den øvre grænse for den relative prisforskel mellem årsvignetter og vignetter med kortere gyldighedsperioder gennem en ændring af direktivet.

For lastbiler og busser foreslår Kommissionen, at anvendelsen af vignetordninger (brugsafgifter) udfases senest 31. december 2023. Kommissionen foreslår desuden, at vignetordninger for personbiler og varebiler ikke kan indføres efter forslagens ikrafttrædelse, samt at sådanne ordninger skal være udfaset senest den 31. december 2027.



### 3.3 Afgiftssatser

For lastbiler og busser foreslås fælles referenceværdier i eurocent pr. kilometer, for så vidt angår disse køretøjers bidrag til eksterne omkostninger til luftforurening og støj.

For lastbiler foreslås differentieringen af infrastrukturafgiften på baggrund af Euro-emissionsklasser erstattet af en differentiering på baggrund af en nyudviklet standard for lastbilers energieffektivitet. Det foreslås således, at differentiering efter EURO-emissionsklasser udfases senest den 31. december 2021.

For alle typer af køretøjer foreslås det, at det gøres obligatorisk at medtage eksterne omkostninger til luftforurening og støj i fastsættelse af afgiftssatsen, når det drejer sig om trafik i byer.

Det foreslås, at trængsel kan indgå i afgiftssatsen på en vejstrækning, når dette element indgår i afgiftssatsen for alle øvrige typer af køretøjer på strækningen.

### 3.4 Øremærkning

Afgiftsprovenu fra trængselselementet i afgiftssatsen foreslås øremærket til at skabe løsninger på problemer med fremkommelighed på de pågældende vejstrækninger.

## 4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF artikel 294) medlovgiver.

Christine Revault d'Allonnes-Bonnefoy (S&D, FR) er Europa-Parlamentets ordfører på forslaget. Betænkningen er blevet vedtaget i Transport og Turismeudvalget (TRAN) i maj 2018. Der var planlagt afstemning herom på plenarmøde den 25. oktober 2018, **hvor betænkningen blev vedtaget som en førstelæsningsaftale.**

Overordnet fremgår det af udvalgets betænkning, at udvalget er enig i de overordnede principper om ”forbrugeren/forureneren betaler”. Betænkningen er dog også på en række punkter mere vidtgående end det oprindelige forslag fra Kommissionen. Det gælder bl.a. et krav til hurtigere udfasning af mulighederne for at opkræve tidsbaserede afgifter (for både tunge og lette køretøjer) og dermed en hurtigere overgang til afstandsbaseerede afgifter samt obligatorisk opkrævning af eksterne omkostninger på veje, hvor der i forvejen opkræves en infrastrukturafgift. Samtidig bør det også være muligt at opkræve en vejafgift udelukkende for trængselsomkostninger (uden en infrastrukturafgift), hvorfra dog busser bør kunne undtages af hensyn til at fremme kollektive trafik.

Det bør ifølge betænkningen herudover være muligt for medlemsstaterne at tage hensyn og udvise større fleksibilitet til de specielle forhold, der gælder i



landområder og andre perifere områder, når de planlægger kørselsafgifter, fx i form af "flat-rate" undtagelser. Ligeledes bør mulighederne for øget "rabat" til lav-emissionskøretøjer styrkes.

I betænkningen foreslås en mere udstrakt brug af øremærkning af provenu fra vejafgifter samtidig med at bestemmelserne om, hvad øremærkede midler skal bruges til, bør lempes. Brugerne bør også sikres flere sikre rasteplasser langs de dele af vejnettet, som er omfattet af afgiftssystemet.

Endelig foreslås i betænkningen, at der oprettes en uafhængig europæisk myndighed til kontrol af vejafgiftsordninger, og som samtidig skal sikre et højt informationsniveau om, hvordan indtægter fra vejafgifter bliver anvendt.

## 5. Nærhedsprincippet

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 4, stk. 2, litra g, hvoraf fremgår, at EU og medlemsstaterne har delt kompetence til at regulere transportområdet. En tilpasning af de eksisterende regler kan dog kun gennemføres af Unionen selv.

Hvad angår udvidelsen af direktivets område til også at gælde busser, personbiler og varebiler, anfører Kommissionen, at alle klasser af køretøjer bidrager til vejtrafikkens negative konsekvenser for omgivelserne i EU og på globalt plan i form af CO<sub>2</sub>-emissioner, luftforurening og trængsel.

Medtagelsen af personbiler og varebiler vil bidrage til at forebygge risikoen for, at medlemsstater diskriminerer lejlighedsvis brugere eller udenlandsk registrerede køretøjer. Samtidig vil medtagelsen af busser kunne bidrage til at ligestille persontransport via vej og jernbane, som det er tilfældet for godstransport.

Regeringen vurderer, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, idet regeringen deler Kommissionens vurdering af, at indsatsen for at reducere eksternaliteter fra transportsektoren varetages mest hensigtsmæssigt ved en fælles europæisk tilgang.

## 6. Gældende dansk ret

Direktiv 1999/62/EF er implementeret i dansk ret gennem lov om afgift af vejbenyttelse, jf. LBK nr. 195 af 25/02/2019. Denne lov hjemler opkrævning af vejbenyttelsesafgift af danske og udenlandske afgiftspligtige lastbiler.

Den danske vejbenyttelsesafgift er en del af den såkaldte Eurovignette, der er en fælles afgift for lastbiler til godstransport med totalvægt på 12 ton og derover. Afgiften betales for benyttelse af vejnettet i Danmark, Luxembourg, Nederlandene og Sverige. Afgiften betales for såvel nationale lastbiler som lastbi-



ler, der er registreret i lande udenfor samarbejdet. Når afgiften er betalt i ét af landene i samarbejdet, kan der køres i alle fire lande. Satserne er fælles for landene og er aftalt landene imellem. Afgiften kan betales ved køb af elektroniske vignetter med en varighed på en dag, en uge, en måned eller et år. Danske lastbiler betaler afgiften én gang årligt sammen med vægtafgiften. Det indgår som en del af Retssikkerhedspakke II, at Danmark tilslutter sig et forslag om satsforhøjelser **og yderligere differentiering af satserne efter emissionsnormer i Eurovignetten. Den 30. april 2019 er ændringerne tiltrådt af alle landene i aftalen, og de nye satser træder i kraft den 1. juli 2019.**

Der betales ikke dansk vejbenyttelsesafgift for de køretøjstyper, der er omfattet af forslagets udvidelse af direktivets anvendelsesområde (person- og varebiler samt busser og lastbiler under 12 ton).

## 7. Konsekvenser

### Lovgivningsmæssige konsekvenser

Hvis forslaget vedtages, skal den eksisterende fælles Eurovignetteafgift i Danmark, Luxembourg, Nederlandene og Sverige for tunge godskøretøjer udfases senest i 2023. Det er uklart, hvorvidt afgiften forud herfor skal udvides til også at omfatte lette lastbiler mellem 3,5 ton og 12 ton samt busser. Det er også uklart, hvorvidt den eksisterende differentiering efter EURO-emissionsklasser vil skulle ophæves forud for udfasningen.

Hvis forslaget vedtages, skal der træffes beslutning om, hvorvidt implementering af direktivet i dansk ret skal ske gennem lov om afgift af vejbenyttelse, eller om det henset til det ændrede indhold i direktivet bør ske gennem en anden lovgivning.

### Økonomiske konsekvenser

#### *Statsfinansielle konsekvenser*

Kommissionens forslag indskrænker den danske stats råderet til frit at fastlægge afgiftssatser for udenlandsk indregistrerede køretøjers anvendelse af vejnettet i Danmark.

Ændringen i direktivet har i Danmark konsekvenser for opkrævning af følgende afgifter (1) vejbenyttelsesafgiften (2) broafgifter på Storebæltsforbindelsen og Øresundsbron (3) afgiften på Femern Bælt-forbindelsen og andre kommende brugerafgifter for benyttelse af anlæg efter den såkaldte statsgarantimodel. Desuden vil ændringerne i direktivet have betydning for muligheden for at gennemføre (4) den planlagte periodebaserede vejafgift for person- og varebiler.

Ad 1. Vejbenyttelsesafgiften



Direktivet vil få statsfinansielle konsekvenser gennem forslaget om, at der skal ske en udfasning af vignetordninger, hvilket for lastbilernes vedkommende er foreslået til 31. januar 2023. Det vil medføre et mindre provenu for staten på i størrelsesordenen [400-450] mio. kr. om året med udgangspunkt i gældende satser og satsstruktur, heraf et mistet provenu fra udenlandske køretøjer på i størrelsesordenen [150-200] mio. kr. pr. år. Hvis et tilsvarende provenu efter 2023 skal opkræves gennem en kilometerbaseret vejafgift, vil der være mulighed for at indføre et nyt afgiftssystem, hvis provenu vil afhænge af det valgte niveau for takster. Der må samtidig påregnes øgede administrative omkostninger i forbindelse med opkrævning af afgiften. De administrative omkostninger ved opkrævning af vejafgifter i 2024 er ikke vurderet nærmere, men baseret på Skatteministeriets afdækning i 2012 kan meromkostningen vise sig at blive betydelig og måske af en størrelsesorden, som ikke står i et rimeligt forhold til provenuets størrelse. Omkostningerne til etablering og drift af en kilometerbaseret ordning blev dengang vurderet til at udgøre i størrelsesordenen [400] mio. kr. årligt opregnet til 2017-niveau.

Det er ikke klart, hvorvidt afgiftspligt for lette lastbiler og busser samt en ophævelse af differentieringen af satserne efter EURO-emissionsnormer skal indføres forud for udfasningen af vejbenyttelsesafgiften. Det er heller ikke klart, hvad der i givet fald vil gælde om satser og satsstruktur. Sådanne ændringer vil kunne have betydning for provenuet fra vejbenyttelsesafgiften i en kortere periode. Det er dog på det foreliggende grundlag ikke muligt at opgøre mulige provenueffekter.

Ændringer i satsstrukturen, indføjelser af nye køretøjskategorier i afgiftssystemet samt en udfasning af afgiften vil have administrative økonomiske konsekvenser for **skattemyndighederne**. Størrelsesordenen heraf kan dog på det foreliggende grundlag ikke vurderes.

#### Ad 2. Storebæltsforbindelsen og Øresundsbron

De nærmere konsekvenser afdækkes.

#### Ad 3. Femern Bælt-forbindelsen og andre kommende anlæg efter den såkaldte statsgarantimodel

De nærmere konsekvenser afdækkes.

#### Ad 4. Den planlagte periodebaserede vejafgift for person- og varebiler

I aftalen af 21. september 2017 mellem regeringen og Dansk Folkeparti om en omlægning af bilafgifterne indgår etablering af en ny periodebaseret vejafgift for person- og varebiler. En sådan ny ordning forventes indført med virkning fra 2020. Vejafgiften indrettes således, at den tilvejebringer et provenu opgjort



efter tilbageløb og adfærd, samt administrative omkostninger og efter tilbageførsel til danske bilister på [0,3] mia. kr. fra 2020 og frem.

Ifølge forslaget kan nye periodebaserede afgifter for person- og varebiler ikke indføres efter direktivets ikrafttrædelse, og allerede eksisterende ordninger skal udfases igen senest i 2027. Den planlagte nye afgiftsordning vil således – hvis den indføres forud for direktivets ikrafttrædelse – skulle udfases igen senest i 2027.

Det indgår dog som en del af formandskabets kompromisforslag, at ordninger for personbiler kan indføres og bibeholdes, mens ordninger for varebiler fortsat ikke kan indføres, ligesom eksisterende ordninger for varebiler fortsat vil skulle udfases.

#### *Samfundsøkonomiske konsekvenser*

En udfasning af den eksisterende vejbenyttelsesafgift samt manglende mulighed for at indføre eller bibeholde nye periodebaserede vejafgifter vil indebære et mistet provenu fra udenlandske køretøjer. Dette provenu udgør i dag med gældende satser og satsstruktur i størrelsesordenen [150-200] mio. kr. pr. år. Hvis provenuet fra vejbenyttelsesafgiften skal tilvejebringes via andre afgifter på danske lastbiler (f.eks. ved en forhøjelse af vægtafgiften), vil afgiftsbelastningen af vognmandserhvervet blive væsentligt øget, da det hidtidige provenu fra udenlandske lastbiler fremadrettet vil skulle dækkes af danske lastbiler.

For de af transporterne, der ikke udføres i konkurrence med udenlandske vognmænd, kan det forventes, at de øgede omkostninger vil blive overvæltet i fragtpriiserne. For så vidt angår internationale transporter, hvor danske vognmænd opererer i konkurrence med vognmænd fra andre lande, kan de øgede omkostninger forventes tilbagevæltet i lønningerne.

Det skal bemærkes, at betalt vejbenyttelsesafgift i ét af de fire lande i Eurovignetordningen (Danmark, Luxembourg, Nederlandene og Sverige) giver adgang til at benytte det afgiftspligtige vejnet i alle fire lande. I den udstrækning de øvrige tre lande indfører nye vej- eller brugsafgifter for nationale og udenlandske lastbiler, vil omkostningerne øges yderligere for danske vognmænd, der kører i disse lande.

Indførelse af en ny periodebaseret vejafgift for person- og varebiler forventes fra 2020 at indbringe et provenu på [0,3] mia. kr. årligt fra udenlandske bilister efter tilbageløb og adfærd, samt administrative omkostninger og efter tilbageførsel til danske bilister. Dette beløb indgår som finansiering af aftalen om omlægning af bilafgifterne og må således forudsættes at skulle tilvejebringes ved øget beskatning af danske borgere og virksomheder.

En overgang til kilometerbaserede vejafgifter for lastbiler efter principperne om ”forureneren betaler” og ”brugeren betaler” vil som udgangspunkt – hvis



satserne og satsstrukturen i højere grad end i dag afspejler de eksterne omkostninger ved transporterne – have positive samfundsøkonomiske effekter. Det skyldes, at der herved skabes yderligere incitament til mere effektiv udnyttelse af transportressourcerne og til anvendelse af mere miljøvenlige og brændstoføkonomiske lastbiler. Dermed kan en ny afgiftsordning resultere i færre negative effekter fra vejtrafikken. Denne betragtning indeholder ikke forskellige afledte effekter, herunder fordelingseffekter eller effekter som følge af afviklingen af den nuværende vejbenyttelsesafgift og øgede administrative omkostninger ved en ny ordning.

Særligt bemærkes det, at en kilometerbaseret afgift må forventes at øge omkostningerne i vognmandserhvervet, og at disse omkostninger kan forventes overvæltet i fragtpriserne og videre i varepriserne. Desuden vil en kilometerbaseret afgift i højere grad end den nuværende afgift påvirke borgere og virksomheder i yderområder med lange transportafstande. Obligatorisk inddragelse af eksterne omkostninger til luftforurening og støj i fastsættelse af afgiftssatsen ved trafik i byer indebærer desuden, at især borgere og virksomheder i byområder påvirkes af afgiften. Hvis en ny afgiftsordning omfatter en trængselsafgift, vil denne del af afgiften tillige især påvirke borgere og virksomheder i og omkring de større byer.

#### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Direktivet pålægger ikke vejmyndigheder i EU-landene at indføre vejafgifter. En udfasning af vejbenyttelsesafgiften vil umiddelbart indebære en reduktion i erhvervenes omkostninger på i størrelsesordenen [250-300] mio. kr. pr. år.

Hvis der etableres en kilometerbaseret afgift til erstatning for den nuværende vejbenyttelsesafgift, vil der være mulighed for at øge det samlede provenu fra ordningen. Hvis denne mulighed udnyttes, vil omkostningerne i erhvervene blive øget.

En kilometerbaseret afgift vil desuden i højere grad end den nuværende afgift påvirke virksomheder i yderområder med lange transportafstande. Obligatorisk inddragelse af eksterne omkostninger til luftforurening og støj i fastsættelse af afgiftssatsen ved trafik i byer indebærer desuden, at især borgere og virksomheder i byområder påvirkes af afgiften. Hvis en ny afgiftsordning omfatter en trængselsafgift, vil denne del af afgiften tillige især påvirke virksomheder i og omkring de større byer.

I det omfang, direktivet opfylder formålet om at indføre intelligent opkrævning af vejafgifter, vil forslaget kunne medvirke til at reducere de administrative byrder for erhvervslivet og private brugere af veje med afgiftsordninger i Danmark og udlandet.

Med Kommissionens forslag vil trafik i andre EU-lande med dansk indregistrerede køretøjer opnå en bedre beskyttelse mod fiskalt begrundede vejafgifter og





brugsafgifter. Direktivet beskytter dermed erhvervsliv og borgere mod afgifter, som ikke kan begrundes ud fra kørselens direkte eller indirekte omkostninger.

## 8. Høring

### DI Transport

DI Transport er generelt skeptisk over for forslaget, der på en række punkter vil øge beskatningen på mobilitet. DI Transport er dog positiv over for fælles regler, der sætter et effektivt loft over medlemsstaternes beskatning af udenlandske køretøjer.

Forslaget lægger op til at øge beskatningen på bustransport i Danmark og EU. Forslaget betyder bl.a. at Danmark bliver tvunget til at opkræve vejbenyttelsesafgifter for både rutebusser, fjernbusser og turistbusser, hvilket DI Transport ikke kan støtte, da det vil være et væsentligt tilbageskridt for den kollektive transport.

Det bemærkes, at det eksisterende direktiv 1999/62/EF er fremsat med henvisning til både Traktatens artikel 71(1), og Artikel 93 (I dag artikel 91 og 113). Det fremlagte ændringsforslag er derimod fremsat med henvisning til artikel 91, men i lyset af at medlemslandene tvinges til at omfatte busser i deres kørselsafgifter og vejbenyttelsesafgifter bør det afklares, om forslaget også bør hjemles i artikel 113, som kræver enstemmighed i Rådet.

Derudover er DI Transport skeptisk over at sænke vægtgrænsen for vejbenyttelsesafgifter fra 12 tons til 3,5 tons, da det vil øge beskatningen, og det bør være op til medlemsstaterne, om man vil øge afgifterne.

DI Transport er desuden modstander af Kommissionens forslag om, at medlemslandene tvinges til at afvikle tidsbaserede vejbenyttelsesafgifter. DI Transport mener, at det fortsat skal være op til den enkelte medlemsstat, om det vil indføre kørselsafgifter eller bibeholde vejbenyttelsesafgifter. Dette skal ikke mindst ses i lyset af, at de nuværende systemomkostninger til kørselsafgifter er uforholdsmæssigt store.

En stor del af de danske eksportvirksomheder vil blive påvirket, hvis forslaget medfører, at f.eks. Tyskland kan øge afgifterne på de lastbiler, der kører til og fra Danmark.

Forslaget bør derfor ikke øge muligheden for at forhøje de eksisterende afgifter, men til gengæld indeholde et klart loft over afgifterne. Det gælder bl.a. i forhold til referenceomkostninger for infrastrukturafgifter. DI Transport skal opfordre til, at der laves konsekvensberegninger på dette.

Tilsvarende kan DI Transport ikke støtte en tilføjelse af en trængselsafgift oven på de eksisterende kørselsafgifter. En eventuel trængselsafgift for lastbiler på



motorvejene omkring Hamborg vil øge omkostningerne for det danske eksporterhverv, da de øgede omkostninger alt andet lige vil blive væltet over på kunderne. Afgifterne kan allerede i dag tage højde for trængsel, idet der er mulighed for at variere afgifter efter tidspunkt på dagen, som f.eks. myldretid.

En eventuel trængselsafgift bør i givet fald opkræves alle køretøjer, der forårsager trængsel og ikke kun lastbiler. Tilsvarende bør den kun opkræves på de tidspunkter på døgnet, hvor der rent faktisk er trængsel, og ikke f.eks. om natten. Der bør heller ikke være muligt både at opkræve trængselsafgift på motorveje ind til byen og bompenge for at køre ind i bymidten.

For så vidt angår muligheden for at variere afgifterne efter CO<sub>2</sub>-udledning, så bør det ikke føre til højere afgifter, da lastbiler og den øvrige vejtransport allerede betaler for CO<sub>2</sub>-omkostninger gennem brændstofafgifterne.

DI Transport skal i den forbindelse påpege, at vejbenyttelsesafgifter er upræcise i forhold til beskatning af CO<sub>2</sub>, da det ikke afspejler den faktiske CO<sub>2</sub>-udledning og dermed ikke belønner f.eks. grøn kørsel. Forslaget for Kommissionen synes heller ikke at tilgodese kørsel med f.eks. højere iblanding af bæredygtige biobrændstoffer eller brug af biogas.

DI Transport er positive overfor at lade biler og varebiler omfatte af de fælles principper i forslaget, da det kan bidrage til, at medlemslandene ikke diskriminere mod udenlandske køretøjer. I den forbindelse mener DI Transport, at muligheden for at variere de månedlige, ugentlige vejbenyttelsesafgifter for personbiler i forslaget til ny artikel 7c, bør være en væsentlige lavere procent-sats af den årlige afgifter end forslaget, så der ikke diskrimineres mod lejlighedsvis brugere.

#### Dansk Kollektiv Trafik

Forslaget lægger op til at øge beskatningen på bustransport i Danmark og EU. Det gælder både rutebuskørsel og turistbuskørsel. Forslaget betyder bl.a. at Danmark bliver tvunget til at opkræve vejbenyttelsesafgifter for både rutebusser, fjernbusser og turistbusser. Der er i 2017 godt 13.000 indregistrerede turist- og rutebusser i Danmark. Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik kan ikke støtte, at forslaget vil pålægge erhvervet en så betydelig meromkostning, som sidste ende vil betyde en forringelse af den kollektive transport.

Det bemærkes, at det eksisterende direktiv 1999/62/EF er fremsat med henvisning til både Traktatens artikel 71(1), og Artikel 93 (I dag artikel 91 og 113). Det fremlagte ændringsforslag er derimod fremsat med henvisning til artikel 91, men i lyset af, at medlemslandene tvinges til at omfatte busser i deres kørselsafgifter og vejbenyttelsesafgifter bør det afklares, om forslaget også bør hjemles i artikel 113, som kræver enstemmighed i Rådet.



### Trafiksekskaberne i Danmark

I fald der bliver lagt op til, at også rutekørsel omfattes af vejbenyttelses/kørselsafgift bemærkes, at kollektiv trafik via rutebiler er karakteriseret ved ikke at være grænseoverskridende, hvorfor pålæggelse af vejafgifter her alt andet lige ikke vil bidrage til et velfungerende indre marked. Derimod vil vejafgifter kunne bruges til at gøre det mere attraktivt at vælge kollektive transport, hvis denne friholdes eller give incitament til at vælge fossilfri kollektiv transport, om der sker differentiering efter miljøbelastning

### Dansk Erhverv

Dansk Erhverv støtter principielt en fremtidig provenuneutral omlægning af afgifterne på privatbiler, der tager højde for, hvor og hvornår bilen kører samt bilens emissioner. En sådan ændring af afgifterne kræver dog et system, der er relativt billigt i drift, som har en meget lav fejlmargen, og som er internationalt koordineret. Erhvervstransporten skal undtages for kørselsafgifter, da den allerede er tilrettelagt ud fra størst mulig omkostningseffektivitet. Afgifter vil ikke virke adfærdsregulerende, idet godset under alle omstændigheder skal frem til kunderne. På den baggrund kan Dansk Erhverv ikke støtte Kommissionens forslag om at lade busser omfatte af reglerne.

Samtidig kan Dansk Erhverv dog støtte ideen om, at indtægter fra eventuelle trængselsafgifter anvendes til at mindske den bestående trængsel. Dansk Erhverv gør derimod ikke på foreliggende grundlag ind for, at der skal ske et skifte fra vej-benyttelsesafgifter til et system, der er baseret på antal kørte kilometre – road pricing – da teknologien efter vores opfattelse ikke er klar og administrationsomkostningerne er for høje.

Derudover vil en kilometerafgift som den foreslåede ramme både de danske og EU's andre yderområder uforholdsmæssigt hårdt.

Dansk Erhverv anerkender Kommissionens ønske om at mindske CO<sub>2</sub> udledningen, men gør samtidig opmærksom på, at dette ikke vil blive en nødvendig følge af at gå over til kilometerafgift.

Dansk Erhverv bifalder Kommissionens ønske om delvist, at forbinde de indkrævede afgifter med en øget investering i vejinfrastruktur, men må samtidig udtrykke skepsis overfor, hvorvidt disse penge vil blive direkte øremærkede, eller om de potentielt ender med at blive anvendt til andre projekter eller sektorer.

Dansk Erhverv ønsker, at det nuværende system med opkrævning af vejbenyttelsesafgifter fortsætter og opdateres, så det bliver mere tidssvarende, herunder at den opdateres til Euro 6.



Dansk Erhverv er meget positiv overfor, at støjafgifter kun anvendes i områder, hvor der reelt er støjproblemer, og går ud fra, at dette samtidigt betyder, at skulle støjproblemerne i et område blive løst, så vil støjafgiften også bortfalde.

Derudover er det positivt at se, at afgift for eksterne omkostninger ikke vil blive opkrævet for de køretøjer, der opfylder de strengeste EURO emissionsstandarder, men vi er uforstående overfor, at denne ordning bortfalder efter 4 år.

#### Sund & Bælt Holding A/S

Sund & Bælt udtrykker generelt bekymring ved, at direktivet indeholder en bred vifte af uklarheder omkring direktivets bestemmelser. Det vanskeliggør i utilsigtet grad fortolkningen af direktivets bestemmelser og konsekvenser heraf. Dette forhold er kun skærpet ved det nye forslag, som indeholder en række udvidelser.

Selskabet bemærker, at direktivet i sin ultimative udstrækning er uhensigtsmæssig og unaturlig at anvende på de projekter i Danmark, der finansieres efter statsgarantimodellen. Det bør derfor fremgå eksplicit af direktivet, at denne type infrastruktur er undtaget; som minimum på de parametre, der er afgørende betydning for prisfastsættningen på de faste forbindelser.

Herudover opfordrer selskabet til, at der foretages en nærmere analyse af en række elementer i forslaget:

Navnlig bør rækkevidden af Direktivets krav til det maksimale niveau for infrastrukturafgifter (som ikke gælder for Storebæltsforbindelsen og Øresundsbron som følge af overgangsbestemmelsen), vurderes grundigt i forhold til fremtidige forbindelser, så det som minimum sikres, at tilsvarende undtagelser gælder for disse.

Herudover er der en central uklarhed i Direktivets bestemmelser om inddrivelse af infrastrukturomkostninger i forhold til, om hvorvidt direktivet fremover vil indeholde en grænse for, hvor meget der kan opkræves i afgift fra lette køretøjer, og hvorledes en sådan grænse i givet fald beregnes. Selskabet opfordrer til, at denne uklarhed bliver drøftet med Kommissionen, ligesom de økonomiske konsekvenser heraf i givet fald bør undersøges.

Selskabet opfordrer grundlæggende desuden til, at det grundigt undersøges med Kommissionen, om der med de nye bestemmelser skabes en situation, hvor muligheden for at etablere nye brugerfinansierede forbindelser vanskeliggøres i unødigt grad, hvilket ikke kan være hensigten med direktivet henset til, at de store brugerfinansierede projekter styrker mobiliteten i EU ved at lukke kritiske huller i TEN-T-nettet.

#### Danske Speditører

Overordnet set mener Danske Speditører, at EU-vejpakken indeholder forslag,



der giver begrundet håb om afbalancerede løsninger, som giver de danske spe-  
ditions- og logistikvirksomheder gode muligheder for at planlægge og afvikle  
transporterne effektivt, sikkert og optimalt. Derfor vil vi hilse det med glæde,  
hvis ovenstående forslag til direktiv reelt kan bidrage til mere smidighed.

### ITD

ITD mener principielt, at vejskatter er et udtryk for en uheldig skat på mobili-  
tet. Det er derfor væsentligt for ITD, at der udarbejdes fælles EU-regler, der  
sikrer en høj grad af ensartethed. Vejskatter bør aldrig være så høje, at opkræv-  
ningen heraf får negativ betydning for erhvervslivets konkurrenceevne i EU,  
herunder ikke mindst i forhold til virksomheder i EU's randområder.

Kommissionen lægger med forslaget op til overordnede principper om, at ”for-  
ureneren betaler” og ”brugeren betaler”. Disse to principper bakker ITD princi-  
pielt op om. Vi er heller ikke negativt indstillede over for, at lastbiler, der foru-  
rener mere end andre, pålægges højere afgifter under kørsel sammenholdt med  
mere miljøvenlige køretøjer.

Desuden bakker vi op om et system, der prioriterer afgiftsopkrævning ved bru-  
gen af infrastrukturen frem for faste årlige afgifter. Vejskatter skal dog være fair  
fordelt på alle køretøjer – og dermed ikke kun omfatte lastbiler.

Afgiftsbetalinger i EU er i dag præget af forskellige nationale vejskatordninger.  
Det er derfor positivt, at Kommissionen opfordrer til at fjerne de forskellige  
nationale ordninger – alt med henblik på at skabe mere ensartede regler for  
vejafgifter i EU. EU bør sikre fair konkurrence, hvorfor transportvirksomheder  
bør behandles ens uanset nationalitet. Hertil bør selve afgiftsopkrævningen ske  
på den til enhver tid mest ”smarte” måde, så den nyeste teknologi altid finder  
anvendelse.

ITD mener, at statslige indtægter fra vejskatter alt andet lige bør øremærkes til  
vedligehold og udbygning af vejinfrastrukturen. Afgiftsstørrelserne må derfor  
alt andet lige ikke være højere end, hvad der medgår af midler hertil. Det er i  
den sammenhæng vigtigt med et loft over afgifternes størrelse.

ITD beder i øvrigt om, at det undersøges, hvorvidt hjemlen vedrørende op-  
krævning af eurovignetter er omfattet af skatte- eller af transportlovgivningen.  
Dette spørgsmål kan få betydning for, hvilken beslutningsprocedure der kan  
anvendes i EU (enstemmig beslutning eller beslutning med kvalificeret flertal).

### DTL

Generelt finder DTL, at dette forslag er meget ambitiøst. Det bygger på en ræk-  
ke antagelser – som fx en kommende vedtagelse af CO<sub>2</sub>-standarder.

Et skifte fra den eksisterende vejbenyttelsesafgift til road pricing har været  
grundigt diskuteret i Danmark for nogle år siden, hvor den daværende regering



netop valgte at droppe et sådant skifte, og det er der gode grunde til. For det første er en kilometerafgift en dyr måde at opkræve skat på. For det andet vil en kilometerafgift være et hårdt slag mod yderområderne i Danmark. Efter DTLs opfattelse er det tvivlsomt, hvilke miljømæssige gevinster, der vil være at hente ved at gå fra vejbenyttelsesafgift til road pricing.

DTL har stor sympati for, at Kommissionen i sit forslag søger at kunne skabe et link mellem de indkrævede afgifter (efter fradraget af opkrævningsomkostningerne) og øgede investeringer i vejinfrastrukturen. DTL må dog udtrykke meget stor skepsis over for, om det måtte blive realiseret.

DTL vil nærmere analysere konsekvenserne af forslagene til ændringer i bilagene, men finder umiddelbart, at stigningerne i referenceværdierne for eksterne omkostninger er markante. Fx lægges der op til, at store vogntogs trængselsomkostninger kan komme op på at betale ækvivalensfaktoren fra tabel 2 i bilag V på 2,9 gange det maksimale niveau for trængselsafgiften for lette køretøjer i Bilag VI på 198 cent. Dvs. 5,74 € svarende til 43 DKK pr. pr. km!

#### DTU

Transport DTU ser de foreslåede ændringer som konstruktive og rigtige og et skridt i retning mod et afgiftssystem der er baseret på den aktuelle anvendelse af vejnettet. Det ses at være rigtigt fremover at anvende differentierede og normbaserede afgifter med afsæt i konkrete CO<sub>2</sub> emissioner samt øvrige eksterne belastninger, der er tæt på de samfundsmæssige marginalomkostninger baseret bl.a. på referenceværdier. Herunder at belønne/reducere afgifter for de mest energirigtige og rene køretøjer. Udviklingen i forbindelse med introduktionen af Euro 6 køretøjer understreger dette forhold.

At indføre trængselsafgifter efter de skitserede principper (de omkostninger køretøjet påfører andre trafikanter direkte og samfundet som helhed) og fastsætte størrelsen af disse til de marginale omkostninger ved trafikoverbelastning i en såkaldt tæt på kapacitet situation fremstår ligeledes som en god og operationel løsning. Det fremgår dog ikke hvordan beregningen af disse omkostninger vil blive gennemført herunder hvordan trængselsbelastningen for forskellige køretøjstyper vil blive estimeret.

At indtænke afgifter for andre typer køretøjer måske især varebiler og lastbiler med totalvægt under 12 tons virker ligeledes relevant. Specielt for varebiler (under 3.5 tons) skal dog indtænkes, at disse allerede i en vis udstrækning er belagt med registreringsafgift, hvilket kan have betydning for fastlæggelsen af afgiften.

#### Motorhistorisk Samråd

Motorhistorisk Samråd er i almindelighed tilhænger af, at fremtidens afgiftssystem bliver baseret på "forureneren betaler" princippet, og at man differentie-



rer efter CO<sub>2</sub>- samt andre luftforurenende udledninger. Men det vil i de fleste tilfælde være umuligt at tilvejebringe de testresultater, som fastlægger de historiske køretøjers miljøpåvirkning, ligesom manglen på det moderne udstyr i de historiske køretøjer vil modarbejde køretøjernes interesse sammenlignet med moderne køretøjer.

En yderligere komplicering af løsninger med vejafgift er, at disse i stigende grad baseres på ITS for at bestemme afgiftsstørrelserne. Men da ITS samtidigt gøres mere sofistikeret og komplekst, er der en reel fare for, at disse enheder ikke vil kunne fungere i de ældre historiske køretøjer, og som en konsekvens heraf unødvendigt forhindrer brugen af disse køretøjer. Motorhistorisk Samråd mener derfor, at den mest passende metode overfor de historiske køretøjer er, at disse behandles særskilt fra brugskøretøjerne og at der etableres undtagelser eller særskilte beregningsgrundlag for de historiske køretøjer.

## 9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget blev drøftet politisk på TTE (transport)-Rådsmøde den 5. december 2017. Et større antal medlemsstater støttede, at der var valgfrihed mellem afstandsbaserede vs. tidsbaserede afgifter. Blandt et større antal medlemsstater var der endvidere opbakning til at udvide direktivets anvendelsesområde til lette køretøjer, herunder busser. Med hensyn til princippet om øremærkning til bedre infrastruktur eller transport generelt var der delte meninger.

Den 25. februar 2019 genstartede det rumænske formandskab forhandlingerne i Rådet med en artikelgennemgang af Kommissionens oprindelige forslag. Da der ikke var arbejdet med forslaget siden præsentationen i 2017, var udmeldingerne fra de forskellige lande ganske overordnede og forbeholdne. De umiddelbare udmeldinger gik dog primært på, at medlemsstaterne ønsker mere valgfrihed, og at det er national kompetence at fastlægge anvendelse af et provenu.

Den 1. april 2019 lancerede formandskabet sit **første** kompromisforslag, hvor det havde forsøgt at imødekomme en større valgfrihed for medlemsstaterne, og lempet rammerne for anvendelse af provenu. Den 4. og 12. april 2019 blev formandskabets kompromisforslag præsenteret og gennemgået. Ved gennemgangen viste det sig, at der stadig er en række artikler, hvor der umiddelbart ikke er klar støtte fra medlemsstaterne, herunder særligt krav til rabatter, vilkår for gældende koncessions aftaler og anvendelse af provenu.

Ved afslutning af mødet den 12. april 2019 meddelte Kommissionen, at det på nuværende tidspunkt ikke ville kunne støtte den retning, som formandskabet og forhandlinger i Rådet var på vej mod. Efter Kommissionens opfattelse ville forhandlingerne i Rådet **bl.a.** føre til, at bilister ville kunne blive opkrævet dobbelt afgift for at køre på en strækning, samtidig med at landene ville kunne anvende et provenu i strid med direktivets oprindelige forslag. Sammenholdt



med, at direktivet ikke længere ville opfylde **princippet om** ”forurenere betaler”, ville Kommissionen ikke på nuværende tidspunkt kunne støtte forslaget.

Kommissionen opfordrede formandskabet til at bruge mere tid på forhandlingerne, således at man kunne opnå det rette kompromis frem for et hurtigt kompromis. Kommissionen var villig til bl.a. at overveje længere overgangsperioder.

Formandskabet tog Kommissionens meddelelse til efterretning og har sendt et nyt kompromisforslag den 17. april, der blev gennemgået den 13. maj 2019. Både Kommissionens oprindelige forslag og den seneste kompromistekst indebærer udfasning af brugsafgifter, der vil have betydning for eksisterende og planlagte ordninger i Danmark. Formandskabet forventer at kunne præsentere en fremskridtsrapport på ministerrådsmødet den 6. juni 2019.

## **10. Regeringens generelle holdning**

Regeringen ser positivt på, at forslaget formentlig betyder, at trafik i andre EU-lande med dansk indregistrerede køretøjer opnår en øget beskyttelse mod vejafgifter og brugsafgifter, som ikke er begrundet ud fra kørselens omkostninger. Denne beskyttelse har særlig værdi for et land, som ligger i den geografiske udkant af Europa. Det er samtidig afgørende for regeringen, at forslaget ikke forhindrer, at de faste forbindelser (Storebæltsforbindelsen, Øresundsforbindelsen, mv.) som er etableret i henhold til statsgarantimodellen, kan anlægges og drives som hidtil.

Regeringen finder det vigtigt, at den eksisterende vignetordning for lastbiler kan bibeholdes, idet det vurderes, at omkostningernes andel af merprovenuet ved omlægning til en kilometerbaseret afgift vil være betydelige. Tilsvarende finder regeringen det vigtigt, at der fortsat er mulighed for at indføre og bibeholde nye periodebaserede vejafgifter for person- og varebiler.

Regeringen finder det desuden vigtigt, at der ikke indføres bindinger på anvendelsen af provenuet fra afgiftsordninger.

Landene i Eurovignetten har tidligere understreget over for Kommissionen, at man bl.a. på grund af forøgede omkostninger til administration og kontrol ikke ønsker at udvide afgiftsbasen til også at omfatte de lette lastbiler mellem 3,5 ton og 12 ton. Det er således i dansk interesse, at muligheden for at undtage disse køretøjer fra afgiftsopkrævningen, bibeholdes.

Danmark vil ligeledes forholde sig meget skeptisk til forslag om obligatorisk udvidelse af eksisterende ordninger til ligeledes at omfatte busser.





## 11. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Side 33/103

Forslaget har senest været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 1. december 2017. Der blev oversendt samlenotat den 24. november 2017.

Sagen har **desuden** været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 2. juni 2017 som en del af en samlet orientering om Europa-Kommissionen initiativer på vejtransportområdet (vejpakken). Der blev oversendt samlenotat om vejpakken den 24. maj 2017.

Der blev oversendt grund- og nærhedsnotat den 7. juli 2017.



## Europa-Kommissionens forslag til omarbejdning af forordning 1371/2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser

Side 34/103

KOM(2017) 548

Revideret notat. Nye afsnit er markeret med en streg i marginen. Hvis alene få ord eller sætninger er ændret, er disse markeret med fed skrift.

### 1. Resumé

*Kommissionen har den 27. september 2017 fremsat forslag til omarbejdning af forordning 1371/2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.*

*Formålet med forslaget er at sikre ensartede og harmoniserede niveauer for beskyttelsen af passagerer i EU samt skabe lige konkurrencevilkår for jernbanesektoren.*

*Med forslaget foretages en generel gennemskrivning af forordningen for at tydeliggøre reglerne samt opdatere disse i forhold til ny lovgivning m.m. Langt de fleste elementer fra det nuværende regelsæt videreføres, men der foreslås også en række ændringer, herunder at jernbanevirksomheder ikke længere skal kunne ifalde erstatningsansvar ved force majeure, og at medlemsstaternes mulighed for at fritage visse jernbanetjenester fra kravene i forordningen begrænses. Endvidere udvides rettighederne for personer med handicap m.fl. ligesom de generelle krav til jernbaneaktørernes oplysning om passagerrettigheder skærpes. Endelig udvides passagerernes rettigheder ved forsinkelse og erstatning, og der fastsættes en række detaljerede krav til håndhævelsesorganernes tilsyn, håndhævelse, klagesagsbehandling m.m.*

*Forslaget vurderes at have meget begrænsede lovgivningsmæssige konsekvenser. Det vurderes samtidig, at forslaget vil have bebyrdende statsfinansielle og erhvervsøkonomiske konsekvenser, som vil blive analyseret nærmere.*

*Regeringen støtter det overordnede formål med Kommissionens forslag og er positiv overfor, at Kommissionen vil omarbejde forordningen, da det også er regeringens opfattelse, at de gældende regler på flere områder er uklare.*

*Regeringen er ikke færdig med at analysere og vurdere forslaget og dets konsekvenser, men regeringen konstaterer, at jernbanetransport generelt er dyrt og for lidt konkurrencedygtig i forhold til sammenlignelige transportformer, og at forslaget på en række punkter markant trækker i den forkerte retning i forhold til at sikre en konkurrencedygtig jernbanesektor. Regeringen vil derfor arbejde for en balanceret tilgang til regulering af passagerrettighederne på jernbaneområdet, således at reglerne beskytter og tilgodeser passagererne, samtidig med at der sikres rimelige rammevilkår for jernbaneaktørerne.*



*Regeringen vil endvidere arbejde for at begrænse EU's mulighed for at fastsætte regler om rejser, som ikke er grænseoverskridende, samt at de nationale økonomiske konsekvenser ved forslaget mindskes, og at der ikke fastsættes regler, som vil have en begrænset anvendelighed i forhold til de administrative og økonomiske byrder, som reguleringen medfører.*

## **2. Baggrund**

Den nuværende forordning 1371/2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser trådte i kraft i 2007 og fastsætter en række rettigheder og forpligtelser for jernbanepassagerer i EU. Rettighederne finder primært anvendelse i tilfælde, hvor en rejse afbrydes eller ved behov for assistance til handicappede m.fl. samt ved erstatning for personskade etc.

I 2013 udarbejdede Kommissionen en rapport om anvendelsen af forordningen, hvor det konkluderes, at forordningen på flere områder opfattes som uklar, og at dette fører til en uensartet anvendelse og håndhævelse i medlemsstaterne. Endvidere blev der identificeret følgende konkrete problemområder:

- i. der er for lavt et kendskab blandt passagererne til, og oplysning om, deres passagerrettigheder;
- ii. medlemsstaterne anvender i meget vid omfang en række fritagelser fra forordningen;
- iii. rettighederne for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet er utidssvarende;
- iv. klagesagsbehandlingen er utilstrækkelig og håndhævelsesorganernes roller og opgaver upræcise;
- v. bestemmelserne om ”gennemgående billetter” er uklare;
- vi. jernbanevirksomheder er dårligere stillet end andre transportvirksomheder, da de ikke er fritaget fra at yde erstatning ved force majeure.

En konsekvensanalyse, som Kommissionen udarbejdede i 2016/2017, bekræftede tilstedeværelsen af de nævnte problemområder.

Ifølge Kommissionen medfører den uensartede anvendelse og håndhævelse af forordningen, at passagerernes rettigheder svækkes, samt at konkurrencen blandt jernbanevirksomhederne forringes.

Kommissionen har derfor ved KOM (2017) 548 af 27. september 2017 fremsendt forslag til omarbejdning af forordningen. Forslaget er modtaget i Rådet den 27. september 2017 i dansk sprogversion.



Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91, stk. 1, litra a og skal vedtages af Rådet og Europa-Parlamentet efter den almindelige lovgivningsprocedure, jf. traktatens artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

### 3. Formål og indhold

*Kommissionens forslag af 27. september 2017 (se nedenfor om kompromisforslag)*

Det overordnede formål med Kommissionens forslag er at sikre ensartede og harmoniserede niveauer for beskyttelsen af passagerer i den kollektive trafik i EU samt skabe lige konkurrencevilkår for jernbanesektoren. For at nå dette mål er det ifølge Kommissionen nødvendigt delvis at tilpasse passagerrettighederne i jernbanesektoren til dem, som gælder for andre transportformer, samt at tydeliggøre reglerne for derved at understøtte en ensartet anvendelse og håndhævelse inden for hele EU.

Kommissionen fremhæver, at styrkede passagerrettigheder vil give bedre beskyttelse til passagerer i det liberaliserede marked, som påtænkes med fjerde jernbanepakke.

Med Kommissionens forslag til omarbejdelse af den gældende forordning er der foretaget en generel gennemskrivning, hvor flere bestemmelser tydeliggøres, uden at retstilstanden dog ændres. Der foretages også en række konsekvensrettelser som følge af, at ny lovgivning er trådt i kraft. Der er også flere steder indsat henvisning til det kommende tilgængelighedsdirektiv, således at tilgængelighedskravene i dette direktiv finder anvendelse på de informationer og oplysninger i forslaget, som rettes mod personer med handicap m.fl.

Med forslaget foretages også en række indholdsmæssige ændringer, som ændrer retstilstanden. Der gives et overblik over de væsentligste af disse nedenfor.

#### Fritagelser

Fritagelse af visse tjenester fra forordningens anvendelsesområde er ifølge Kommissionen et særtræk for jernbaneområdet. Kommissionen anfører dog, at fritagelserne er en alvorlig hindring for anvendelsen af forordningen, hvorfor disse ønskes begrænset.

Kommissionen foreslår derfor, at forordningens anvendelsesområde udvides, således at en række bestemmelser i forordningen *altid* finder anvendelse, uanset at medlemsstaterne har fritaget en eller flere jernbanetransporttjenester fra forordningens anvendelsesområde.

Efter den gældende forordning kan fx bybaner og regionalbaner fritages fra kravene i forordningen i sin helhed, men med forslaget vil en række bestem-



møder i forordningen om fx erstatningsansvar og handicaprettigheder fremadrettet ikke kunne fraviges.

Det skal bemærkes, at fritagelserne i forordningen ikke pt. anvendes i Danmark.

### Forsinkelse m.m.

Kommissionen anfører, at det i nogle medlemslande kan være vanskeligt for jernbanevirksomheder at få erstatning fra en tredjepart, som bærer ansvaret for en forsinkelse, hvorfor Kommissionen foreslår, at forordningen eller national lovgivning ikke må fortolkes som om, at jernbanevirksomhedernes mulighed for regreskrav begrænses. Forordningen må heller ikke fortolkes som om, at passagerernes ret til at søge erstatning i overensstemmelse med anden relevant lovgivning begrænses.

For at ligestille jernbaneområdet med andre transportformer foreslås det også, at der indsættes en force majeure fritagelse, således at jernbanevirksomhederne fremadrettet ikke kan pålægges at betale erstatning i tilfælde af hændelser, som jernbanevirksomheden kan bevise var force majeure.

Kommissionens foreslår endvidere en række øvrige ændringer for at tydeliggøre og styrke passagerernes rettigheder ved forsinkelse og bringe disse på linje med andre transportformer. Når jernbanevirksomhederne m.fl. fx efter de nuværende regler ved forsinkelse på 60 minutter skal tilbyde omlægning af rejsen, så foreslås det, at omlægningen ikke må medføre forøgede omkostninger for passageren, ligesom passagerens rejseklasse/middel som udgangspunkt ikke må nedklassificeres, og passageren heller ikke må pålægges at betale ekstra i tilfælde af opklassificering. Den nye rejse skal også være sammenlignelig med den oprindelige rejse i forhold til skift, rejsetid og i særdeleshed i forhold til tilgængelighed for personer med handicap.

Efter den gældende forordning skal jernbanevirksomheder ved forsinkelse på over 60 minutter tilbyde måltider eller forfriskninger til berørte passagerer, men det foreslås, at jernbanevirksomhederne fremadrettet skal kunne tage hensyn til, hvor lang leveringstid og hvilke omkostninger det vil have at fremskaffe måltiderne m.m.

Det foreslås også, at ved gentagne forsinkelser på under 60 min. i et periode- eller abonnementskorts gyldighedsperiode, skal forsinkelserne kunne akkumuleres, og jernbanevirksomheden skal yde passageren erstatning i overensstemmelse med forsinkelsen.

Af forslaget fremgår endvidere, at stationsledere på stationer med over 10.000 daglige passagerer skal sørge for at koordinere deres drift med relevante jernbanevirksomheder m.fl. i en beredskabsplan for at minimere eller undgå drifts-



forstyrrelser. Beredskabsplanen skal også sikre, at der gives evt. strandede passagerer bistand og information.

Endelig foreslås det, at stationsledere m.fl. skal have pligt til at stille realtidsdata vedrørende tog til rådighed for relevante jernbanevirksomheder m.fl. for at undgå forsinkelser etc.

#### Befordringskontrakt m.m.

For at bringe rettighederne på jernbaneområdet på linje med andre transportformer foreslår Kommissionen et generelt forbud mod forskelsbehandling i befordringskontrakter på grundlag af en kundes nationalitet eller bopæl eller på grundlag af en jernbanevirksomhed eller billetudsteders etableringssted i Unionen. Forbuddet skal dog ikke gælde i forhold til sociale rabatter.

Kommissionen anfører endvidere, at jernbanevirksomhederne med den gældende forordning kan omgå reglerne i forordningen ved at sælge særskilte billetter til en samlet rejse i stedet for "gennemgående billetter" (flere rejser i én billet). Kommissionen foreslår derfor, at når en passager modtager særskilte billetter til en samlet rejse, så skal rettighederne vedr. oplysning, assistance, bistand og erstatning som udgangspunkt være ens med dem, som gælder for en "gennemgående billet".

#### Personer med handicap m.fl.

En væsentlig del af Kommissionens forslag vedrører udvidelse og opdatering af rettighederne for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet, da disse anses for at være utidssvarende og utilstrækkelige. Kommissionen ønsker endvidere at opfylde FN's konvention om rettigheder for personer med handicap.

Det foreslås derfor, at de eksisterende adgangsregler for personer med handicap også skal gælde i forhold til personlige hjælpere, og at adgangsreglerne skal åbne op for, at en person med handicap m.fl. skal kunne ledsages af en hjælpehund. Personer med handicap m.fl. skal endvidere kunne rekvirere oplysninger om stationer og tilknyttede faciliteters tilgængelighed og ikke som i dag kun jernbanetjenestens tilgængelighed.

Det foreslås også, at når der kører tog, skal der altid være assistance til rådighed for personer med handicap m.fl. på stationer og i tog. Jernbanevirksomhederne m.fl. skal dog ligesom efter de gældende regler have besked senest 48 timer, før behovet opstår.

Det foreslås også, at personer med handicap m.fl. skal kunne købe billet i toget uden ekstra omkostninger, når billetten ikke kan købes på afgangstationen.



Jernbanevirksomheder m.fl. skal med forslaget også have pligt til at videregive besked til andre jernbanevirksomheder m.fl. om, at en person med handicap skal have assistance, når denne person har en billet som består af flere rejser.

Det foreslås desuden, at jernbanevirksomheder m.fl. skal være ansvarlige for og erstatte tabet eller beskadigelsen af bevægelseshjælpemidler og bevægelsesanordninger m.m. Erstatningen skal svare til udgiften til genanskaffelse eller reparation, og jernbanevirksomheden m.fl. skal bestræbe sig på at stille et midlertidigt hjælpemiddel til rådighed for den berørte person.

Endelig foreslås det, at der indsættes regler om uddannelse af personale i forhold til at imødekomme behovene hos personer med handicap m.fl. Efter disse regler skal jernbanevirksomheder m.fl. bl.a. sørge for relevant uddannelse af deres personale, specielt når disse yder assistance til personer med handicap, at personalet får regelmæssige genopfriskningskurser, samt at tilskynde ansatte m.m. som har et handicap til at medvirke i uddannelsen.

#### Oplysning om passagerrettigheder

Kommissionen anfører, at passagererne ikke modtager tilstrækkelig oplysning om deres rettigheder, hvorfor Kommissionen foreslår, at information om passagerernes rettigheder og forpligtelser også skal fremgå af elektroniske billetter, og at det altid skal fremgå af alle billetter, hvor passageren kan finde nærmere information ved aflysning, forsinkelse etc.

Det foreslås også, at jernbanevirksomheder m.fl. skal have pligt til at oplyse passagererne om deres rettigheder, både på togstationer og i tog.

#### Håndhævelse, klage m.m.

Kommissionen anfører, at passagerernes klagemuligheder ofte er mangelfulde og administreres forskelligt i medlemsstaterne, hvorfor det foreslås, at jernbanevirksomheder, billetudstedere, stationsledere og infrastrukturforvaltere på stationer med mere end 10.000 daglige passagerer inden for deres ansvarsområder skal indføre klageordninger vedrørende forslagets rettigheder og forpligtelser. Samtidig foreslås indsat en række nærmere frister m.m. for klagesagsbehandlingen.

Der foreslås også indsat en række nærmere regler om de nationale håndhævelsesorganers klagesagsbehandling, herunder bl.a. klagemuligheder, frister samt værneting.

For at modvirke en uensartet håndhævelse af forordningen foreslås endvidere indsat en række nærmere regler om de nationale håndhævelsesorganers opgaver, håndhævelsesforanstaltninger samt pligt til at offentliggøre statistik om aktiviteter m.m.



### Delegation til Kommissionen

Side 40/103

Kommissionen foreslår, at Kommissionen får beføjelse til at vedtage delegerede retsakter for at inflationstilpasse det beløb, som jernbanevirksomhederne efter de gældende regler skal udbetale ved død eller tilskadekomst. Kommissionen ønsker endvidere beføjelse til at kunne ændre:

- i. bilag I om uddrag af CIV-reglerne;
- ii. bilag II om mindstemål af oplysninger som skal gives af jernbanevirksomhederne og billetudstederne;
- iii. bilag III om minimale standarder for servicekvalitet.

Beføjelsen til at ændre i bilagene ønskes for at kunne tage hensyn til ændringer i CIV-reglerne, og den teknologiske udvikling.

Det foreslås endvidere, at der indføres bestemmelser om den nærmere fremgangsmåde ved vedtagelse af delegerede retsakter, herunder mulighed for tidsbegrænsning, forlængelse, indsigelse og tilbagekaldelse af beføjelsen samt de nærmere frister.

### Andre ændringer

Kommissionen konstaterer, at cykling er populært og har en stigende indflydelse på mobilitet og turisme, hvorfor det foreslås, at jernbanevirksomheder kun skal kunne afvise eller begrænse medtagning af cykler af sikkerheds- eller driftshensyn.

Kommissionen foreslår også, at der foretages ændringer i de bilag, som udmønter bestemmelserne i forordningen. Konkret foreslås en mindre ændring af bilag II (mindstemål af oplysninger som skal gives af jernbanevirksomhederne og billetudstederne) samt en helt ny affattelse af bilag III (minimale standarder for servicekvalitet), og at der fastsættes et helt nyt bilag IV (procedure for klagebehandling for nationale håndhævelsesorganer).

### *Formandsskabets kompromisforslag af 15. oktober 2018*

Den 15. oktober 2018 har det østrigske formandskab fremsendt kompromisforslag vedr. kapitel I-III.

Af væsentlige ændringer i forhold til Kommissionens udspil kan nævnes følgende:

- Lokal og regional transport med tog kan undtages fra forordningen undtagen nogle få bestemmelser om antidiskrimination m.m.





- Afsnittet med definitioner udvides
- Artiklen om mulighed for medtagelse af cykel afgrænses, dog skal operatørerne m.fl. oplyse bedre om vilkårene for medtagelse af cykel
- Der indføres pligt til hurtig deling af realtidsdata
- Pligterne for jernbaneoperatørerne til at tilbyde gennemgående billetter udvides

#### *Formandsskabets kompromisforslag af 25. april 2019*

Den 25. april har det rumænske formandskab fremsendt et samlet udkast til kompromisforslag, hvor der er foretaget en lang række tekstnære justeringer. Af dansk interesse er der bl.a.:

- Lempet i reglerne om at kunne medbringe cykler i tog
- Justeret i bestemmelsen om force majeure
- Justeret i reglerne om assistance på stationer og ombord i togene, således at disse kun gælder på bemandede stationer og i bemandede tog.

Der er ikke ændret i anvendelsesområdet for forordningen.

#### **4. Europa-Parlamentets udtalelser**

I Europa-Parlamentet er det Udvalget for Transport og Turisme (TRAN), som behandler forslaget. Boguslaw Liberadzki (Socialists & Democrats) er **ordfører**.

Den 9. oktober 2018 blev Liberadzki's endelige rapport vedtaget i TRAN-udvalget.

Den 15. november 2018 blev Transport- og Turisme udvalgets betænkning vedtaget på plenaren som en førstelæsningsaftale.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Med Kommissionens forslag omarbejdes den eksisterende forordning, og der foreslås ikke nævneværdige ændringer i den gældende forordnings anvendelsesområde, hvorfor regeringen vurderer, at nærhedsprincippet i en snæver juridisk forstand er overholdt.

#### **6. Gældende dansk ret**

Forslaget berører gældende lovgivning om Jernbanenævnet:

- i. Lov nr. 686 af 27. maj 2015 (jernbaneloven)



- ii. BEK nr. 1136 af 22. september 2015 (bekendtgørelse om jernbanenævnet)

Side 42/103

## **7. Konsekvenser**

### *Lovgivningsmæssige konsekvenser*

Forslaget vurderes på nuværende tidspunkt ikke at medføre ændringer af lovgivning, udover måske mindre tilpasninger på bekendtgørelsesniveau. Regeringen vil dog analysere behovet for ændringer yderligere.

### *Statsfinansielle konsekvenser*

Der er på nuværende tidspunkt ikke foretaget en analyse af de statsfinansielle konsekvenser af forslaget, men det må formentlig forventes, at forslaget vil medføre bebyrdende økonomiske konsekvenser for staten. Regeringen vil analysere forslaget nærmere, og det er regeringens forventning at have et overblik over de forventede statsfinansielle konsekvenser i løbet af 2019.

### *Samfundsøkonomiske konsekvenser*

Der er på nuværende tidspunkt ikke foretaget en analyse af de samfundsøkonomiske konsekvenser ved forslaget. Regeringen vil analysere forslaget nærmere, og det er regeringens forventning at have et overblik over de forventede samfundsøkonomiske konsekvenser i løbet af 2019.

### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Der er på nuværende tidspunkt ikke foretaget en analyse af de erhvervsøkonomiske konsekvenser af forslaget, men det må formentlig forventes, at forslaget vil medføre bebyrdende økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Regeringen vil analysere forslaget nærmere, og det er regeringens forventning at have et overblik over de forventede erhvervsøkonomiske konsekvenser i løbet af 2019.

## **8. Høring**

Kommissionens forslag har været sendt i høring i EU-specialudvalget for transport, bygning og bolig med frist for bemærkninger den 11. oktober 2017. Der er modtaget høringssvar med indholdsmæssige bemærkninger fra Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Forbrugerrådet Tænk Passagerpuls, Danske Handicaporganisationer, Danmarks Rejsebureau Forening, Arriva, Trafikselskaberne i Danmark og DSB. De indkomne bemærkninger er refereret nedenfor.

### Erhvervsflyvningens sammenslutning:



Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i denne høring.

Side 43/103

Jernbane er ikke ES ressortområde, som er flyvning.

Alligevel ønsker ES at gøre opmærksom på Force Majeure emnet. Det behandles i forslaget, men der synes at mangle en definition af, hvad der opfattes som Force Majeure og dermed, hvordan det påvirker evt. erstatning.

### Forbrugerrådet Tænk – Passagerpulsens:

Passagerpulsens hos Forbrugerrådet Tænk har modtaget udkast til forslag om jernbane-passagerers rettigheder og forpligtelser.

Grundlæggende er det positivt at Kommissionen ønsker at sidestille jernbanepassagers rettigheder med passagerer, som benytter luft-, sø- og bustransport. Der bør være gen-kendelige og ensartede rejseregler og rettigheder i hele EU, uanset hvilken transport-form vi bruger. Vi bakker desuden op om forordningens mål om at styrke handicappedes rettigheder, når de rejser med tog.

En del af forordningens tiltag er imidlertid allerede virkelighed i Danmark, hvorfor mange af de foreslåede ændringer desværre ikke betyder store forbedringer for togpassagerer i Danmark.

Vi mener:

#### *Ang. gennemgående billetter:*

Forordningens Artikel 10, stk. 1 bør pålægge jernbanevirksomhederne mere præcise krav om udstedelse af gennemgående billetter, særligt fordi EU selv tilstræber et frit og liberaliseret togmarked. Flere aktører på nationalt niveau kan både bidrage til øget konkurrence og afledte fordele heraf, men også manglende sammenhæng for passagererne. Gennemgående billetter sikrer bedre sammenhæng i rejsen for togpassagererne, hvilket er en afgørende faktor for passagertilfredsheden.

Skrappere krav kunne f.eks. være at indføre krav om gennemgående billetter ved kortere rejser, hvor to eller flere selskaber opererer, eller stille krav om at togselskaber som efterfølger et andet ved udbud ikke må forringe billetudbudet, og som minimum skal videreføre tidligere gennemgående billettyper.

#### *Ang. kompensation ved forsinkelser/aflysninger*

Jernbaneselskaberne bør pålægges skrappe krav om kompensationer i tilfælde af forsinkelser og/eller aflysninger. Vi mener at man som passager rimeligvis må kunne forvente bedre rettidighed over årene, bl.a. som følge af forbedret



teknologi, elektrificering mm, således at kravene om kompensation bør strammes. Herunder skal det især sikres, at kompensation faktisk bliver udbetalt i de tilfælde, hvor passagererne har krav på den. I det omfang teknologien muliggør det, bør der ske en automatiseret udbetaling af kompensationen.

### Danske Handicaporganisationer:

Danske Handicaporganisationer (DH) har følgende bemærkninger:

Det er vigtigt, at mennesker med handicap spontant og selvstændigt kan rejse med kollektiv transport, heriblandt jernbanen. Det er afgørende for den personlige frihed og dermed muligheden for en aktiv deltagelse i samfundet.

DH mener, der er mange positive ændringer i udkastet, der er til fordel for mennesker med handicap. Det er f.eks. meget positivt, at der nu er en reference til FN's Handicapkonvention i forordningen.

Det er også positivt, at medlemsstaterne ikke længere kan fritage tilrådgivningsstillelse af assistance og erstatning for beskadigede hjælpemidler.

Derudover er det et fremskridt, at der stilles krav om tilgængelighed, heriblandt, at der er reference til det kommende tilgængelighedsdirektiv.

Vi ser det også som positivt, at det nu skal være muligt at købe billetter i toget uden ekstra omkostninger, hvis der hverken er et billetkontor eller en tilgængelig billetautomat på stationen. Ligeledes er det godt, at der skal tages hensyn til behovene hos mennesker med handicap ved videreførelse eller omlægning af rejsen ved forsinkelser.

Det er desuden godt, at der nu er krav til at uddanne personalet, og at der skal være assistance til rådighed på alle tidspunkter, når der kører tog.

Desuden er der forslag om, at der foruden den nuværende lovgivning på området også skal være en forpligtelse til, at stationsledere på større stationer skal udarbejde en beredskabsplan, her er der også fokus på mennesker med handicap og tilgængelighed.

Der skal være bedre information til passagerne om deres rettigheder. Og håndhævelsesorganets opgaver er bedre specificeret, ligesom der er forslag om at etablere en tilgængelig klagemulighed.

DH mener, at forslaget kan udbygges yderligere for at sikre personer med handicap bedre muligheder for at rejse med jernbane.

DH mener, at der skal stilles konkrete krav til uddannelsen af personale i stil med ECAC Doc 30 i luftfarten. Her tænker vi også på personale, der er i indi-



rette kontakt med passagerer (som f.eks. rengøringspersonale, der ofte blokerer handicaptoiletter). Desuden mener vi, at det vil være en fordel at inddrage handicaporganisationerne i tilrettelæggelsen af uddannelsen. Det har vi gode erfaringer med fra andre transportsektorer.

Desuden mener vi, at man kan være endnu mere specifik i forhold til det nationale håndhævelsesorgan, bl.a. ved at stille krav om regelmæssig kontrol af assistancen.

Som nævnt ovenfor er det positivt, at der stilles krav om tilgængelighed, bl.a. med referencer til det kommende tilgængelighedsdirektiv. DH mener, at man som udgangspunkt skal gøre al digital information tilgængelig og henvise til det kommende tilgængelighedsdirektiv generelt (der er f.eks. ikke reference til dette i artikel 33 om tilgængelig klagebehandlingsprocedure), når det gælder digital information. Derudover mener vi, at tilgængelige versioner af anden information skal stilles til rådighed generelt, ikke kun ved forespørgsel. Desuden skal det være tydeligt, at der findes tilgængelige versioner.

#### Danmarks Rejsebureau Forening:

Danmarks Rejsebureau Forening (DRF) er en brancheorganisation for danske rejsebureauer, og har eksisteret siden 1938. DRF repræsenterer i dag over 100 forskellige rejsebureauer, hvis omsætning skønnes at udgøre 70 % af den samlede omsætning på 26 mia. kr. inden for rejsebureaubranchen.

Foreningens medlemmer består både af fritidsrejsebureauer, der tilbyder rejser med rutefly og enkelte med charterfly samt erhvervsrejsebureauer.

#### *Generelle bemærkninger*

DRF vil gerne takke for muligheden for at afgive høringssvar i forbindelse med revisionen af forordning om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (2017/0237).

Overordnet er Danmarks Rejsebureau Forening positivt stillet overfor for det fremsatte forordningsforslag. Det ville dog være hensigtsmæssigt såfremt der i forordningens kapitel IV, artikel 18 blev indsat en begrænsning for det antal af overnatninger, som en jernbanevirksomhed måtte afholde i tilfælde af forsinkelser, på linje med bestemmelserne i buspassagerers rettigheder (Forordning 181/2011, artikel 21), SØ-passagerers rettigheder (Forordning 1177/2010, artikel 17) samt det af Kommissionen fremsatte revisionsforslag til luftpassagerers rettigheder (COM(2013)0130, artikel 9).

Foruden at bringe forordningen på linje med andre gældende passagerrettigheder, vil en sådan begrænsning ligeledes harmonere med ansvarsbegræns-



ningerne for arrangører af pakkerejser i det allerede vedtagne pakkerejsedirektiv (2015/2302).

Side 46/103

Herudover finder Danmarks Rejsebureau det ikke hensigtsmæssigt, at billetudstedere i artikel 9, nr. 2 samt artikel 18, nr. 1 pålægges informationsforpligtelser, som jernbanevirksomheden allerede er underlagt. Foruden at der vil være tale om dobbeltarbejde, må det alt andet lige være jernbanevirksomheden der er nærmest til at give passageren de relevante informationer.

### Trafikselskaberne i Danmark:

På vegne af Trafikselskaberne i Danmark og under hensyntagen til den korte svarfrist, sender vi hermed vores bemærkninger til det foreliggende udspil fra Kommissionen.

Vores primære opmærksomhedspunkter er følgende:

#### *Udvidelse af definitionen af handicappede m.v.*

Man udvider i artikel 3 (16) definitionen af handicappede m.v. betragteligt til også at omfatte passagerer med mentale handicap og nedsat mobilitet på grund af alder! Nu lyder definitionen sådan;

”Person med handicap og person med nedsat mobilitet; en person med en varig eller midlertidig fysisk, mental, intellektuel eller sensorisk funktionsnedsættelse, som i samspil med forskellige barrierer kan hindre vedkommende i fuldt ud og effektivt at benytte transportmidler på lige fod med andre passagerer, eller hvis bevægelighed under benyttelse af transportmidler er nedsat på grund af alder.”

Definitionen har betydning for de alle de rettigheder, som disse passagerer tillægges i Forordningen og udvidelsen af definitionen er derfor meget byrdefuld for selskaberne og forekommer svær at administrere i praksis.

#### *Kanaler for billetsalg*

Artikel 10 indeholder først en opblødning i kravet til hvilke billetsalgskanaler der skal stilles til rådighed, idet hovedreglen bliver, at der skal sælges billetter 1) på stationen 2) i toget eller 3) telefon/internet/anden tilgængelig informationsteknologi. Efter forslaget kan medlemsstaterne dog nationalt fastsætte, at selskaber der kører på offentlige kontrakter, skal have flere end én af disse salgskanaler. Efter vores opfattelse, skal det gøres gældende, at der i hvert fald ikke nationalt er behov for at fastsætte strammere krav til selskaberne, bl.a. henset til at de teknologiske muligheder for at tilbyde billetter via digitale kanaler er gode, og at vi betragter disse som værende tilgængelige for alle.



Samtidig indføres som noget nyt krav om, at handicappede (jf. definitionen ovenfor) altid skal have mulighed for at købe billet i toget, hvis der ikke er billetkontor eller automat på stationen. Dette krav vil i praksis betyde, at vi vil være nødt til at have billetsalg ombord på mange af lokalbanernes tog, da der ikke er ret mange automater tilbage på stationerne. Da vi ikke opretholder salgskanaler specifikt for handicappede og i øvrigt ikke ved hvornår de er med toget, vil det sige at der skal være enten billetautomat eller personale i alle tog. Dette vil være økonomisk meget byrdefuldt og står ikke mål med kundernes reelle behov. De fleste kunder erhverver billet på anden vis, også selvom de har nedsat funktionsevne.

Vi vil foreslå at det vil være hensigtsmæssigt at sikre, at f.eks. check-ind standere til validering af elektroniske rejsekort sidestilles med en billetautomat. Således vil en check-ind stander kunne opfylde kravet om en billetautomat på stationen.

Herudover har vi følgende generelle bemærkninger:

#### *Trafikselskabernes handicapordning*

Som noget unikt er der i Danmark taget hånd om en sikker og brugervenlig transport af handicappede, der via visitation hos bopælskommunen, er tildelt 104 ture årligt.

Hvis den handicappede borger har behov for at rejse med flere transportmidler, er det trafikselskaberne, der tilrettelægger den samlede rejse for den handicappede borger, herunder også eventuel rejse med regional eller intercitytog, da ordningen er landsdækkende. Betalingen og reservationen af den samlede rejse håndteres også af trafikselskaberne.

Øvrige specifikke bemærkninger

#### *Assistance*

Der skal ydes assistance på alle tidspunkter af dagen, hvor der kører tog (artikel 22 (4)). Dette har lokalbanerne ikke større problemer med.

Men det fremgår også som noget nyt (artikel 23(4)), at der skal være assistance til rådighed i toget på alle tidspunkter, når der kører tog. Hvis dette skal forstås som en regel om at der skal være personale der kan assistere i alle tog, vil det være en væsentlig økonomisk byrde for selskaberne.

#### *Erstatning ved forsinkelser – kunder med periodekort*

I artikel 17(2) indføres krav om at kunder med periodekort/abonnementskort skal kunne få erstatning i ”overensstemmelse med jernbanevirksomhedernes



erstatningsordninger”. Hvis der er flere forsinkelser under 60 minutter i gyl-dighedsperioden skal disse kumuleres og passagererne ydes erstatning. Det er uklart om man skal op på en forsinkelse på 60 minutter for at få erstatning.

DSB/S-tog har i dag en ordning som den der beskrives. Kunderne skal tilmelde sig en strækning og får automatisk kompensation. Hvis kravet gennemføres, vil det betyde, at denne ordning også lokalbaner og Metro. Bestemmelsen siger ikke noget om, hvilken størrelse erstatningen skal have, idet den skal beregnes ud fra jernbaneselskabets erstatningsordning.

Dette krav forekommer at kunne blive byrdefuldt, da det må forventes at blive en administrativ tung opgave at registrere kundernes oplysninger samt udreg-ne og udbetale kompensation til alle kunder med periodekort (pap, rejsekort og mobil).

#### *Selskaberne skal stille midlertidige hjælpemidler til rådighed*

Iflg. Artikel 25(3) skal selskaberne stille hjælpemidler til rådighed, i tilfælde af at man ødelægger kundens hjælpemidler, herunder førerhunde. Hjælpemidlet skal svare til det kunden havde, og kunden skal kunne beholde det indtil er-statning udbetales. Dette forekommer byrdefuldt, da selskaberne ikke kan have et lager af hjælpemidler og ikke har ekspertise i hjælpemidler etc.

Som alternativ kunne det foreslås at fastsætte, at kunden har ret til at få udbe-talt en forskudsbetaling til dækning af umiddelbar behov, sådan som det er muligt i forhold til den gældende artikel 13 om personskade, hvorefter der kan udbetales beløb til dækning af øjeblikkelige økonomiske behov.

#### *Uddannelse*

Personalet skal uddannes til at kunne håndtere alle former for handicap, her- under også mentale handicap og intellektuelle funktionsnedsættelser (artikel 26). Dette krav forekommer ikke rimeligt. Det er klart at personale skal kunne håndtere kørestole og assistere mennesker fysisk om bord, med rette løftetek- nik osv. Men et krav om at håndtere mentale handicap er meget vidtgående.

Endvidere fremgår det, at man udover det personale som yder assistance til kunderne, også skal tilbyde uddannelsen til alle andre personalegrupper. Dette krav er for vidtgående.

#### *Klager*

Der indføres et krav om at selskabet skal opbevare ”data om hændelser, der er nødvendige for at vurdere klagen, i to år og stille dem til rådighed for nationale håndhævelsesorganer efter anmodning.” Dette sidste krav er uklart – det er umuligt at sige på forhånd, hvilke data der kan være aktuelle i en klage. Det bør





præciseres hvis det opretholdes. Det kan være forbundet med væsentlige omkostninger at opbevare store mængder data.

### Arriva:

Hermed foreligger Arrivas høringssvar til forslaget, som ønskes taget i betragtning ved Transport-, Bygnings- og Boligministeriets udarbejdelse af et grund- og nærhedsnotat.

Nedenfor følger Arrivas bemærkninger til udvalgte artikler fra det udkast til forordning, som er blevet sendt i høring.

### *Ad artikel 6 – Cykler*

#### Stk. 1:

Begrebet cykel dækker over mange forskellige cykeltyper; ladcykler, tandemmer, budcykler, mv. Det er uhensigtsmæssigt, hvis bestemmelsen skal tolkes således, at jernbanevirksomhederne ikke må differentiere mellem cykeltyper, men at jernbanevirksomheder alene må lave et samlet sæt betingelser for, hvornår cykler - i sit brede begreb omfattende alle slags cykeltyper - må medtages eller ej. Dvs. enten alle cykeltyper eller ingen.

Det bør sikres, at jernbanevirksomhederne fortsat via sine betingelser kan bemyndige sit togpersonale til at afvise cykler ad hoc på tog, når det efter omstændighederne vurderes nødvendigt. Bestemmelsen må ikke få den konsekvens, at jernbanevirksomhederne tvinges til at acceptere cykler på bekostning af andre passagerer.

Det anbefales, at bestemmelsen eksplicit nævner, at jernbanevirksomhederne må differentiere betingelserne for afvisning eller begrænsning imellem cykeltyperne. Dertil anbefales det, at det fremgår tydeligt af bestemmelsen, at hensynet til andre passagerer skal prioriteres over retten til at medbringe en cykel.

### *Ad artikel 10 – Billetter, gennemgående billetter og reservationer*

Først og fremmest savnes et billetbegreb for et kort svarende til rejsekortet i Danmark, som bør implementeres i hele forordningen. Indførelsen af billetbegrebet vil formentlig medføre, at visse krav i forordningen kan lempes for jernbanevirksomhederne, uden at det stiller passagererne ringere.

#### Stk. 1:

Formuleringen af følgende del af bestemmelsen er så vagt formuleret, at den ikke vurderes til at have nogen reel effekt:



”De bestræber sig på så vidt muligt at tilbyde gennemgående billetter bl.a. for rejser, der krydser landegrænser og udføres med mere end en jernbanevirksomhed.”.

Dertil er det i øvrigt en bekymrende udvikling, hvis man arbejder mod at tvinge jernbanevirksomheder til at levere gennemgående billetter. Det er slet ikke så simpelt og kan få den betydning, at billetterne bliver væsentlig dyrere end i dag, hvilket næppe er i passagerernes interesse.

Det anbefales, at den specifikke formulering fjernes fra bestemmelsen, da den i praksis vurderes til ikke at bidrage med noget.

Stk. 5:

Arriva er enige i, at personer med handicap eller nedsat mobilitet skal tilbydes en lignende mulighed. Men det vil være uhensigtsmæssigt, hvis bestemmelsen får den konsekvens, at jernbanevirksomheder skal til at bemane alle tog med personale for at kunne sælge billetter til personer med handicap og personer med nedsat mobilitet. Dertil er Arriva bekymret for, at bestemmelsen giver passagerer uden et reelt handicap mulighed for at slippe for at købe billet, hvis ikke der indføres en form for handicap-kort, som jernbanevirksomhederne kan kræve vist.

Det anbefales, at bestemmelsen fjernes.

Stk. 6:

Arriva er bekymret for, at jernbanevirksomhedernes oplysningspligter til passagererne ved hvert billetkøb går ud over, hvad passagererne egentlig ønsker. Det er efter Arrivas opfattelse ikke brugervenligt, hvis en billet skal plastres til med betingelser, forbehold mv., når blot passagererne kan finde disse oplysninger andre steder på en let og tilgængelig måde. Det gør det samtidigt langt lettere for en jernbanevirksomhed at præsentere betingelser ordentlig og forståeligt for passagererne.

Det anbefales, at jernbanevirksomhederne i stedet blot tvinges til at sikre, at oplysningerne er let tilgængelige for passagererne.

#### *Ad artikel 16 – Refusion og omlægning af rejsen*

Stk. 2:

Det er vanskeligt at vurdere konsekvensen af forpligtelsen for jernbanevirksomheder til at træffe rimelige foranstaltninger for at undgå yderligere tilslutningsforbindelser, når der ikke foreligger nogen vejledning til, hvad rimelige foranstaltninger reelt betyder.



Endvidere er det uklart, hvornår en befordringsfacilitet er af en lavere kategori end andre. Er det eksempelvis en lavere kategori, hvis en passager skal rejse med en bus fremfor et tog, eller hvis en passager skal rejse i en almindelige kupé fremfor en stillekupé?

Det anbefales, at det bliver uddybet, hvornår en befordringsfacilitet er af en lavere kategori end andre, og hvad der ligger i ”rimelige foranstaltninger”.

#### *Ad artikel 17 – Erstatning for billetprisen*

Stk. 2:

Først og fremmest mangler der en forklaring på, hvornår en passager med et abonnementskort eller periodekort kan siges at være ramt af en forsinkelse eller aflysning? Skal det fortolkes sådan, at:

1) en passager er ramt, så snart et hvilket som helst tog inden for det område og den periode, passagerens abonnementskort eller periodekort gælder til, er aflyst eller forsinket?

2) at passageren kun er ramt, hvis passageren rent faktisk havde tænkt sig eller er i gang med at foretage en rejse med et tog, som bliver aflyst eller forsinket?

Uanset om det er nr. 1 eller 2, så er bestemmelsen bekymrende. Det bliver byrdefuldt, hvis ikke helt umuligt, for en jernbanevirksomhed på et objektivt grundlag at vurdere, om en passager har ret til erstatning eller ej, og ikke mindst hvordan en evt. erstatning skal opgøres.

Når ovenstående er nævnt, forventer Arriva ikke, at bestemmelsens ordlyd er i strid med de nuværende pendlerrejsetidsgarantier i Danmark. Erstatningsudregningen i de nuværende pendlerrejsetidsgarantier i Danmark foretages i virkeligheden på en helt anden måde, end forordningen beskriver.

Det anbefales, at bestemmelsen i forhold til abonnements- og periodekort omskrives til en brugbar erstatningsudmåling, som ligner den, vi i Danmark anvender.

Stk. 8:

Det er bekymrende, at der kun indsættes en meget smal force majeure-klausul i forordningen. I forslaget begrundelse henvises til EU Domstolens afgørelse fra 2013 om erstatning i force majeure, hvor domstolen på baggrund af Generaladvokatens forslag nåede frem til, at jernbanevirksomheder ikke var fritaget fra at yde erstatning til passagerer i force majeure tilfælde. Det er på den baggrund glædeligt, at forslaget omfatter en force majeure klausul (som man ellers troede var til stede indtil 2013), om end denne efter Arrivas opfattelse er alt for smal.



Og at det netop og alene er naturkatastrofer og ekstreme vejrforhold, der er undtaget, kan man kun stille sig undrende overfor.

Generaladvokaten forklarer i sit forslag til afgørelse under pkt. 40, at vanskelige vejrforhold, skader på jernbanenettet samt arbejdsmarkedskonflikter er blandt de mest almindelige tilfælde af force majeure inden for jernbanetransporten. Herefter udtaler Generaladvokaten, at netop de forhold i virkeligheden i et vist omfang kan forudses med en statistisk hyppighed, som kan indregnes i billetprisen for at minimere risikoen. Ud fra den betragtning kan det modsætningsvis sluttes, at Generaladvokaten i højere grad anser force majeure tilfælde som eks. krig og terror som forhold en jernbanevirksomhed bør undtages ansvaret for. Med det in mente er det uforståeligt, at klausulen ikke som minimum også dækker eksempelvis krig og terror. Desuden ses der ikke nogen saglig begrundelse for, at jernbanevirksomheder skal behandles ringere end øvrige transportformer såsom luftfartsbranchen.

Det anbefales, at force majeure klausulen udvides fra den nuværende meget smalle definition til den brede definition, således at jernbanevirksomheder sidestilles med bl.a. luftfartsbranchen.

#### *Ad artikel 22 – Assistance på jernbanestationerne*

Stk. 4:

Det bliver meget byrdefuldt for jernbanevirksomhederne, hvis der skal være assistance til rådighed på alle stationer på alle tidspunkter, når der kører tog. En byrde som slet ikke står på mål for den forbedring, det vil være for passagererne.

Det anbefales, at bestemmelsen fjernes.

#### *Ad artikel 23 – Assistance i toget*

Stk. 4:

Det bliver meget byrdefuldt for jernbanevirksomhederne, hvis der skal være assistance til rådighed i toget på alle tidspunkter, når der kører tog. En byrde som slet ikke står på mål for den forbedring, det vil være for passagererne.

Det anbefales, at bestemmelsen fjernes.

#### Jernbanenævnet:

Jernbanenævnet (JBN) har modtaget nedenstående høring om udkastet til revision af jernbanepassagerrettighedsforordningen.



Forslaget ses ikke at medføre væsentlige administrative og/eller økonomiske konsekvenser for JBN's vedkommende.

I øvrigt ses forslaget heller ikke at nødvendiggøre ændringer af aktuelt gældende danske regler vedrørende forordningens håndhævelse, m.v.

Særligt bemærkes, at efter bekendtgørelse 1136/2015 om JBN, § 2, behandler JBN klager vedrørende forordningen, som falder udenfor Ankenævnet for Bus, Tog og Metros (ABTM) kompetence, dvs. klager der ikke udgør såkaldte "civilretlige tvister". Den nævnte kompetencefordeling mellem ABTM og JBN i forhold til håndhævelse af forordningen i Danmark ses ikke at være i strid med de foreslåede ændringer.

#### DSB:

#### *Bemærkninger til forslag om revision af Passagerrettighedsforordningen for jernbanepassagerer*

Transportministeriet har med mail af 28 september fremsendt Kommissionens forslag til revision af Passagerrettighedsforordningen fra 2007 med henblik på ministeriets udarbejdelse af grund- og nærhedsnotat.

DSB vil her give sine bemærkninger til de policy forslag, som forslaget til ny forordning bygger på, samt kommentere enkelte udvalgte dele af forslaget, som DSB på nuværende tidspunkt skønner vil være af særlig betydning for vurdering af Kommissionens forslag. DSB forventer, at der efterfølgende vil være et tæt samarbejde og dialog om konkret kommentering og forslag til formulering af de enkelte dele af forslaget.

#### *Executive summary*

Det er DSB's opfattelse, at forslaget indeholder en række forslag til justeringer og tilpasninger, som kan bidrage til en tydeliggørelse og tilpasning af det gældende regelsæt til ændrede vilkår. Det vil dog være nødvendigt at gennemgå de enkelte paragraffer i detaljer for at sikre den fornødne tydelighed og enkelhed.

DSB skal gøre opmærksom på, at forslaget på enkelte punkter indebærer fundamentale ændringer, der vil have vidtrækkende økonomiske konsekvenser for vilkårene for at drive jernbane i Europa. Gennemføres forslaget som det ligger her, vil alene krav om permanent bemanning af samtlige stationer og tog give anledning til merudgifter, der foreløbigt anslået vil andrage flere hundrede millioner kroner, alene for DSB.

#### *DSB's bemærkninger til Kommissionens policy valg.*



Emne	Anbefalet Policy forslag	DSB bemærkninger
Undtagelsesbestemmelser, ret til at afvige fra forordningens krav	Forslag B, begrænse fritagelsesmuligheder og fremskynde ophævelse af fritagelse	Policy forslag B Ikke relevant i dansk kontekst. Danmark gør ingen undtagelsesbestemmelser gældende
Rettigheder for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet	Rettigheder for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet finder anvendelse på alle services (fjern-, regional- og S-tog (og metro)).	Det svarer til Dansk praksis og giver ikke anledning til bemærkning. DSB skal dog gøre opmærksom på, at det kan rejse debat om et fælles europæisk "disability card" og de mange nationale ordninger, der tilgodeser kunder med nedsat mobilitet.
Information til PRM-personer	Policy forslag B, rejseinformation og information om passagerrettigheder er tilgængelig for alle PRMs	DSB er enig i, at alle kunder bør have adgang til de pågældende informationer. Hvordan det skal konkretiseres er uklart efter forslaget og bør underkastes en nøjere vurdering, således at der sikres et optimalt udbytte af den indsats, der gøres. En henvisning til European Disability Act er på nuværende tidspunkt i lovgivningsprocessen for EDA utilstrækkelig og risikobetonet.
PRM-assistance	Policy forslag B: Obligatorisk uddannelse for jernbanepersonale i at tilgodese personer med handicap og personer med nedsat mobilitet.	Som princip er DSB enig i, at personer, der specifikt og målrettet varetager opgaver med assistance skal have de relevante kompetencer i at give assistance. En generel uddannelse og lø-



		bende opdatering til alle medarbejdere, der kan forventes at komme i berøring med handicappede, anser DSB ikke for relevant og meningsfuld.
Behandling af klager	Policy forslag B retlige bestemmelser, nye forpligtelser for stations- og infrastrukturforvaltere	DSB er enig i, at det kan være nyttigt med yderligere retlige bestemmelser om behandling af klager (klagefrister, kompetencefordeling mellem forskellige instanser og lignende). DSB finder ikke, at der er behov for at kunne klage over stations- og infrastrukturforvaltere, allerede fordi det både er usikkert og vekslende i Danmark og i de enkelte medlemsstater, hvilken rolle, de pågældende har, om overhovedet nogen, i forhold til kunderne. Det vil derfor efter DSB's opfattelse primært bidrage til at skabe forvirring for kunderne over, hvem de i givet fald skal klage over om hvad.
Gennemgående billetter	Politisk scenario B: Begreberne gennemgående billet og tilknyttede forpligtelser defineres Jernbanevirksomheder og billetudstederne tilskyndes til at sælge gennemgående billetter, når det er muligt. Bevisbyrden ligger hos jernbane-	Det er DSB's opfattelse, at denne problemstilling er mere kompleks og vidtrækkende end ordlyden og de tilhørende forslag lader ane. At sælge en gennemgående billet omfattende rejse med flere jernbaneselskaber kræver et omfattende sæt af aftaler mellem de involverede par-



	<p>virksomheder og billetudstedere, hvis der ikke er solgt gennemgående billetter.</p>	<p>ter om, hvordan, på hvilke vilkår og med hvilket ansvar over for kunderne, der kan sælges en gennemgående billet. Det gøres ikke med en lovtekst, men kræver et omfattende og vidtgående kommercielt og teknisk samarbejde mellem de involverede. Dertil kommer, at nogle kunder måske er mere interesserede i billige billetter end de gennemgående billetter, der måske er dyrere og som denne lovgivning vil pålægge jernbaneselskaberne at sælge til kunderne. At pålægge Jernbaneselskaberne en bevisbyrde for, at der er informeret, lyder besnærende men er i praksis umulig at løfte. Det bør ændres til, at jernbaneselskaberne skal sikre at de relevante informationer er tilgængelige, gerne med en præcisering af hvordan, således at det bliver enkelt for selskaberne at sikre den nødvendige informationer og let for kunderne at skaffe den relevante information.</p>
<p>De nationale håndhævelsesorganers klagebehandling og håndhævelse</p>	<p>Scenario B, udførlige instrukser vedrørende klagebehandlingsprocessen og de nationale håndhævelsesorganer pålægges at samarbejde</p>	<p>DSB er enig i, at der med de erfaringer, der er gjort af alle parter, håndhævelsesorganer, jernbaneselskaber og kunder, er grundlag for nogen præciseringer, der</p>





	om problemer, der går på tværs af landegrænser.	kan forenkle klagebehandling for alle involverede.
Force majeure	Der indføres en force majeure klausul i artikel 17 (godtgørelse), baseret på en smal definition.	DSB hilser med tilfredshed indførelsen af en force majeure klausul, men finder at det ville være mere passende, at der anvendes en bredere definition som kendes fra som i luftfarten og foreslået af Kommissionen i forslag til revision af luftfartens passagerrettigheder.
Information til alle passagerer		DSB er enig i målsætningen om at sikre kunderne information om passagerrettigheder. Der er behov for en mere præcis formulering, der også inddrager de digitale muligheder
Ikke diskrimination på grundlag af nationalitet, opholdssted eller betalingsvaluta forebygges		DSB har ingen bemærkninger
CIV Overensstemmelse mellem forordningen og COTIF/CIV regler		DSB hilser med tilfredshed, at forslaget fastholder den gældende henvisning til COTIF/CIV
Beredskabsplanlægning Forpligtelser vedrørende driftens kontinuitet og beredskabsplanlægning pålægges andre aktører end jernbanevirksomheder		DSB er enig i, at det kan være nyttigt med beredskabsplanlægning, men er tvivlende overfor, om der er behov for at regulere det. Hvis der er behov herfor, bør det ikke være et krav i en passagerrettighedsforordning, der i princippet bør fastlægge rammer



		for relationer mellem jernbaneselskaber og kunder. En sådan regulering bør finde plads i anden regulering, hvis den anses for nødvendig
Regresret. Regresret over for tredjeparter		DSB ser positivt på denne bestemmelse. Værdien afhænger dog af, hvem jernbaneselskaberne kan gøre regreskrav gældende overfor, herunder om det omfatter infrastrukturforvaltere og andre operatører. I gældende COTIF/CIT bestemmelser opfattes de ikke som parter, der kan gøres regreskrav gældende overfor.
Jernbanevirksomhedernes klagebehandling Frister for passagerernes indgivelse af klager specificeres		DSB er enig i princippet. DSB har ikke dermed taget stilling til de konkrete foreslåede frister, lige som der er behov for en præcisering af konsekvenser af indgivelse af klage efter udløb af klagefristen
Rapportering Der indføres en væsentligt udvidet pligt til at rapportering af service-standarder		DSB har nu afleveret en langt mindre rapportering siden forordningens gennemførelse uden at kunne se en praktisk værdi heraf. Det gælder både set med DSB's og for kundernes øjne. Kommissionen har muligvis haft glæde af den – meget begrænsede – rapportering, der er foretaget set i en europæisk sammenhæng, men



		det forekommer at være et spinkelt grundlag for at gennemføre den stærkt udvidede og meget detaljerede rapporteringsforpligtelse, der her foreslås. DSB finder i øvrigt, at det for så vidt angår trafik udført på kontrakt bør være kontraktmyndigheden, der fastlægger sine rapporteringskrav, således at de kan afstemmes efter de aktuelle behov set med kontraktparternes øjne.
--	--	--

#### *Bemærkninger til enkelt dele af forslaget*

##### *Artikel 3,3 stationsleder*

I artikel 3,3 defineres stationslederbegrebet således:

*"stationsleder": forvaltningsenhed, der i en medlemsstat er ansvarlig for forvaltningen af jernbanestationer, og som kan være infrastrukturforvalteren"*

Uanset at denne definition er en videreførelse af den hidtidige definition er hverken ansvar, kompetence eller afgrænsning i forhold til andre aktører specificeret eller på anden måde konkretiseret på en måde, der svarer til det, der gælder for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere. Begrebet anvendes adskillige gange i dette forslag og overlapper nogle gange infrastrukturforvalters ansvar og andre gange jernbanevirksomhedens. Begrebet dækker heller ikke over nogen specifik organisatorisk enhed, hverken i Danmark eller for den sags skyld andre medlemslande, så vidt DSB er bekendt. Begrebet bidrager til at skabe uklarhed om ansvar og kompetencer og bør skrives ud ad forslaget.

##### *Artikel 3, definitioner, stk. 16 om definition af handicap*

Definitionen af person med handicap er ændret, især i ved tilføjelse af "som i samspil med forskellige barrierer kan hindre vedkommende i fuldt ud og effektivt at benytte transportmidler på lige fod med andre passagerer". DSB forventer ikke, at denne ændring er tiltænkt at have nogen betydning for, hvornår og i hvilket omfang, der skal ydes assistance, men det bør bekræftes af kommissio-



nen, så meget desto mere som artikel 26, punkt a kan indikere en udvidet assistenceforpligtelse.

Side 60/103

#### *Artikel 6, Cykler*

”mulighed for at medtage cykler, i givet fald mod betaling” er ændret til ”skal have ret til i givet fald mod rimelig betaling – og det er fastsat, at ”Medtagning af cykler kan afvises eller begrænses af sikkerheds- eller driftshensyn.

DSB medtager i dag almindelige tohjulede cykler i sine tog. DSB savner en definition af cykler, således at både retten og pligten præciseres. Det bør fremgå, at cykelmedtagning kan afvises af hensyn til pladsen i det enkelte tog og at togets personale er bemyndiget til at foretage denne afvisning efter omstændighederne. I modsat fald er der risiko for, at kunder med cykel vil kræve at få fortrinsret til tog med mangel på plads på bekostning af passagerer uden cykel, der ikke har en tilsvarende ret. Det er de regler, der allerede i dag fremgår af DSB's rejseregler. Henvisningen til TAP-TSI (EU 454/2011) bør præciseres.

#### *Artikel 10, Billetter mm*

Det bør indføjes en billetkategori svarende til Rejsekort, både fordi det er en almindelig teknologi, og fordi den i øvrigt kan bidrage til at løse de problemer, der måtte være for tilgængelighed. DSB har ikke på nuværende tidspunkt taget stilling til, hvordan det bedst kan indarbejdes.

Artikel 10,5 om handicappedes adgang til at købe billetter i tog er DSB enig i. Det svarer til den praksis DSB har for så vidt det drejer sig om kunder med synshandicap, der har Ledsagekort for handicappede. Den formulering, der anvendes i forslaget åbner imidlertid for, at personer uden at opfylde betingelserne for at være handicappede kan påberåbe sig et handicap og dermed undlade at købe billet til de eventuelt måtte blive mødt af billetkontrol. På strækninger med stikprøvevis billetkontrol, herunder S-banen og mange regional-togsstrækninger og i regional-tog vil det i realiteten åbne en ladeport for ikke-handicappedes betalingsunddragelse. Skal bestemmelsen opretholdes, bør den forudsætte en dokumentation for handicap, f.eks. i lighed med den, der anvendes når det drejer sig om udstedelse af parkeringstilladelser for handicappede. I modsat fald ser DSB sig desværre nødsaget til at anbefale, at den fjernes.

Artikel 10,6 har DSB givet bemærkninger til i kommentarer til policy forslag herom.

#### *Artikel 17, Erstatning for billetprisen*

DSB går ud fra, at DSB's pendlerrejsetidsgaranti vil leve op til kravet i artikel 17,2, sidste punktum men hører gerne Transportministeriets vurdering heraf.



Artikel 17,2 (gen)indfører adgang til at afvise krav om erstatning i tilfælde af force majeure, men som anført i bemærkninger til Policy med en meget snæver afgrænsning af begrebet. DSB skal foreslå, at der anvendes den bredere definition, som er foreslået af Kommissionen i forslag til revision af luftfartens passagerrettigheder.

#### *Artikel 18, Assistance*

Artikel 18,6 om beredskabsplaner finder DSB ikke hører hjemme i denne regulatoriske ramme.

#### *Artikel 19, Regresret*

DSB er opmærksom på, at denne bestemmelse ligger ud over, hvad der er fastsat i DSB's kontrakt med Transportministeriet, men derudover bør det afklares, hvordan den stiller DSB over for infrastrukturforvalter og andre operatører, der i anden sammenhæng ikke opfattes som tredjepart.

#### *Artikel 22,4, assistance på jernbanestationer og artikel 23, 4, Assistance i toget*

Her indføres bestemmelse om, at der skal være assistance til rådighed på stationer og i tog, på alle tidspunkter, der kører tog. Disse bestemmelser er uden undtagelser og vil kræve en betragtelig personaleudvidelse. I dag er der kun enkelte stationer, der har personale i hele driftsdøgnet, og mange tog kører uden personale i toget ud over lokomotivføreren. Bemanding af en station med en enkelt medarbejder i hele driftsdøgnet alle ugens dage vil kræve ansættelse af 5-6 medarbejdere pr station til en samlet udgift pr station i størrelsesordenen 2 mio. kr. DSB betjener over 300 stationer. På tilsvarende vis vil alle S-tog og regionaltog, hvor der i dag kun foretages stikprøvevis billetkontrol, skulle bemandes over hele den strækning, toget kører. DSB har ikke noget aktuelt skøn over udgiften hertil.

#### *Artikel 26, Uddannelse af personale*

Som princip er DSB enig i, at personer, der specifikt og målrettet varetager opgaver med assistance skal have de relevante kompetencer i at give assistance tilrettelagt af jernbanevirksomheden. En generel uddannelse og løbende opdatering til alle medarbejdere, der kan forventes at komme i berøring med handicappede, anser DSB ikke for relevant og meningsfuld.

#### *Artikel 28, Klager*

Indførelse af klageorganer for stationsforvaltere og infrastrukturforvaltere bør slettes, både for at sikre enkelhed i klagebehandlingen og for at undgå, at kun-



der skal finde frem til, hvem der i den konkrete sag måtte være rette klageinstans.

Side 62/103

Artikel 28,3 forekommer at være overflødig

*Artikel 29, standard for servicekvaliteter*

Der indføres en forpligtelse for stationsledere og infrastrukturforvaltere til at fastsætte servicekvalitetsstandarder i lighed med hvad der gælder for Jernbanevirksomheder, men efter forslaget er det kun jernbanevirksomhederne, der skal offentliggøre deres rapporter på egne websider og hos Det europæiske jernbane-agentur. DSB har ovenfor kommenteret stationslederbegrebet. Mere væsentligt er, at rapporteringspligten og pligten til at etablere tilhørende kvalitetsstyringssystemer er voldsomt udvidet i forhold til den gældende tilstand, se hele bilag 3. Dette er en voldsom udvidelse af en forpligtelse, som savner rimelig begrundelse. Fastlæggelse af kvalitetskriterier, servicestandarder og opfølgning herpå bør for offentlig service trafik være et anliggende mellem de kontraktuelle parter. Artiklen er overflødig og bør slettes.

*Artikel 30, Information til passagerer om deres rettigheder*

Hele artiklen bør genskrives i lyset af den udvikling, der har fundet sted både med hensyn til salg af billetter og anvendelsen af forskellige informationskanaler samt det forhold, at forordningen kun er en mindre del af de rettigheder og pligter, kunderne skal have kendskab til. Der skal findes en passende balance mellem in-formationsmuligheder og kundernes behov, således at kunderne på den ene side ikke druknes i informationer og på den anden har let adgang til relevant information. Det bør også være muligt her i langt højere grad end forslaget lægger op til at forudsætte anvendelse af på digitale kanaler og den information, der kan tilvejebringes på den måde. Fysiske opslag på stationer og i tog forekommer at være passé.

På nuværende tidspunkt har DSB ikke yderligere bemærkninger til forslaget med henblik på at bidrage til grund- og nærhedsnotatet om forslaget, men står gerne til rådighed med yderligere oplysninger og bemærkninger om det skulle ønskes, lige som DSB forventer, at der efterfølgende vil være et tæt samarbejde om konkret kommentering og forslag til formulering af de enkelte dele af forslaget og forslagets mulige økonomiske konsekvenser.

## **9. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Der har været afholdt 9 arbejdsgruppemøder i alt siden fremsættelsen af forslaget. Der er afsluttet en første artikelgennemgang af forslaget.

Den 25. april har det rumænske formandskab fremsat et samlet udkast til kompromisforslag på baggrund af landenes forslag til justeringer, som skal vedlæg-



ges den fremskridtsrapport, der vedtages på det kommende TTE-rådsmøde i juni 2019. Kompromisforslaget imødekommer en række vigtige fokuspunkter set i forhold til regeringens holdning bl.a. for så vidt angår reglerne om at kunne medbringe cykler i tog og i definitionen af force majeure. Der er dog ikke ændret i anvendelsesområdet for forordningen.

## **10. Regeringens generelle holdning**

Regeringen støtter den overordnede målsætning om, at der inden for EU sikres ensartede og harmoniserede passagerrettigheder ved grænseoverskridende rejser, samt at der skabes lige konkurrencevilkår inden for jernbanesektoren.

Regeringen har ved flere lejligheder konstateret, at flere dele af den nuværende forordning 1371/2007 giver anledning til retslig usikkerhed. Regeringen hilser det derfor velkomment, at Kommissionen har taget initiativ til at ændre forordningen, således at der fremmes en ensartet anvendelse og håndhævelse af passagerrettighederne på tværs af EU.

Grundlaget for, at EU med den gældende forordning kan regulere ikke blot grænseoverskridende rejser, men også indenrigsrejser, mener regeringen kan diskuteres nærmere, men regeringen konstaterer, at det foreliggende forslag ikke i nævneværdig grad udvider forordningens anvendelsesområde. Regeringen vil dog arbejde for, at forordningen ikke længere skal omfatte rejser, som ikke er grænseoverskridende.

Regeringen konstaterer, at jernbanetransport generelt er forholdsvis dyrt og for lidt konkurrencedygtig i forhold til sammenlignelige transportformer, og selv om regeringen ikke er færdig med at analysere og vurdere forslaget og dets konsekvenser, er det regeringens opfattelse, at forslaget på en række punkter trækker markant i den forkerte retning i forhold til at sikre en konkurrencedygtig jernbanesektor. Det kan fx konkret nævnes, at der med forslaget stilles krav om, at når der kører tog, skal der altid være assistance til rådighed for personer med handicap m.fl. på stationer og i tog, hvilket DSB, Arriva og Trafikselskaberne i Danmark alle i deres høringssvar anfører vil være særdeles omkostningstungt.

Regeringen er derfor bekymret for, at der med forslaget introduceres regler, som vil være uforholdsmæssigt bebyrdende for både staten og jernbanevirksomhederne m.fl., hvorfor regeringen vil arbejde for en balanceret tilgang til regulering af passagerrettighederne på jernbaneområdet, således at reglerne beskytter og tilgodeser passagererne, samtidig med at der sikres rimelige rammevilkår for jernbaneaktørerne.

Regeringen vil endvidere arbejde for, at de nationale økonomiske konsekvenser ved forslaget mindskes, og at der ikke fastsættes regler, som vil have en be-



grænset anvendelighed i forhold til de administrative og økonomiske byrder, som reguleringen medfører.

Side 64/103

### **11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Der er oversendt grund- og nærhedsnotat den 25. oktober 2017.

Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 25. maj og den 30. november 2018.





## Europa-Kommissionens forslag til forordning om forenkling af foranstaltninger til fremme af gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet (Smart TEN-T)

KOM(2018) 277

Revideret notat. Nye afsnit er markeret med en streg i marginen. Hvis alene få ord eller sætninger er ændret, er disse markeret med fed skrift.

### 1. Resumé

*Europa-Kommissionen har ved KOM(2018) 277 af 17. maj 2018 fremsat forslag til forordning om forenkling af foranstaltninger til fremme af gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet (Smart TEN-T).*

**Forslagets** formål er ifølge Kommissionen dels at minimere risikoen for forsinkelser i de enkelte TEN-T-projekter, dels at øge den juridiske sikkerhed for projektivrksættere for derigennem også at tiltrække flere private investorer til transportinfrastrukturen.

Der skal med **forslaget** skabes øget klarhed om de procedurer, som projektivrksætterne skal følge, navnlig i forbindelse med offentlige udbud og udstedelse af tilladelser.

Godkendelsen af TEN-T-projekter skal ifølge forslaget foretages af én myndighed, som påtager sig at administrere hele processen og fungere som et centralt kontaktpunkt (one-stop-shop) for projektivrksættere og andre investorer. Denne myndighed udsteder én samlet afgørelse for et givent transportinfrastrukturprojekt.

Forordningen fastlægger de krav, der skal gælde for de administrative procedurer, som EU-landenes kompetente myndigheder skal følge i forbindelse med godkendelse og gennemførelse af projekter på det såkaldte TEN-T-hovednet, dvs. den særligt prioriterede del af TEN-T-nettet.

Der fastsættes med forslaget en øvre grænse på tre år for hele tilladelsesprocessen. Med forslaget følger desuden en række detaljerede krav og tidsfrister vedrørende samarbejdet imellem myndigheden og projektivrksætteren.

Forslaget vil, hvis vedtaget i sin nuværende form, nødvendiggøre ændringer i dansk ret. Det er sandsynligt, at forslaget vil medføre bebyrdende økonomiske konsekvenser for staten som følge af evt. nødvendige organisationsændringer i forbindelse med oprettelsen af en one-stop-shop.



*Det kan ikke udelukkes, at der også ville kunne blive tale om yderligere udgifter for staten i forbindelse med forslaget, fx til ansættelse af yderligere personale for at kunne opfylde de fastsatte tidsfrister.*

*Regeringen finder, at intentionen med forslaget er positiv. Regeringen vil tage endeligt stilling til forslagets enkeltdele, når de er analyseret nærmere, men har følgende generelle holdning:*

*I forbindelse med udstedelsen af en projekttilladelse er det helt afgørende for regeringen, at den danske model for VVM for større danske transportinfrastrukturprojekter kan fortsætte; dvs. den model, hvor VVM-kravene for et projekt varetages i forbindelse med vedtagelsen af en anlægslov for projektet i Folketinget.*

*Regeringen har forståelse for, at Kommissionen foreslår en samlet øvre grænse på tre år for hele tilladelsesprocessen. Men det er et åbent spørgsmål, om en sådan tidsgrænse ville kunne fungere i praksis, givet at den samme omfattende EU-lovgivning ville skulle overholdes som i dag.*

*Regeringen finder, at det skal undersøges nærmere, om en one-stop-shop, der udsteder én samlet projekttilladelse, vil give en reel merværdi for projektiværksætterne.*

*Regeringen finder det problematisk, at der i forslaget fastsættes meget detaljerede procedurer for, hvordan sagsbehandlingen for projekttilladelser skal foregå.*

*Regeringen er ikke overbevist om, at det er muligt at finde én detaljeret model for godkendelse af transportinfrastrukturprojekter, som vil fungere hensigtsmæssigt i alle EU-lande på én gang. Regeringen ønsker, at der fortsat bliver frihed for det enkelte land til at indrette sagsbehandlingen på en måde, der passer til det pågældende land.*

*Regeringen ønsker, at Kommissionen bør have en maksimal sagsbehandlingstid fra tidspunktet for notifikation til afgørelse, når det kommer til afgørelser vedrørende om et projekts finansieringsmodel er forenelig med EU's statsstøtteregele.*

*Den 17. april 2019 fremsendte formandskabet et kompromisforslag, hvorefter forslaget foreslås omskrevet fra en forordning til et direktiv. Hensigten er bl.a. at skabe større fleksibilitet for medlemsstaterne. Forslagets grundlæggende opbygning er bevaret, men direktivforslaget er generelt mindre detaljeret. Dog er der stadig uklarhed om en række elementer i forslaget og generelt er det uklart, hvordan direktivet væsentligt bidrager til at minimere risikoen for forsinkelser i de enkelte TEN-T-projekter.*



## 2. Baggrund

Europa-Kommissionen har ved KOM(2018) 277 af 17. maj 2018 fremsat forslag til forordning om forenkling af foranstaltninger til fremme af gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet (Smart TEN-T). Forslaget er oversendt til Rådet den 8. juni 2018 i dansk sprogversion.

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 172, og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Forslaget er fremsat som et led i Kommissionens tredje vejpakke. Kommissionen anfører bl.a. i forslaget, at formålet med vejpakken er, at transportsystemerne bliver mere sikre og lettilgængelige, at øge industriens konkurrenceevne og jobsikkerheden og sikre et miljø, der er renere og bedre tilpasset til den nødvendige indsats for at bekæmpe klimaforandringer.

Forslaget har også sammenhæng med Kommissionens meddelelse ”En investeringsplan for Europa” (KOM(2014) 903 final), hvori stimulering af økonomisk vækst og fremme af investeringer i realøkonomien defineres som en central prioritet for Kommissionen. Kommissionen anfører, at investeringer i transportinfrastruktur i høj grad bidrager til at opnå disse mål, fx ved færdiggørelsen af TEN-T-hovednettet, der forventes at generere 4.500 mia. EUR (svarende til 1,8 pct. af EU's BNP) frem til 2030. Når Kommissionen netop fremhæver år 2030, hænger det sammen med, at det i TEN-T-forordningen (EU/1315/2013) er fastlagt, at det såkaldte TEN-T-hovednet skal være færdiggjort senest ultimo 2030, dvs. at infrastrukturen på TEN-T-hovednettet (veje, jernbaner, havne, lufthavne og godsterminaler) senest ultimo 2030 skal leve op til de infrastrukturkrav, der er fastsat i forordningen. Det bredere såkaldte samlede TEN-T-net skal først være færdiggjort ultimo 2050.

Kommissionen peger dog på, at gennemførelsen af TEN-T-projekter udfordres af komplekse administrative procedurer og reguleringsmæssig usikkerhed, som igen kan medføre øgede omkostninger og forsinkelser. Derfor pegede den såkaldte Christophersen-Bodewig-Secchi-handlingsplan fra 2015 (opdateret i 2018) på forenkling af administrative tilladelser, forenkling af regler for udstedelse af tilladelser og andre reguleringsmæssige procedurer som initiativer, der kunne fremme gennemførelsen af TEN-T-nettet. Kommissionen har i sine seneste meddelelser også lagt vægt på, at disse initiativer kunne fremme private investeringer i TEN-T-nettet.

Kommissionen nævner i resuméet af konsekvensanalysen, at det i ekstreme tilfælde kan tage op til 10 år at forberede et infrastrukturprojekt, før det iværksættes, og at det i gennemsnit tager fire-fem år. Det gør private investorer tilbageholdende mht. deltagelse i større infrastrukturprojekter. Kommissionen



forventer, at hvis der ikke handles, vil flere projekter blive yderligere forsinket, og TEN-T-hovednettet vil ikke blive færdiggjort som planlagt i år 2030.

### 3. Formål og indhold

Forordningsforslagets formål er ifølge Kommissionen dels at minimere risikoen for forsinkelser i de enkelte TEN-T-projekter, dels at øge den juridiske sikkerhed for projektiværksættere for derigennem også at tiltrække flere private investorer til transportinfrastrukturen.

Der skal med forordningen skabes øget klarhed om de procedurer, som projektiværksætterne skal følge, navnlig i forbindelse med offentlige udbud og udstedelse af tilladelser, da den nuværende retsstilling ifølge Kommissionen gør ”projekterne mere komplekse og indebærer ekstraomkostninger”.

Kommissionen forventer fordele i form af tidsbesparelser for projekternes implementering, omkostningsbesparelser for brugerne af infrastrukturen, øgede investeringer og fremrykkede investeringer, mindskelse af transportaktiviteternes eksterne følgevirkninger (sparede CO<sub>2</sub>-emissioner, støjdæmpning, mindre luftforurening, mindre trafiktrængsel og færre ulykker) og reducerede administrative omkostninger for projektiværksættere og offentlige myndigheder.

I artikel 1 fastslås det, at forordningen fastlægger de krav, der skal gælde for de administrative procedurer, som EU-landenes kompetente myndigheder skal følge i forbindelse med godkendelse og gennemførelse af projekter på det såkaldte TEN-T-hovednet, dvs. den særligt prioriterede del af TEN-T-nettet, som fastlagt i TEN-T-forordningen (EU/1315/2013). TEN-T-hovednettet består af veje, baner, lufthavne, havne og godsbaneterminaler.

Artikel 2 medfører, at medlemsstater der i deres nationale lovgivningsmæssige rammer har fastlagt bestemmelser om hasteprocedurer og særlig effektiv behandling af bestemte kategorier af projekter også bør bruge disse særlige procedurer for projekterne på TEN-T-hovednettet.

Artikel 3 fastslår, at såfremt der i den nationale lovgivning gives prioritet status til visse projekter i forbindelse med myndighedsbehandling, så skal denne prioriterede status tildeles til projekter på TEN-T-hovednettet.

Artikel 4-6 vedrører integration af de forskellige procedurer for udstedelse af tilladelser til TEN-T-projekter af fælles interesse.

I artikel 4 fastslås det, at godkendelse af TEN-T-projekter foretages af én myndighed, som påtager sig at administrere hele processen og fungere som et centralt kontaktpunkt (kaldet ”kvikskranker” i den danske udgave af forslaget, men herefter one-stop-shops) for projektiværksættere og andre investorer. Denne myndighed udsteder én samlet afgørelse.



I artikel 5 fastlægges bestemmelserne om udpegelse af en kompetent myndighed og dennes rolle. Hvert medlemsland skal senest den dato, forordningen træder i kraft, udpege den myndighed, der har ansvaret for tilladelsesproceduren, herunder at træffe en samlet afgørelse. Det fastlås, at myndigheden koordinerer indgivelsen af alle relevante dokumenter og oplysninger, og at myndigheden udarbejder den samlede afgørelse inden for den i artikel 6 angivne tidsfrist. Denne afgørelse er den eneste retligt bindende afgørelse. Myndigheden skal begrunde sin afgørelse behørigt. Hvis et projekt kræver afgørelser i to eller flere medlemsstater, skal myndighederne sikre effektiv koordinering. De relevante lande skal bestræbe sig på at fastlægge fælles procedurer, navnlig med hensyn til miljøpåvirkninger.

I artikel 6 fastlægges de proceduremæssige trin, der fører til en samlet beslutning, der tillader investoren at gå videre med projektet. Det fremgår, at fasen før indgivelse af ansøgningen, som omfatter perioden fra indledningen af tilladelsesproceduren til indgivelsen af det fuldstændige ansøgningsdossier til den kompetente myndighed, i princippet ikke må overstige to år. Desuden fremgår det, at den kompetente myndighed vurderer ansøgningen og træffer en samlet afgørelse senest ét år fra datoen for indgivelse af det fuldstændige ansøgningsdossier.

På den måde fastsættes med forslaget i artikel 6 en øvre grænse på tre år (to plus et år) for hele tilladelsesprocessen. Artiklen fastlægger også forpligtelserne for projektivrksætteren, som skriftligt skal anmelde projektet hos den kompetente myndighed i hver af de relevante stater. I den forbindelse skal der medsendes en detaljeret beskrivelse af projektet. Den kompetente myndighed skal senest to måneder efter modtagelsen af anmeldelsen enten anerkende eller afvise den. Ved afvisning skal myndigheden begrunde beslutningen. Datoen for myndighedens underskrift på anerkendelsen af anmeldelsen gælder som startdatoen for tilladelsesproceduren.

Herefter følger i artikel 6, stk. 4-7 en række detaljerede krav og tidsfrister vedrørende samarbejdet imellem myndigheden og projektivrksætteren i perioden fra begyndelsen af tilladelsesproceduren (anerkendelse af anmeldelsen) frem til indgivelsen af det fuldstændige ansøgningsdossier samt perioden umiddelbart efter indleveringen af denne.

Det fremgår bl.a., at senest tre måneder fra begyndelsen af tilladelsesproceduren skal den kompetente myndighed, i tæt samarbejde med projektivrksætteren og andre berørte myndigheder, udarbejde en detaljeret beskrivelse af ansøgningen og sende den til projektivrksætteren (det bemærkes, at der her er en fejl i oversættelsen til dansk, hvor der fremgår én måned i stedet for det korrekte tre måneder). Formålet er især at gøre projektivrksætteren opmærksom på tidsplanen for tilladelsesproceduren, og hvad det endelige ansøgningsdossier skal indeholde. Projektivrksætteren indgiver ansøgningsdossieret senest 21 måneder fra modtagelsen af beskrivelsen. Senest to måneder fra indgivelsen af



det fuldstændige ansøgningsdossier bekræfter den kompetente myndighed enten skriftligt overfor projektiværksætteren, at ansøgningsdossieret er fuldstændigt, eller fremsætter en anmodning om fremsendelse af yderligere oplysninger.

I artikel 7 understreges vigtigheden af at koordinere procedurerne for udstedelse af tilladelser på tværs af grænserne, ligesom de europæiske koordinators rolle styrkes for så vidt angår overvågning af disse procedurer.

Artikel 8 fastlægger reglerne for offentlige udbud i forbindelse med grænseoverskridende projekter af fælles interesse. Artiklen slår indledningsvist fast, at offentlige udbud i forbindelse med grænseoverskridende projekter af fælles interesse gennemføres i overensstemmelse med traktaten og forsyningsvirksomhedsdirektivet og/eller udbudsdirektivet. Derudover indeholder artiklen bestemmelser om, at der kun må anvendes ét nationalt retsgrundlag, hvis udbudsprocedurerne gennemføres af en fælles enhed, som de deltagende medlemsstater har oprettet.

Ved undtagelse fra førnævnte direktiver anvendes de bestemmelser, der er fastsat i overensstemmelse med udbudsdirektivets artikel 39, stk. 5, litra a eller forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 57, stk. 5, litra a, medmindre andet er blevet fastsat i en aftale mellem de deltagende medlemsstater. En sådan aftale skal under alle omstændigheder indeholde bestemmelser om anvendelse af ét enkelt nationalt retsgrundlag, når udbudsprocedurerne gennemføres af en fælles enhed.

Artikel 9 omhandler teknisk bistand. Projekterne vil have adgang til de eksisterende ordninger for teknisk bistand, der er baseret på EU-retten, forudsat at de pågældende tjenester har ressourcer til rådighed.

#### **4. Europa-Parlamentets udtalelser**

I Europa-Parlamentet er udvalget for Transport og Turisme (TRAN) udpeget som ansvarlig for betænkningen med Dominique Riquet (ALDE, FR) som ordfører.

TRAN-udvalget vedtog sin betænkning 15. januar 2019.

Den 13. februar 2019 vedtog Europa-Parlamentet sin position på grundlag af Kommissionens forslag til forordning (443 for, 156 imod og 14 hverken for eller imod). Europa-Parlamentet støttede særligt, at der indføres specifikke frister på hvert enkelt stadie af godkendelsesproceduren, herunder at perioden fra starten af godkendelsesproceduren til indgivelsen af en ansøgning principielt ikke må overskride 18 måneder, og at den maksimale periode for hele godkendelsesproceduren er mindre end tre år. Europa-Parlamentet støttede endvidere, at der etableres et enkelt kontaktpunkt for projektiværksættere gennem



udpegning af én enkelt kompetent myndighed, og at offentlige indkøb i forbindelse med grænseoverskridende projekter foreslås gennemført efter en enkelt lovgivning for hele projektet. Endelig ønskede Europa-Parlamentet, at overholdelse af forordningens frister bliver et udvælgelseskriterium for de projekter, der indsendes til Connecting Europe Facility (CEF).

Udvalget for Regional udvikling (REGI) **afgav bidrag til betænkningen 19. november 2018**. Udvalget for Miljø, Folkesundhed og Fødevarerbeskyttelse (ENVI) samt udvalget for Indre Marked og Forbrugerbeskyttelse (IMCO) har besluttet ikke at afgive en udtalelse.

## 5. Nærhedsprincippet

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 172. TEUF artikel 170-172 omhandler de transeuropæiske net, herunder det transeuropæiske transportnet (TEN-T).

Kommissionens anfører i forslaget følgende:

*”Koordineret udvikling af TEN-T-nettet med henblik på at lette transportstrømmene i det europæiske indre marked og øge den økonomiske, sociale og territoriale samhørighed i Unionen kræver, at der træffes foranstaltninger på EU-plan. Tilladelsesprocedurerne varierer meget på tværs af medlemsstaterne med hensyn til antallet af krævede tilladelser og de afgørelser, der skal træffes. Dette gør det vanskeligt at synkronisere udviklingen af nettet. Først når alle TEN-T-nettets elementer er etableret, kan det fungere tilfredsstillende som en helhed og give os alle de potentielle fordele på EU-plan.”*

Regeringen vurderer, at nærhedsprincippet er overholdt.

TEN-T-nettet for veje, baner, lufthavne, havne og godsbaneterminaler er defineret i TEN-T-forordningen (EU/1315/2013). Der er endvidere i TEN-T-forordningen angivet en særlig prioritet del af TEN-T-nettet, som er af særlig europæisk betydning, kaldet TEN-T-hovednettet. Kommissionen foreslår i Smart TEN-T-forslaget (artikel 1), at forordningens genstand og anvendelsesområde er TEN-T-hovednettet (dvs. ikke hele TEN-T-nettet).

Hvad angår artiklerne 3-6, der gælder for alle projekter på TEN-T-hovednettet (grænseoverskridende såvel som nationale), anerkender regeringen, at de grænseoverskridende projekter er særligt vanskelige at gennemføre, da de implementeres i mindst to lande, og derfor skal forholde sig til forskellige nationale regler. Det vurderes derfor at være i overensstemmelse med nærhedsprincippet, at Kommissionen i forslaget særligt adresserer grænseoverskridende projekter, og i den forbindelse fastlægger regler for koordination af projekterne og mere fleksible udbudsregler.



Regeringen finder desuden, at selvom et bestemt projekt på TEN-T-hovednettet kun implementeres i ét land, vil projektet typisk være af betydning for den europæiske transport i bredere forstand, hvorfor det ikke vurderes at være i modsætning til nærhedsprincippet at fastsætte visse fælles regler for godkendelsesprocesserne.

Regeringen mener dog, at det i forbindelse med godkendelsesproceduren ikke er nødvendigt eller hensigtsmæssigt med så detaljerede regler for sagsbehandlingen, som Kommissionen lægger op til i artikel 4-6, og vil derfor arbejde for, at forslaget gøres mere fleksibelt for så vidt angår bestemmelserne om, hvordan sagsbehandlingen skal foregå, idet medlemsstaterne derved får mulighed for at indrette godkendelsesprocessen under hensyn til nationale, regionale og lokale hensyn.

## **6. Gældende dansk ret**

Forslaget er en forordning, og vil derfor have direkte retsvirkning i Danmark. Forslaget vil, hvis vedtaget i sin nuværende form, nødvendiggøre ændringer i dansk ret.

## **7. Konsekvenser**

### *Lovgivningsmæssige konsekvenser*

Det fremgår af præambelens betragtning 4, at hvis der er en forpligtelse til at foretage miljørelaterede vurderinger af projekter efter VVM-direktivet (2011/92/EU som ændret ved 2014/52/EU) og andre nærmere omtalte direktiver, skal der etableres en one-stop-shop for at effektivisere og strømline beslutningsprocesserne.

I VVM-direktivets artikel 2, stk. 3, og i den danske implementering på Transport-, Bygnings- og Boligministeriets område (navnlig lov nr. 658 af 8. juni 2016 om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love § 17 q og § 38 q), er der alene pligt til at etablere en one-stop-shop, når der er krav om miljøvurdering efter VVM-direktivet, habitat- og fugledirektivet. I resten af de nævnte direktiver, i forslagets præambel betragtning 4, er der alene mulighed for at indføre en one-stop-shop.

Forslaget vil derfor medføre, at der skal foretages en ændring af de danske regler, da miljørelaterede vurderinger kan være bredere og uden for ministeriets egen implementering af VVM-direktivet. Det samme gør sig gældende på Miljø- og Fødevareministeriets område.

I forslagets præambel betragtning 6 nævnes også behovet for at afgrænse projektet, og det sker med en henvisning til proceduren i VVM-direktivets artikel 5, stk. 2. Afgrænsningen af miljørapporten (scoping) er i dag fakultativ, men





den vil med forslaget blive obligatorisk. Det betyder ligeledes en ændring af de danske regler, da de afspejler en mulighed for at undlade scoping.

### *Statsfinansielle konsekvenser*

Kommissionen forventer, jf. resuméet af konsekvensanalysen, at etableringen af one-stop-shops på nationalt plan i perioden 2018-2030 vil medføre administrative omkostninger på ca. 97 mio. kr. (13 mio. EUR) på EU-plan for de myndigheder, der udsteder tilladelser. Det fremgår ikke af forslaget eller konsekvensanalysen, hvad den danske andel af disse udgifter forventes at være.

På baggrund af ovenstående vurdering fra Kommissionen, er det sandsynligt, at forslaget vil medføre bebyrdende økonomiske konsekvenser for staten som følge af evt. nødvendige organisationsændringer i forbindelse med oprettelsen af en dansk one-stop-shop.

Det kan ikke udelukkes, at der også ville kunne blive tale om yderligere udgifter for staten i forbindelse med forslaget, fx til ansættelse af yderligere personale for at kunne opfylde de fastsatte tidsfrister.

Evt. statsfinansielle konsekvenser ved forslaget afholdes, jf. budgetvejledningens retningslinjer, inden for ressortministeriets egne rammer.

Forslaget har ikke konsekvenser for den danske andel af udgifterne i relation til EU's budget.

Regeringen vil analysere forslagets statsfinansielle konsekvenser nærmere.

### *Samfundsøkonomiske konsekvenser*

Der er på nuværende tidspunkt ikke foretaget en analyse af de samfundsøkonomiske konsekvenser ved forslaget.

Det bemærkes, at Europa-Kommissionen mener, at forslaget vil medføre betydelige positive samfundsøkonomiske konsekvenser på europæisk plan. Denne vurdering hviler på en antagelse om, at forslaget dels vil minimere risikoen for forsinkelser i de enkelte TEN-T-projekter, dels vil øge den juridiske sikkerhed for projektiværksættere og dermed tiltrække flere private investorer til transportinfrastrukturen.

Regeringen vil analysere forslaget nærmere.

### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Regeringen vil analysere forslaget nærmere med henblik på at klarlægge, om der kan være positive erhvervsøkonomiske konsekvenser som følge af, at pro-



ektiværksættere, der anlægger infrastrukturprojekter, med forslaget får én samlet indgang til de offentlige myndigheder, eller om der tværtimod kan være en risiko for, at forslagets detaljerede bestemmelser vedr. tidsplaner og processer for myndighedsgodkendelse kan medføre øgede administrative byrder for projektiværksætterne, herunder de private projektiværksættere.

## 8. Høring

Kommissionens forslag har været sendt i høring i EU-specialudvalget for transport, bygning og bolig med frist for bemærkninger den 4. juni 2018.

Der er modtaget høringssvar med indholdsmæssige bemærkninger fra DI Transport, Dansk Transport og Logistik, ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport og Dansk Erhverv.

De indkomne bemærkninger er refereret nedenfor.

### DI Transport:

DI Transport er generelt positiv over for forslaget, der har til hensigt at medvirke til mobiliseringen af yderligere finansiering, sikre synlighed og teknisk assistance til investering i infrastruktur.

DI støtter færdiggørelsen af det transeuropæiske transportnet (TEN-T) og finder ovennævnte forslag nyttigt i bestræbelserne på at skabe tilstrækkelig opbakning såvel politisk som finansielt til etableringen af grænseoverskridende europæiske infrastrukturprojekter.

DI støtter inddragelsen af alternative private finansieringsformer i infrastrukturprojekter som beskrevet i Christophersen-Bodewig-Secchi-rapporten: *Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects*. Forslaget sigte på hurtigere implementering af infrastrukturprojekter vil styrke såvel borgere som det europæiske erhverv.

DI finder det endvidere positivt, at forslaget strømliner og forenkler ansøgnings- og tilladelses processerne for TEN-T projekter – også mellem to medlemslande.

### Dansk Transport og Logistik:

Der er givetvis de bedste intentioner bag forslaget, og i en dansk sammenhæng kunne man nok ønske sig, at der havde været en mere smidig og hurtig fremdrift i fx Femern Bælt projektet. Og der er jo andre TEN-T-relaterede projekter af stor interesse for Danmark, herunder en HH-forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg samt en udvikling af Jyllands-korridoren til Norge – herunder særligt for jernbanegods.



Hensigten med forslaget, forstår vi, er at fremskynde og lette udstedelse af nødvendige tilladelser til infrastrukturprojekter. En sådan lettelse bør gøre TEN-T-projekterne mere interessante for investeringer, især privat kapital, som TEN-projekterne i den grad har brug for. En særlig udfordring for især den internationale godstransport er tilvejebringelsen af parkeringsfaciliteter for lastbiler og faciliteter herunder til overnatning for lastbilchauffører.

Forslaget synes dog at indebære et nyt beslutningslag og en forudsætning om, at medlemsstaterne ikke kan løse udfordringerne selv og bilateralt. Dette ekstra beslutningslag med endnu flere involverede myndigheder kan potentielt øge omkostningerne og komplikationerne, og i forlængelse af det ser DTL, at forslaget kan indeholde subsidiaritetsproblemer.

#### ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport:

##### Generelle bemærkninger

Kommissionen fremlægger her et forslag til ny forordning, hvis formål er at sikre mere enkle regler og procedurer ved realiseringen af de såkaldte TEN-T-projekter. TEN-T står for ”det transeuropæiske transportnet” og definerer den vigtigste europæiske infrastruktur.

ITD er yderst positivt indstillet over for Kommissionens forslag, og foreningen støtter det derfor. Udviklingen af velfungerende, grænseoverskridende transportnet har siden etableringen af det indre marked tilbage i starten af 1990’erne udgjort en vigtig del af EU-politikken.

Via en række fælles europæiske krav og standarder til for eksempel bane- og vejinfrastrukturen har TEN-T-programmet til formål at fremme den grænseoverskridende mobilitet i EU. De enkelte projekter er dermed med til at styrke den fri bevægelighed for varer og arbejdskraft på tværs af medlemsstaterne.

EU fremmer udbygningen af den grænseoverskridende transportinfrastruktur på TEN-T-nettet via økonomisk støtte til større projekter. Det sker især via infrastrukturfonden ”Connecting Europe Facility” (CEF), der i indeværende budgetperiode (2014 – 2020) råder over et budget til transportinfrastruktur på over 20 mia. kr. Et aktuelt eksempel på en støttetildeling fra CEF er den kommende dansk/tyske faste forbindelse over Femern Bælt.

Når Kommissionen nu fremlægger et udkast til ny forordning skyldes det, at de nuværende regler ikke fungerer ordentligt. Kommissionen anfører således, at mange TEN-T-projekter i dag oplever store forsinkelser i forhold til det planlagte. Årsagen hertil er typisk et utal af komplicerede administrative procedurer og regler, der skal overholdes, før der kan opnås finansiel EU-støtte. Det er også et problem, at der er for mange myndigheder inde over sagsbehandlingen. Der er således eksempler på, at et TEN-T-projekt kan tage op til 10 år at blive



godkendt, og i sagens natur kommer projekterne derfor meget sent i gang og bliver stærkt forsinkede. Det oprindelige europæiske TEN-T-netværk skulle efter planen være klar i 2030, men Kommissionen vurderer, at den tidsplan ikke kan holde - medmindre der nu tages initiativer til at nedbryde overflødige administrative hindringer. Kommissionen bemærker, at der ved grænseoverskridende vej- og baneprojekter alt for ofte opstår vanskeligheder med koordineringen af projekterne mellem medlemsstaterne. Nogle projekter kan godt være hurtigt behandlet i den ene medlemsstat, mens den nødvendige godkendelse af en given infrastruktur i nabostaten på samme tid kan trække i langdrag. Det er et problem, at der i mange medlemsstater er alt for mange lokale, regionale og statslige interesser inde over projekterne. Disse forhold indebærer forsinkelser, fordyrelser og ikke mindst stor investeringsusikkerhed. En del TEN-T-projekter har således ikke kunnet gennemføres endnu, fordi interesserede private investorer har trukket sig fra infrastrukturprojekterne på grund af usikkerhed.

Konkret foreslås, at der i hver medlemsstat udnævnes en og kun én organisatorisk myndighed, der får det samlede ansvar for TEN-T-projekter. På den måde kan unødvendige administrative procedurer undgås, og juridiske barrierer kan afklares hurtigt og enkelt.

Gennemførelsen af forordningsforslaget vil efter Kommissionens opfattelse medvirke til, at konkrete EU-infrastrukturprojekter ikke forsinkes unødigt, og at der skabes den nødvendige sikkerhed, så privatkapital vil interessere sig - og beslutte sig - for investering i vej- og baneinfrastruktur. ITD ser samlet set positivt på forslaget om at forenkle og strømline de nuværende administrative byrder. ITD hilser det også velkommen, at der i højere grad skabes sikkerhed for overholdelse af deadlines, hvilket alt andet lige medfører, at projekterne kan gennemføres hurtigere end i dag. For ITD er det vigtigt, at det samlede TEN-T-netværk også rent faktisk er virkeliggjort - som det har været planen længe - senest i 2030.

Bemærkninger til de enkelte paragrafforslag

#### *Artikel 1:*

Den indledende artikel beskriver kort det overordnede formål med forordningen.

ITD har ingen bemærkninger.

#### *Artikel 2:*

Artiklen definerer 5 relevante begreber. For eksempel defineres, hvad der forstås ved "et grænseoverskridende projekt af fælles interesse", og hvad der forstås ved "den kompetente myndighed".



ITD har ingen bemærkninger hertil.

Side 77/103

#### *Artikel 3:*

Det omtales her, hvordan der gives prioritet til bestemte infrastrukturprojekter. Der bør anvendes specifikke og fælles godkendelsesprocedurer, og de skal administreres af én ansvarlig myndighed i den berørte medlemsstat. Endvidere forpligtes medlemsstaterne til at sikre den hurtigst mulige juridiske og praktiske godkendelse, således at et givet TEN-T-projekt kan komme hurtigt i gang.

ITD er tilfreds med, at der skabes mere fremdrift i TEN-T-projekterne.

#### *Artikel 4:*

Her foreslås, at der alene bør træffes én afgørelse om vurderingen af mulige TEN-T-projekters virkeliggørelse. Afgørelser truffet af EU på den ene side og af medlemsstaterne på den anden side skal koordineres med hinanden. Fordelene ved at foretage en koordinering medfører, at tidsplaner ikke begynde at skride, og at de administrative byrder for såvel virksomheder som myndigheder tilsvarende bliver lavere. ITD har ingen bemærkninger hertil.

#### *Artikel 5:*

Her foreslås krav om, at der i hver medlemsstat eksisterer én ansvarlig administrativ myndighed, der står for alle TEN-T-godkendelsesprocedurer. Myndigheden skal udgøre det eneste kontaktsted for borgere, virksomheder og andre, og den får det fulde ansvar for TEN-T-projekterne i den pågældende stat. Myndigheden har til opgave - under iagttagelse af fælles EU-procedurer - at sikre en hurtig og enkel arbejdsgang, så tidsplaner, godkendelser og juridiske regler overholdes. Formålet er, at projekterne ikke risikerer at blive unødigt forsinket.

ITD støtter dette.

#### *Artikel 6:*

I denne artikel stilles der krav om, at proceduren med godkendelse af TEN-T-projekter skal overholde bestemte deadlines. Præ-ansøgningsfasen må for eksempel højst udgøre 2 år. Der foreslås derudover fastlagt andre mere tekniske deadlines, og den samlede proces med at få godkendt et TEN-T-projekt må som udgangspunkt ikke overstige 3 år.

ITD er tilfreds med dette forslag, da det sikrer en langt hurtigere sagsbehandling end i dag, og alt andet lige betyder det, at infrastrukturprojekters realisering vil blive fremskyndet i forhold til i dag.



#### *Artikel 7:*

Side 78/103

De involverede medlemsstater forpligtes til at sikre en fælles tidsplan for et givet TEN-T-projekt. Artiklen indeholder også bestemmelse om, at en af EU udpeget koordinator nøje skal følge projektets fremdrift. Koordinatoren får mulighed for at bede den nationalt ansvarlige infrastrukturmyndighed om løbende at få udarbejdet skriftlige rapporter om projektets udvikling.

ITD har ingen bemærkninger hertil.

#### *Artikel 8:*

Her omtales kort regler for de procedurer, der skal tages i anvendelse ved udbudsforretninger og ved indgåelse af kontrakter med bygherrer. Procedurene skal overholde gældende EU-direktivregler.

ITD støtter forslaget.

#### *Artikel 9:*

Her anføres en teknisk bestemmelse om behovet for bistand i forbindelse med implementeringen af forordningen.

ITD har ingen kommentarer hertil.

#### *Artikel 10:*

Det foreslås, at projekter, der allerede er i gang, og som arbejder ud fra nuværende administrative procedurer, ikke omfattes af nærværende forordning.

ITD kan støtte dette forslag.

#### *Artikel 11:*

Artiklen indeholder en bestemmelse om tidspunktet for forordningens ikrafttrædelse. Det fremgår, at reglerne skal træde i kraft 20 dage efter offentliggørelsen af forslaget. Ingen bemærkninger.

#### Dansk Erhverv:

(SLD - Specialforeningen for Logistik og Distribution tilslutter sig bemærkningerne fra Dansk Erhverv).

Dansk Erhverv ser positivt på Kommissionens ønske om forenkling af de administrative procedurer på dette område.



TEN-T er en helt central del af den europæiske infrastruktur og af stor betydning for transporter-hvervet generelt, hvorfor der skal sættes et effektivt system op for deres gennemførelse.

Dansk Erhverv bifalder, at der er fokus på private investorer i forhold til TEN-T projekter, da dette er med til at sikre en kortere tidshorisont fra tanke til handling. Generelt støtter Dansk Erhverv OPS/OPP både nationalt og internationalt, da det giver store samfundsmæssige gevinster.

Udfordringerne, fsva. TEN-T projekter, fordeler sig imellem de lange administrative procedurer, der går forud for godkendelserne, og legalt tovtrækkeri mellem medlemsstaterne, når et projekt går over en eller flere grænser.

Det er også positivt, at indføre en one-stop-shop løsning, så der kun er én national myndighed der tager sig af projekterne. Det vil være med til at opbygge ekspertise indenfor denne myndighed, hvilket vil lette procedurerne yderligere. Målet skal være, at disse myndigheder indgår i et netværk på tværs af landegrænserne, så de fungerer som en samlet helhed, der fjerner de barrierer, som vi ellers har set så ofte.

## 9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

**Under det østrigske formandskab i efteråret 2018 blev** forslaget modtaget med blandede reaktioner fra medlemsstaterne. Forslagets formål om bl.a. at minimere risikoen for forsinkelser af projekter på det transeuropæiske transportnets hovednet (TEN-T) blev hilst velkommen, men flere medlemsstater har understreget, at forordningen ikke bidrager til at sikre opfyldelsen af formålet og i visse tilfælde vil have modsat effekt.

En del medlemsstater har desuden udtrykt bekymring om indførelsen af en såkaldt *single competent authority* (én enkelt kompetent myndighed), der skal være ansvarlig for en samlet og integreret planlægning- og beslutningsproces, dvs. én myndighedsgodkendelse. Derudover har flere medlemsstater været meget kritiske over for forslagets detaljeniveau, herunder i relation til indførelsen af frister for planlægning- og beslutningsproces samt struktureringen af beslutningsprocesserne. Flere medlemsstater har således peget på en række udfordringer med den praktiske implementering af forslaget såvel som afledte konsekvenser på lokalt og regionalt niveau i forhold øgede omkostninger og øget bureaukrati.

Desuden har en række medlemsstater stillet sig spørgende i forhold til forslagets overholdelse af nærhedsprincippet, idet de bemærkede, at indførelsen af en samlet og integreret myndighedsudstedelse samt indførelsen af en *single competent authority* vil begrænse medlemsstaternes kompetence til nationalt at strukturere og organisere nationale myndigheder og procedurer med den konsekvens, at forslaget begrænser nationale beslutningsprocesser.



Endvidere har flere medlemsstater anført, at forslaget kan være kontraproduktivt, idet en samlet og integreret planlægning- og beslutningsproces kan lede til øget bureaukrati og dermed længere processer.

Endelig har enkelte medlemsstater stillet spørgsmålstegn ved, om valget af retsakt, dvs. en forordning, er mest optimal med henvisning til andre typer af retsakter, herunder direktiver og retningslinjer, bedre vil kunne sikre en nødvendig fleksibilitet for medlemsstaternes implementering.

Den 17. april 2019 udsendte det rumænske formandskab et kompromisforslag, hvorefter forslaget foreslås omskrevet fra en forordning til et direktiv. Hensigten er at skabe større fleksibilitet for medlemsstaterne. Forslagets grundlæggende opbygning er bevaret, men direktivforslaget er generelt mindre detaljeret. Anvendelsesområdet foreslås indskrænket til alene at gælde TEN-T-nettets hovednetkorridorer. Forslaget centrerer fortsat omkring en kompetent myndighed, der er ansvarlig for at fremme godkendelsesproceduren. Myndigheden skal udpeges på et passende administrativt niveau, og medlemsstaterne kan udpege kompetente myndigheder i forhold til projekter, kategorier eller geografisk område. Den samlede godkendelsesproces foreslås maksimalt at vare fire år med mulighed for forlængelse i ekstraordinære tilfælde. Endelig indeholder kompromisforslaget forslag til krav om adgangen til informationer om sagsbehandlingen og frister m.m.

Kompromisforslaget tillader større fleksibilitet for medlemsstaterne. Dog er der stadig uklarhed om en række elementer i forslaget og generelt er det uklart, hvordan direktivet væsentligt bidrager til at minimere risikoen for forsinkelser i de enkelte TEN-T-projekter. Ved nyt kompromisforslag af 14. maj 2019 har formandskabet foreslået enkelte præciseringer.

## **10. Regeringens generelle holdning**

Regeringen finder, at intentionen med forslaget er positiv. Det kan konstateres, at nogle vigtige transportinfrastrukturprojekter i Europa bliver forsinkede pga. komplicerede godkendelsesprocedurer. Det gælder særligt de grænseoverskridende projekter, der skal godkendes i (mindst) to lande. Hvis projekterne kunne godkendes hurtigere, ville det alt andet lige være til gavn for gods- og passagertransporten i Europa, idet mobiliteten ville forøges og trængslen reduceres.

Regeringen kan støtte, at forslaget kun finder anvendelse på TEN-T-hovednettet og ikke på det samlede TEN-T-net, da TEN-T-hovednettet er den infrastruktur, som er defineret som værende vigtigst i et europæisk perspektiv.

Regeringen finder det vigtigt, at forslaget ikke medfører væsentlige udgifter og administrative byrder for medlemsstaterne.





Regeringen vil tage endeligt stilling til forslagets enkeltdele, når de er analyseret nærmere, men har følgende generelle holdning til forslagets enkeltdele.

Regeringen har forståelse for, at Kommissionen foreslår en samlet øvre grænse på tre år for hele tilladelsesprocessen, så man for nogle projekters vedkommende principielt hurtigere end i dag ville nå frem til anlægsfasen. Men det er et åbent spørgsmål, om en sådan tidsgrænse ville kunne fungere i praksis, givet at den samme omfattende EU-lovgivning ville skulle overholdes som i dag. Der er eksempelvis grænser for, hvor hurtigt en VVM-undersøgelse (vurderinger af virkninger på miljøet) kan gennemføres, når bestemmelserne om scoping og one-stop-shop i VVM-direktivet henholdsvis skærpes og udvides.

Regeringen har sympati for tanken om, at projektiværksættere får én samlet indgang til det offentlige. Det vil alt andet lige gøre det enklere at søge om godkendelse af et transportinfrastrukturprojekt. Men det skal sikres, at den konkrete model herfor ikke medfører forøget bureaukrati for de offentlige myndigheder, da et sådant udfald heller ikke ville komme projektiværksætterne til gavn.

Kommissionen foreslår, at det fremover skal være én offentlig myndighed, der udsteder en samlet projekttilladelse (one-stop-shop). Det lyder i overskriftsform som en simplificering. Men regeringen finder, at det skal undersøges nærmere, om en sådan ordning vil give en reel merværdi for projektiværksætterne, idet man ikke kommer udenom, at flere offentlige myndigheder under alle omstændigheder ville blive involveret i udarbejdelsen af en sådan tilladelse; bl.a. idet mængden af EU-lovgivning der i den forbindelse skal overholdes er betydelig, og ikke bliver reduceret med dette forslag.

Såfremt man ville gå videre med tanken om en *single competent authority* (én enkelt kompetent myndighed) bør denne enhed placeres på højeste administrative niveau nationalt og have den nødvendige viden, ressourcer og ansvar til at lede alle aspekter af projekter for derved at sikre en effektiv beslutningskompetence.

I forbindelse med udstedelsen af en projekttilladelse er det helt afgørende for regeringen, at den danske model for VVM for større danske transportinfrastrukturprojekter kan fortsætte; dvs. den model, hvor VVM-kravene for et projekt varetages i forbindelse med vedtagelsen af en anlægslov for projektet i Folketinget. Kommissionen har mundtligt givet tilsagn om, at denne model skal kunne fortsætte uændret. Det vil under forhandlingerne blive vurderet, om der er behov for at gøre teksten mere eksplicit på dette punkt, så der ikke opstår tvivl herom.

Regeringen finder det problematisk, at der i forslagets artikel 6, stk. 4-8 fastsættes meget detaljerede procedurer for, hvordan sagsbehandlingen for projekttilladelser skal foregå i de enkelte lande. Det gælder fx spørgsmålet om,



hvad en ansøgning skal indeholde. Denne del af forslaget risikerer at skabe mere bureaukrati og eventuelt også unødige organisationsændringer, der ikke i sig selv vil medføre hurtigere sagsbehandlingstider. Det bemærkes, at der i forvejen findes detaljerede krav i øvrig EU-lovgivning til forberedelsen af infrastrukturprojekter, fx i seneste ændring af VVM-direktivet (2014/52/EU).

Man skal i den forbindelse huske på, at de 28 EU-lande i dag har meget forskellige regler for projekttilladelser, og at disse forskelligheder bl.a. er begrundet i forskellige forvaltningsretlige traditioner, fx vedr. inddragelse af civilsamfundet og nabohøringer.

Der er også betydelige forfatningsmæssige forskelle vedr. fx forholdet imellem nationalstaten og lokale og regionale myndigheder. Hvor det fx i Danmark typisk er Folketinget, der godkender et større transportinfrastrukturprojekt ved vedtagelse af en anlægslov, er kompetencen til godkendelse i visse andre lande uddelegeret til delstater eller (andre) lokale og regionale myndigheder.

Regeringen er på den baggrund ikke overbevist om, at det er muligt at finde én detaljeret model for godkendelse af transportinfrastrukturprojekter, som vil fungere hensigtsmæssigt i alle EU-lande på én gang. Regeringen ønsker, at der fortsat bliver frihed for det enkelte land til at indrette sagsbehandlingen på en måde, der passer til det pågældende land.

Regeringen havde gerne set, at Kommissionen var mere ambitiøs mht. tidsgrænserne for Kommissionens egen sagsbehandling. Kommissionen nævner i betragtning (12) behandlingen af statsstøttesager, men uden at angive en tidsfrist for Kommissionens sagsbehandling.

Regeringen ønsker, at Kommissionen bør have en maksimal sagsbehandlingstid fra tidspunktet for notifikation til afgørelse, når det kommer til afgørelser vedrørende om et projekts finansieringsmodel er forenelig med EU's statsstøtteregler. Kommissionen har forklaret, at det ikke er muligt at skrive en sådan maksimal sagsbehandlingstid ind i denne forordning, da området er omfattet af eksklusiv unionskompetence.

Kommissionen henholder sig dog også til, at man har igangsat et internt arbejde med henblik på at forbedre processerne omkring statsstøttekontrollen, herunder inkorporere muligheden for, at Kommissionen – på foranledning af medlemslandene – kan definere en særlig hurtig procedure for TEN-T-projekterne. Regeringen ønsker, at en sådan procedure implementeres hurtigst muligt, og vil fortsætte dialogen med Kommissionen om emnet.

Regeringen finder det positivt, at Kommissionen for de grænseoverskridende projekter fastslår, at det skal være muligt for et selskab, der er ejet af flere lande, selv at fastsætte hvilket af de involverede landes udbudsregler, man ønsker



at følge, på samme måde som det allerede i dag er tilfældet for selskaber, der er ejet af ét land.

Side 83/103

Regeringen finder, at det i artikel 9 bør slås fast, at muligheden for at bede EU (dvs. Kommissionen) om teknisk assistance til implementeringen af projekter af fælles interesse også gælder projekter, hvor de administrative procedurer allerede er påbegyndt ved forordningens ikrafttrædelse. Teksten er pt. uklar. Desuden bør det fremgå, hvad denne tekniske bistand kan bestå af.

### **11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Sagen er senest forelagt Folketingets Europaudvalg den 30. november 2018.

Grund- og nærhedsnotatet er fremsendt til Folketingets Europaudvalg den 5. juli 2018.



## Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om afskaffelse af sæsonbestemt tidsomstillinger og ophævelse af direktiv 2000/84/EF

Side 84/103

KOM(2018) 639

Revideret notat. Nye afsnit er markeret med en streg i marginen. Hvis alene få ord eller sætninger er ændret, er disse markeret med fed skrift.

### 1. Resumé

Kommissionen fremlagde den 12. september 2018 forslag om at afskaffe de sæsonbestemte tidsomstillinger og ophæve direktiv 2000/84/EF.

Afskaffelsen vil i praksis indebære, at de nugældende regler om obligatorisk omstilling til og fra sommertid i marts og oktober ophæves, og at det fremadrettet ikke vil være tilladt for EU's medlemslande at foretage sæsonbestemte tidsomstillinger i forhold det enkelte lands standardtid.

Medlemslandene vil fortsat selv skulle bestemme deres standardtid, men vil med afskaffelsen af de sæsonbestemte tidsomstillinger skulle beslutte, om de permanent vil ændre deres standardtid.

I de fleste lande i Europa svarer standardtiden (vintertiden) til den tidszone landet befinder sig i. Det betyder, at solen står højest på himlen omkring kl 12. Nogle lande er dog tidsforskudt fra deres naturlige tidzone, herunder eksempelvis Frankrig og Spanien, der begge befinder sig naturligt i den vesteuropæiske tidszone (greenwich mean time), men har valgt at deres standardtid skal følge den centraleuropæiske tidszone (greenwich mean time +1). Solen står derfor højest på himlen omkring kl 13.

Danmark ligger i den centraleuropæiske tidzone, og Danmarks nuværende standardtid (vintertid) svarer til centraleuropæisk tid. Hvis Danmark overgår til permanent sommertid, vil Danmarks standardtid fremover følge den østeuropæiske tidszone, og solen vil året rundt stå højest på himlen omkring kl 13.

Umiddelbart vurderes forslaget at have mindre lovgivningsmæssige konsekvenser.

Forslaget om afskaffelse af sæsonbestemte tidsændringer kan have brede samfundsøkonomiske og erhvervsøkonomiske konsekvenser. På baggrund af de videnskabelige undersøgelser af effekterne af tidsskiftet mellem vinter- og sommertid, kan **man** dog ikke konkludere klart, om effekterne ved tidsskiftet samlet set er positive eller negative. Det vurderes ikke, at forslaget vil have statsfinansielle konsekvenser.



*Der har været foretaget en grundig høring af civilsamfund, interesseorganisationer og erhverv, ligesom en offentlig debat i civilsamfundet er pågået.*

*Blandt erhvervsorganisationer er der en vis enighed om, at det ikke er afgørende, om den nuværende omstilling til og fra sommertid afskaffes eller bevares. Hvis tidsomstillingen afskaffes, er der dog enighed om, at det er vigtigt, at der sker en harmonisering af tidszonerne mellem de enkelte medlemslande pga. bekymringen for, at man ender med et kludetæppe af tidszoner. Derudover er der delte holdninger til, om der ved afskaffelsen af tidsomstillingerne bør indføres permanent sommertid eller permanent normaltids.*

*De indlæg i debatten, som er kommet fra almindelige borgere, er ligesom erhvervet delt i spørgsmålet.*

## **2. Baggrund**

Kommissionen har ved KOM nr. 639 af 12. september 2018 fremsendt forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om afskaffelse af sæsonbestemte tidsomstillinger og ophævelse af direktiv 2000/84/EF. Forslaget er oversendt i dansk sprogversion den 18. september 2018.

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 114 og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Kommissionen angiver som baggrund for forslaget, at borgere i EU, Europa-Parlamentet og et voksende antal medlemslande i stigende grad har sat spørgsmålstegn ved, om ordningen med en tidsomstilling hvert halve år bør fortsætte.

Kommissionen har derfor gennemført en offentlig høring i løbet af sommeren 2018, der resulterede i 4,6 mio. besvarelser, hvoraf 84 % af respondenterne gik ind for at afskaffe den halvårslige tidsomstilling. Spørgsmålet er ligeledes blevet rejst af transportministre i forbindelse med de seneste rådsmøder i december 2017 og juni 2018, og en række medlemslande har givet udtryk for, at de helst vil afskaffe den gældende ordning.

Kommissionen finder det nødvendigt at sikre, at det indre marked fungerer ordentligt, hvorfor en koordineret afskaffelse af den halvårslige tidsomstilling sikrer en ensartet tilgang. Kommissionens forslag stiller medlemslandene frit i forhold til, om de vil anvende såkaldt sommertid eller vintertid som standardtid.

Kommissionen giver udtryk for, at det vil være hensigtsmæssigt, at der foregår en vis koordination mellem medlemslandene i forhold til valg af den standardtid, som de hver især vil anvende fra 2019. På nuværende tidspunkt er med-



lemslandene fordelt på tre tidszoner, hvoraf hovedparten har valgt at følge centraleuropæisk tid.

### 3. Formål og indhold

Det overordnede formål med forslaget er ifølge Kommissionen, at borgerne, Europa-Parlamentet og et voksende antal medlemslande har sat spørgsmålstegn ved, om den nuværende ordning med en tidsomstilling hvert halve år bør fortsætte. Kommissionen finder, at det er vigtigt at have harmoniserede EU-regler på dette område for at sikre, at det indre marked fungerer korrekt.

Kommissionen foreslår derfor at afskaffe de sæsonbestemte tidsomstillinger i EU, idet det sikres, at medlemslandene fortsat selv kan bestemme deres standardtid; navnlig om de vil anvende sommertiden som deres standardtid på permanent basis, eller om de vil anvende den nuværende standardtid (såkaldt vintertid) på permanent basis.

Forslagets indhold består af, at:

1. medlemslandene fra den 1. april 2019 ikke længere må ændre deres standardtid som følge af årstidernes skifte, og
2. medlemslandene vil fortsat frit kunne ændre deres standardtid, så længe ændringen ikke er sæsonbestemt. Medlemslandene bør i så fald underrette Kommissionen i god tid af hensyn til det indre markeds funktion. Hvis et medlemsland har givet en sådan meddelelse og ikke har trukket den tilbage senest seks måneder før datoen for anvendelsen af den planlagte ændring, skal medlemslandet gennemføre ændringen.

Da forslaget bestemmer, at medlemslandene skal gennemføre direktivet senest den 1. april 2019, betyder det, at den sidste obligatoriske omstilling til sommertid således finder sted den 31. marts 2019. Medlemslande, der ønsker at ændre deres standardtid til ”permanent sommertid” skal herefter ikke foretage sig yderligere. Medlemslande, der ønsker at fastholde den nugældende standardtid (vintertid), kan ifølge forslaget foretage en tidsomstilling den 27. oktober 2019 fra sommertid til vintertid (standardtid), hvorefter det ikke længere er muligt at foretage sæsonbestemte tidsomstillinger.

Medlemslandene skal ikke som sådan tage stilling til valget af standardtid i medfør af forslaget, men da formålet med forslaget er at afskaffe sæsonbestemte tidsomstillinger, vil medlemslandene alligevel skulle træffe beslutning om, hvorvidt de vil anvende sommertid eller såkaldt vintertid som standardtid. Hvis medlemslandene ikke aktivt vælger en ny standardtid, videreføres den nugældende standardtid (vintertid).

### 4. Europa-Parlamentets udtalelser



Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF art. 294) medlovgiver.

Europa-Parlamentet vedtog den 8. februar 2018 beslutning om bestemmelser vedrørende tidsskifteordninger. Beslutningen opfordrede Kommissionen til at foretage en grundig vurdering af direktiv 2000/84/EF om bestemmelser vedrørende sommertid og om nødvendigt at fremsætte et forslag om ændring af direktivet. Europa-Parlamentet henviste til, at en række borgerinitiativer havde henledt opmærksomheden på borgernes bekymringer med hensyn til den halvårslige tidsomstilling. Europa-Parlamentet henviste desuden i beslutningen til, at det er afgørende at bevare en samlet EU-tid, selv efter udløbet af de halvårslige tidsskift. Europa-Parlamentet henviste **endelig** til, at det tidligere har rejst spørgsmålet til Kommissionen i forespørgsel til mundtlig besvarelse O-000111/2015 af 25. september 2015. Dengang afviste Kommissionen at foretage sig yderligere i sagen med henvisning til, at de eksisterende regler om tidsskifte var gavnlige, og at de fleste medlemslande gik ind for at besvare reglerne.

Betænkningen vedr. sæsonbestemte tidsomstillinger har været diskuteret i 7 udvalg i Europa-Parlamentet med transportudvalget som koordinerende udvalg. Europa-Parlamentets forskellige udvalg har været positive over for afskaffelsen af sæsonbestemte tidsomstillinger, men mente at koordineringen af en harmoniseret medlemsstatstid kunne blive et problem.

Europa-Parlamentet fremsatte derfor et ændringsforslag, som omfatter, at Kommissionen etablerer en koordineringsmekanisme til harmonisering af medlemsstaternes fastsættelse af standardtid. Koordineringsmekanismen skal bestå af en repræsentant fra hver medlemsstat samt en repræsentant fra Kommissionen. Medlemsstaten skal underrette Kommissionen om dens fastlæggelse af standardtid, hvorefter koordineringsmekanismen vil drøfte indvirkningen for det indre marked og meddele medlemsstaten, hvis standardtiden får for stor indvirkning. Europa-Parlamentets ændringsforslag giver Kommissionen kompetence til at gennemføre en delegeret retsakt, hvor Kommissionen kan udskyde anvendelsesdatoen for direktivet med maksimalt 12 måneder. Dette kan Kommissionen gøre brug af, hvis medlemsstaterne fastlægger en standardtid, som er skadelig for det indre marked. Afskaffelsen af tidsomstillinger skal i henhold til ændringsforslaget ophæves med virkning fra den 1. april 2021.

Kommissionens oprindelige forslag vedr. sæsonbestemte tidsomstillinger blev på plenaren den 26. marts 2019 forkastet med 399 for, 228 imod, medens 24 afstod fra at stemme.

Europa-Parlamentets samlede ændringsforslag til betænkningen vedr. sæsonbestemte tidsomstillinger blev den 26. marts 2019 vedtaget på plenaren med stemmerne 410 for, 192 imod, medens 51 afstod fra at stemme.



## 5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at undersøgelsesresultater viser, at det er vigtigt at have EU-regler på dette område for at sikre, at det indre marked fungerer ordentligt. Eftersom der ifølge Kommissionen i stigende grad sættes spørgsmålstegn ved den nuværende sommertidsordning, er en koordineret afskaffelse af det halvårslige tidsskifte ifølge Kommissionen den eneste mulighed for fortsat at sikre en ensartet tilgang. For netop at sikre denne ensartede tilgang foreslår Kommissionen derfor at ophæve sommertidsordningen i EU, og at overlade det til hver enkelt medlemsland at vælge sin standardtid.

Regeringen er enig i, at nærhedsprincippet er overholdt fsva forslaget om afskaffelse af sæsonbestemte tidsomstillinger og ophævelse af direktiv 2000/84/EF.

Det bør dog bemærkes, at Kommissionen med forslaget foreslår, at medlemslandene bliver forpligtet til at *underrette* Kommissionen, når medlemslandene beslutter at ændre deres standardtid. Når et medlemsland har givet Kommissionen en sådan meddelelse og ikke har trukket den tilbage senest seks måneder før datoen for anvendelsen af den planlagte ændring, *skal* medlemslandet *gennemføre* ændringen. Denne forpligtelse følger af forslaget og har ikke tidligere været gældende, idet beslutninger om ændring af standardtid træffes af hvert enkelt medlemsland og dermed er medlemslandenes prærogativ.

## 6. Gældende dansk ret

Valget af tidszone – og dermed standardtid - ligger inden for de enkelte medlemslandes suverænitet og kan således ikke besluttes på EU-niveau. Det vil derfor være op til hvert enkelt medlemsland at vurdere, om det vil skifte tidszone for på den måde at kunne få permanent sommertid hele året. Kommissionen har i forbindelse med lanceringen af forslaget lagt vægt på, at beslutningen, om hvilken tidszone et medlemsland tilhører, ligger bedst hos de enkelte medlemslande.

Spørgsmålet om sæsonbestemte tidsomstillinger er omfattet af følgende regulering:

### *National lovgivning fsva sæsonbestemte tidsomstillinger*

- Lov nr. 223 af 24. april 1974 om anvendelse af sommertid
- Anordning nr. 858 af 26. september 2001 om fastsættelse af sommertid fra og med år 2002

### *National lovgivning fsva standardtid (tidszone)*





- Lov nr. 83 af 29. marts 1893 om tidens bestemmelse

## 7. Konsekvenser

### *Lovgivningsmæssige konsekvenser*

Såfremt forslaget vedtages, skal *Lov nr. 223 af 24. april 1974 om anvendelse af sommertid* samt *Anordning nr. 858 af 26. september 2001 om fastsættelse af sommertid fra og med år 2002*, som gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/84/EF af 19. januar 2001 om sommertid, ophæves.

Herefter skal Danmark tage stilling til, om Danmarks standardtid (såkaldt vintertid) skal fortsætte, eller om Danmark skal skifte tidszone. Såfremt det besluttes at skifte tidszone, forudsætter det en lovændring af den nugældende *Lov nr. 83 af 29. marts 1893 om tidens bestemmelse*, som fastsætter Danmarks standardtid. Såfremt det besluttes at fastholde Danmarks standardtid, kræver det ingen lovændring.

### *Økonomiske konsekvenser*

Forslaget om afskaffelse af sæsonbestemte tidsændringer kan have brede samfundsøkonomiske og erhvervsøkonomiske konsekvenser. På baggrund af de videnskabelige undersøgelser af effekterne af tidsskiftet mellem vinter- og sommertid, kan dog ikke konkludere klart, om effekterne ved tidsskiftet samlet set er positive eller negative.

Selvom afskaffelsen af tidsskiftet ikke i sig selv vil have væsentlige erhvervsøkonomiske konsekvenser, vil en øget fragmentering i medlemsstaternes tidszoner kunne have negative erhvervsøkonomiske og forbrugermæssige konsekvenser. Dette vil i høj grad afhænge af, hvordan udfaldet af de enkelte medlemslandes valg af tidszone bliver, specielt de nærmeste nabolande og handelspartnere, herunder bl.a. Tyskland og Sverige.

Det vurderes ikke, at forslaget vil have statsfinansielle konsekvenser.

Herudover kan Danmarks eventuelle efterfølgende beslutning om valg af standardtid have konsekvenser for kultur- og fritidsforeninger, erhvervslivet samt civilsamfundet.

Som det fremgår af høringssvarene nedenfor, er der ikke enighed blandt høringsparterne om, hvilken standardtid Danmark bør vælge at indføre, hvorfor den valgte standardtid må antages at have negative konsekvenser for nogen og positive konsekvenser for andre.

## 8. Høring



## Resume af høringsvar og offentlig debat

Side 90/103

*Blandt erhvervsorganisationer er der en vis enighed om, at det ikke er afgørende, om den nuværende omstilling til og fra sommertid afskaffes eller bevares. Hvis tidsomstillingen afskaffes, er der dog enighed om, at det er vigtigt, at der sker en harmonisering af tidszonerne mellem de enkelte medlemslande pga. bekymringen for, at man ender med et kludetæppe af tidszoner. Derudover er der delte holdninger til, om der ved afskaffelsen af tidsomstillingerne bør indføres permanent sommertid eller permanent normaltids.*

*De indlæg i debatten, som er kommet fra almindelige borgere, er ligesom erhvervet delt i spørgsmålet.*

Forslaget er sendt i høring i en bred kreds af interessenter.

Forslaget er både sendt til EU-specialudvalget for Transport, Bygning og Bolig, i interministeriel høring, hvor man har bedt alle ministerier om at videresende høringen til relevante aktører, til det Grønlandske Selvstyre og det Færøske Landsstyre, ligesom at der er foretaget en telefonisk høring af en række interesseorganisationer med anmodning om tilkendegivelser af deres holdning til forslaget. Den telefoniske høring er fulgt op af en tilsvarende skriftlig høring.

Der er indkommet høringsvar fra følgende interessenter.

### Dansk Byggeri har sendt følgende bemærkninger:

Dansk Byggeri har ikke en holdning til sommer- eller vintertid, eller til skiftet imellem dem, men vi meget kraftigt fraråde, at de enkelte lande selv skal beslutte tidsindstilling. Hensynet til arbejdstagere, der passerer over grænserne og de mange varer og tjenesteydelser, der dagligt krydser grænserne, tilsiger, at det vil være meget u hensigtsmæssigt, at klokken ikke er det samme i Sønderjylland og Nordtyskland og i København og i Malmø.

### Dansk Industri har sendt følgende bemærkninger:

DI har telefonisk over for Transport-, Bygnings- og Boligministeriet tilkendegivet, at man ikke umiddelbart ser et bydende behov for at ophæve de eksisterende regler for sæsonmæssig skift af tid (mellem sommer- og vintertid) og dermed nogen egentlig nytte ved Kommissionens initiativ.

Er der imidlertid et bredt ønske i Rådet om at ophæve det gældende regelsæt og introducere et nyt tidsregime, ser DI ikke umiddelbart større vanskeligheder derved. Dog er det vigtigt for DI at pointere, at man ønsker harmoniseret løsning i EU. Harmoniseret i en form, hvor EU-medlemslandene alle anvender samme tid som standard.



Kommissionen lægger i forslaget op til en harmonisering, hvor kravet om at skifte mellem sommer- og vintertid ophæves for unionen, men det vil dog være op til det enkelte medlemsland at vælge ny standardtid. De betyder, at man i yderste konsekvens risikerer en situation, hvor vore nærmeste naboer og samhandelspartnere anvender én standardtid, mens Danmark anvender en anden standardtid. Det vil ikke være en gunstig situation for erhverv og virksomheder.

DI har drøftet Kommissionens forslag med en række af sine medlemmer inden for særligt transport- og turismeerhvervet, det vil være nogle af de væsentlige sektorer, for hvem et permanent sæsonskift kan have en vis betydning.

Man bør i forhandlingerne overveje trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser ved f.eks. at vælge sommertid som ny standardtid. Sommertid hele året vil betyde en meget sen solopgang i vinterhalvåret.

DI kan umiddelbart se fornuft i, at man i det mindste vælger samme standardtid som Tyskland.

#### DTL – Danske Vognmænd har sendt følgende bemærkninger:

Det er for DTL meget vigtigt, at de enkelte medlemslande ikke individuelt kan fastsætte deres tidszone, men at tidszonerne skal være ens for Centraleuropa fx mellem Danmark, Tyskland og Sverige. Det gælder ikke mindst i forhold til anvendelsen af takografen til kontrol af køre-/hviletidsreglerne. At fx Storbritannien er en time efter og Finland en time foran, kan i DTLs optik fastholdes.

DTLs medlemsvirksomheder har gennemgående mere brug for lys om formiddagen end om eftermiddagen, herunder i forbindelse med på- og aflæsning herunder fx med kran. De vil derfor foretrække normaltid frem for sommertid hele året, hvis de nugældende halvårlige skift afskaffes.

Alternativt foretrækker DTL, at man fortsætter med de nuværende skift mellem normaltid og sommertid.

#### Erhvervsflyvningens sammenslutning har sendt følgende bemærkninger:

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i denne høring.

ES har ikke bemærkninger til, om man fastholder tidsskift, men til, at det ikke er hensigtsmæssigt at tillade de enkelte medlemsstater at afgøre, om de vil vælge sommertid eller vintertid.

EU risikerer at blive et kludetæppe af tidszoner, hvilket er uhensigtsmæssigt.

#### Forbrugerrådet TÆNK har sendt følgende bemærkninger:



Forbrugerrådet Tænk vurderer, at Europa-Kommissionens forslag til direktiv om afskaffelse af det obligatoriske skift til og fra sommertid og om ophævelse af direktiv 2000/84/EU ligger uden for vores interesseområde og vil derfor undlade at forholde os hertil. Forbrugerrådet Tænk kan således ikke tages til indtægt for at støtte forslaget eller for at gøre det modsatte.

#### Dansk Erhverv har sendt følgende bemærkninger:

Dansk Erhverv har modtaget ministeriets høring af 20. september 2018 vedrørende ovennævnte.

Vi har endvidere modtaget og besvaret en telefonisk forespørgsel fra ministeriet i sagen og har endelig afgivet bemærkninger til Kommissionens høring om samme 4. – 16. august d.å.

Vi kan oplyse, at Dansk Erhverv støtter forslaget om afskaffelse af skifte mellem sommer- og vintertid, idet vi vurderer at ulemperne ved den nuværende ordning er større end gevinsterne. Vi støtter endvidere Kommissionens indstilling om, at afskaffelsen gennemføres koordineret på EU-plan således at området i videst muligt omfang harmoniseres.

Efter nærmere drøftelser med medlemskredsen skal Dansk Erhverv støtte at vi i Danmark fastholder standardtiden i stedet for at indføre permanent sommertid. Dette af hensyn til de erhverv, der har brug for bedst muligt lys om morgenen.

#### DTU Management og DTU Transport har sendt følgende bemærkninger:

Formålet med lovforslaget er at afgøre om de sæsonbestemte tidsomstillinger i EU skal afskaffes, og om direktiv 2000/84/EF dermed skal ophæves.

Som udgangspunkt støtter vi at afskaffe sæsonbestemte tidsomstillinger, da denne omstilling giver forstyrret søvn, og da det kan tage om til en uge, før søvnrytmen er tilbage til normal<sup>1</sup>.

Forskningen vedrørende, hvorvidt sæsonbestemte tidsomstillinger har en negativ indvirkning på trafiksikkerheden, er splittet<sup>1</sup>, og nogle studier viser en negativ effekt på trafiksikkerheden som følge af sæsonbestemte tidsomstillinger, mens andre studier ikke finder nogen effekt. Et studie fra USA viser, at afskaf-

---

<sup>1</sup> Harrison, y. (2013). The impact of daylight saving time on sleep and related behaviours. Sleep medicine reviews, 17 (4), 285-292.



felsen af sommer-/vintertid formentligt vil kunne øge trafikikkerheden<sup>2</sup>. Studiet viser, at sommertid hele året ville kunne mindske fodgængeruheld med 13 % og biluheld med 3 %, grundet at vi får lysere aftener, og at der er flere fodgængere ude om aftenen. Derimod finder et finsk studie<sup>3</sup>, at antallet af trafikuheld ikke øges som følge af sæsonbestemte tidsomstillinger. Derudover viser forskning, at det er mere trafikfarligt at skifte til sommertid end til vintertid på grund af den manglende time, når man skifter til sommertidsperioden, og den dermed manglende søvn<sup>1</sup>.

Sammenholdt med resultaterne fra USA nævnt overfor<sup>2</sup>, vil man dog kunne argumentere for, at sommertid er at foretrække som en helårløsning. Man skal derudover være opmærksom på den potentielle negative effekt, som sæsonbestemte tidsomstillinger har på personer med søvnsygdomme, affektive psykiske lidelser eller bipolar lidelse<sup>3</sup>. Disse befolkningsgrupper påvirkes i højere grad af forstyrret søvn og kan dermed udgøre en særlig risiko for trafikikkerheden i forbindelse med tidsomstillinger.

På baggrund af ovenstående støtter vi forslaget om at afskaffe vekslen imellem sommer- og vintertid.

#### Dansk Arbejdsgiverforening har sendt følgende bemærkninger:

Dansk Arbejdsgiverforening (DA) har følgende bemærkninger til ovenstående høring udsendt den 13. september 2018.

DA er enig med Europa-Kommissionen i, at skiftet mellem sommer- og normalt tid bl.a. er forbundet med en lang række administrative byrder. DA har f.eks. indgået en aftale om skift mellem sommer- og normalt tid med LO for at håndtere betaling af løn m.v. ved overgangene mellem sommer- og normalt tid på virksomheder med 3-holdsskift/natarbejde.

Det forhold, at Europa-Kommissionen i sit forslag gør det valgfrit for medlemslandene at bestemme, hvilken zonetid de fra 2019 vil benytte, risikerer dog at skabe et EU, der permanent er opdelt i forskellige zonetider, hvilket alt andet lige også er administrativt byrdefuldt.

DA finder derfor, at det bør være en forudsætning for dansk opbakning til forslaget, at der samtidig kan indgås en politisk aftale EU-landene imellem om, at landene overgår til samme zonetid.

---

<sup>2</sup> Coate, D., & Markowitz, S. (2004). The effects of daylight and daylight saving time on US pedestrians' fatalities and motor vehicle occupant fatalities. *Accident Analysis & Prevention*, 36. 351-357.

<sup>3</sup> Lahti, T., Nysten, E., Haukka, J., Sulander, P., & Partonen, T. (2010). Daylight saving time transitions and road traffic accidents. *Journal of Environmental and Public Health*, 1-3.



I den forbindelse anbefaler DA, at regeringen arbejder for, at den valgte zonetid bliver den nuværende sommertid.

Drivkraft Danmark har sendt følgende bemærkninger:

Vi er enige med Europa-Kommissionen i, at skiftet mellem sommer- og normaltid blandt andet kan være forbundet med en lang række administrative byrder.

Men det forhold, at Europa-Kommissionen i sit forslag gør det valgfrit for medlemslandene at vælge, hvilken zonetid de fra 2019 vil benytte, risikerer dog at skabe et EU, der permanent er opdelt i forskellige zonetider, hvilket alt andet lige også er administrativt byrdefuldt.

Vi finder derfor, at det bør være en forudsætning for dansk opbakning til forslaget, at der samtidig kan indgås en politisk aftale EU-landene imellem om, at landene overgår til samme zonetid. I den forbindelse anbefaler vi, at regeringen arbejder for, at den valgte zonetid bliver den nuværende sommertid.

HORESTA har sendt følgende bemærkninger:

HORESTA takker indledningsvist for muligheden for at afgive høringssvar vedr. afskaffelsen af sæsonbestemte tidsomstillinger.

For dansk hotel-, restaurant- og turismeerhverv vejer hensynet til sommertid, enten som permanent tid eller som en tidsomstilling mellem vintertid og sommertid, tungere end de mulige fordele ved afskaffelsen af sæsonbestemte tidsomstillinger.

Hensynet til et effektivt indre marked er vigtigt for såvel turisme som øvrige erhverv på tværs af EU. HORESTA forholder sig derfor som udgangspunkt positivt til færrest mulige begrænsninger mellem EU-landene og anerkender fordelene ved en fælles fastlæggelse af tid og ensartede tidsomstillinger mellem EU-landene.

Men for hotel-, restaurant- og turismeerhvervet i Danmark er det helt afgørende, at der med forslaget om afskaffelse af tidsomstillingen mellem sommer- og vintertid sker en permanentgørelse af sommertiden i Danmark.

*Sommertid er afgørende for turismeerhvervet*

Udsigten til lune sommeraftener og fantastisk natur bringer hvert år tusindvis af turister ud i det danske sommerland. De gyldne sommeraftener og solnedgangen ved vores kyster er blandt både danskernes og de udenlandske turisternes favoritter. Lyset, tiden og ikke mindst timingen heraf er afgørende for dansk turisme og de naturoplevelser, som vi kan byde på.



Vi har selvfølgelig mere at byde på i Danmark. Men langt de fleste aktiviteter finder sted og er afhængig af de lyse timer. Begrænses de lyse timer, så begrænses udbuddet af aktiviteter og oplevelser til danskere som turister.

Den lille havfrue, zoologisk have eller Mols Bjerge er ikke meget værd indhulet i mørke. Det samme gælder en kajaktur i det sydfynske ø-hav, et spil golf på Marbækbanen ved Esbjerg eller klippeklatring på de bornholmske klipper. Her er de lyse timer afgørende for aktivitet og dermed for rentabilitet for den enkelte operatør og virksomhed.

Danskere som turister har taget udelivet til sig. Vi spiser, drikker og hygger os på de stadig flere caféer og restauranter, der tilbyder udendørsservering. Madmarkeder og streetfood skyder op på gader og pladser. Vi har fået byer med liv og aktivitet. Og ikke mindst vækst og jobs i restauranterhvervet, som i dag er Danmarks største jobskaber. Også her er de lyse timer afgørende for aktivitet og rentabilitet.

Derfor er spørgsmålet om sommertid eller vintertid ikke blot et spørgsmål om, hvorvidt vi synes det er rart eller bedst med lys om morgenen eller aftenen. Det er et spørgsmål om rammevilkår, omsætning, vækst og arbejdspladser.

En afskaffelse af tidsomstillingen mellem vintertid og sommertid, hvor vintertiden permanentgøres vil betyde en times tabt omsætning hver eneste dag i 7 måneder for restauranter, forlystelser og andre turismevirksomheder. Det vil have store konsekvenser for udbuddet af aktiviteter til turister og tilsvarende stor betydning for turismevirksomhederne og dansk turisme generelt set.

Der arbejdes aktivt både politisk og i erhvervet for, at turismesæsonen skal vare længere, og at det kan betale sig at holde åbent en større del af året. Det har en stor indflydelse på både vækst, udvikling og arbejdspladser i hele landet. Afskaffelse af sommertiden vil have den direkte modsatte effekt. Det vil forkorte sæsonen og udfordre rentabiliteten.

Dansk turisme er i forvejen udfordret af svære rammevilkår og vores konkurrenceevne er svækket. Vi har et meget højere omkostnings- og prisniveau end vores konkurrenter. Og vi er dybt afhængige af, at vi på anden vis kan tiltrække gæster og turister.

Dansk turisme har brug for sommertiden og de lyse eftermiddags- og aftentimer, ikke mindst i forår- og efterårssæsonen, for at skabe oplevelser til danskere og turister. For at skabe aktivitet og omsætning - og dermed jobs og vækst særlig i områder udenfor de store byer.

Færre lyse timer sidst på dagen kan bogstavelig talt risikere at slukke lyset for vækst og jobskabelse i dansk turisme, som er meget afhængig af de lyse eftermiddags- og aftentimer. Derfor er det afgørende, at vi i Danmark sikrer som-



mertiden og de lyse sommeraftener, så vi kan tiltrække og tilbyde oplevelser til turister fra nær og fjern.

### *Tiden er et nationalt anliggende*

Der er store nationale forskelle på dagslængden i løbet af året. Særligt de nord-europæiske lande har store variationer i antallet af lyse timer alt efter årstiden. De sydeuropæiske lande har derimod et mere konstant antal af lyse timer året rundt. Betydningen af tidsomstillingen mellem vintertid og sommertid - og betydningen af tidsfastsættelsen - varierer derfor markant mellem EU-landene.

Mængden af dagstimer – og solskinstimer - og dermed mulighederne for oplevelser er et konkurrenceparameter i turismen. Her har de nordeuropæiske lande af geografiske årsager en udfordring, idet dagslyset varierer mere end, hvad det gør i sydligere lande.

De enkelte lande har muligheden for at kompensere for denne forskellighed, ved at placere landet i den mest fordelagtige tidszone. Det ændrer naturligvis ikke ved antallet af lyse dagtimer, men har indflydelse på mulighederne for at udnytte dagstimerne bedst muligt.

Derfor er det fortsat vigtigt, at beslutningen om, hvad tiden skal være, er en sag for det enkelte EU-medlemsland. Det er både af hensyn til rammevilkår for vigtige erhverv som turisme- og oplevelseserhvervet, men også af hensyn til at tilgodese sundhedsfremmende fritidsaktiviteter i naturen og på de mange uoplyste idrætsanlæg samt hensyn til forskellige nationale traditioner, kulturer m.v.

### *Den 'ekstra' time ligger bedst om aftenen - og kan ikke erstattes*

Vi har for nuværende godt syv måneders sommertid og fem måneders vintertid. Ingen tvivl om at afskaffelsen af disse tidsomstillinger og tilpasningen heraf vil have mærkbar indflydelse på vores hverdag.

Vi går typisk i skole og tager oftest på arbejde først på dagen, mens vores fritids- og idrætsaktiviteter ligger sidst på dagen. For langt de flestes vedkommende foregår forpligtelserne først på dagen inden dørene, mens de mange udendørs fritidsmuligheder er afhængig af det naturlige lys. Derfor vil en permanentgørelse af sommertiden i højere grad tilgodese danskernes fritidsmæssige interesser og muligheder - hvad enten det er som aktiv idrætsudøver, gæst på en restaurant eller turist i eget land.

Kunstig belysning og varmelamper kan på ingen måde genskabe disse mange mistede lyse timer. Det er hverken økonomisk eller miljømæssigt forsvarligt -





endsige muligt at etablere sådanne installationer på alle de berørte attraktioner, seværdigheder, idrætsanlæg, pladser eller virksomheder.

HORESTA vil derfor på det kraftigste opfordre til, at *hensynet til sommertid, enten som permanent tid eller som en tidsomstilling mellem vintertid og sommertid, vejer tungere for Danmark end de mulige fordele ved afskaffelsen af sæsonbestemte tidsomstillinger.*

Hvis tidsomstillingen skal afskaffes, er det afgørende, at vi i Danmark permanentgør sommertiden. Placeringen af den 'ekstra' lyse time ligger bedst om aftenen - både for danskerne og det danske hotel-, restaurant- og turismeerhverv.

LO har sendt følgende bemærkninger:

LO har i EU-specialudvalget for konkurrenceevne, vækst og forbrugerspørgsmål og i EU-specialudvalget for Transport, Bygning og Bolig modtaget forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om afskaffelse af sæsonbestemte tidsomstillinger og ophævelse af direktiv 2000/84/EF i høring.

Det er LO's opfattelse, at der er visse fordele ved de eksisterende sæsonbestemte tidsomstillinger i forhold til udvalgte erhverv som fx de grønne brancher. Muligheden for at arbejde - særligt i foråret - en time længere i dagslys er til gavn for brancherne og lønmodtagerne. Ligeledes betyder sommertiden, at man i den varme periode kan starte tidligere og derved undgå noget af eftermiddagsvarmen.

Ved at afskaffe tidsomstillingerne kan man i et vist omfang forvente, at arbejdstiden vil blive omlagt, så mange af de ansatte i disse brancher vil blive bedt om at møde ind tidligere for at udnytte lyset og undgå varme. Denne mulige omlægning af arbejdstiden finder vi u hensigtsmæssig.

Hvis det fremover bliver muligt for medlemsstaterne selv at vælge, hvilken zonetid de vil benytte, risikerer det skabe et EU opdelt i forskellige zonetider. Det kan give en lang række udfordringer i forbindelse med for eksempel samhandel og krydsning af grænser. Det bør derfor være en forudsætning for eventuel dansk opbakning til forslaget, at der samtidig indgås en politisk aftale EU-landene imellem om, at landene overgår til samme zonetid.

KL har sendt følgende bemærkninger:

Som KL forstår forslaget, lægges der op til at sommertid skal gælde hele året.

Permanent sommertid kan evt. have positiv betydning for borgere Sydeuropa – men i Nordeuropa vil det betyde endnu mørkere morgener i vinterhalvåret. Mange borgere har mindre energi i vinterhalvåret – og har mere behov for lyset



ved dagens start end sidst på eftermiddagen. Det gælder både institutionsbørn, skolebørn, teenagere, psykisk og socialt sårbare borgere – og en lang række personer i ordinære jobs. Det vil således få varig negativ betydning for en lang række borgere, såfremt der indføres permanent sommertid i vinterhalvåret.

Forslaget vil formentlig også have en række samfunds- og privatøkonomiske konsekvenser. Såvel offentlige institutioner som private firmaer skal anvende mere lys om formiddagen. Pba. den korte høringsfrist er høringssvaret ikke politisk behandlet i KL.

DSB har sendt følgende bemærkninger:

Europa-Kommissionen offentliggjorde den 18. september 2018 forslag til direktiv om afskaffelse af sæsonbestemte tidsomstillinger og ophævelse af direktiv 2000/84/EF.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har anmodet om DSB's eventuelle bemærkninger hertil.

DSB lægger vægt på, at der af hensyn til kunderne fortsat kommer til at gælde ensartet regler i EU på dette område. Den nuværende lovgivning, der foreskriver skift mellem sommertid og normaltid, er til irritation for de kunder, som rejser, når tidsskiftet finder sted. I den dimension er forslaget en gevinst. DSB har en vis forståelse for, at der inden for enkelte områder måske kunne være behov for en vis overgangsordning i 2019, som indeholdt i forslaget, men finder at der bør være tungtvejende grunde til at etablere en overgangsordning. Sådanne tungtvejende grunde ses ikke at fremgå af forslaget.

DSB har ikke yderligere bemærkninger til forslaget.

ITD har sendt følgende bemærkninger:

Generelle bemærkninger

ITD har overordnet set ikke noget imod, at de nuværende EU-regler om normal- /sommertid ophæves. Foreningen er enig med Kommissionen i, at der er mange gode grunde til at ophæve de nuværende regler. ITD ønsker dog fortsat fælles og ensartede regler i hele EU, og ITD foreslår, at medlemsstaterne ikke skal have adgang til at etablere egne nationale regler. Vi henstiller til, at EU-lande inden for samme tidszone forpligtes til at fastholde princippet om én og samme tid. Se vore bemærkninger til artikel 2 nedenfor.

Bemærkninger til de enkelte artikler

§ 1:



Ingen bemærkninger.

Side 99/103

§ 2:

Med forslaget i artikel 1, stk. 1 følger i realiteten, at hver enkelt EU-medlemsland kan vælge mellem enten en helårlig standardtid eller en helårlig sommertid.

Kommissionens forslag risikerer efter ITD's opfattelse at betyde, at der fremover vil kunne være eksempler, hvor nabolande oplever forskellige helårs normal- eller sommertider. Hvad ville der fx ske, hvis Danmark måtte beslutte sig til at have normaltid hele året, mens Tyskland og Sverige modsat måske etablerede en helårlig sommertid? Problemet vil selvsagt være stort for grænsependlere, for langturschauffører og for alle de mange andre, der hver dag arbejder internationalt.

Chauffører har i deres lastbiler en såkaldt tachograf, der løbende måler deres køre-hvile-tid. I tachgrafen kører UTC-tiden altid i baggrunden, og aktiviteterne registreres i UTC-tid.

Men tachografens "eksterne" ur, som vises i tachografens display, skal jo være indstillet til den til enhver tid gældende lokaltid, da det er den tid, chaufføren/vognmanden skal forholde sig til.

Det vil derfor være u hensigtsmæssigt, hvis chaufføren skal ændre den lokale tid i tachografen, hver gang han krydser grænsen mellem to lande med uens helårstider.

ITD er således betænkelig ved, at der i henhold til Kommissionens forslag kan opstå et kludetæppe af forskellige nationale særregler i EU. En sådan situation fremmer ikke det indre markeds virkemåde og vil medføre praktiske og administrative problemer for bl.a. den internationale landevejstransport. Hertil følger ikke ubetydelige meromkostninger for erhvervslivet.

ITD kan støtte, at de nuværende regler ophæves. Dog bør EU's medlemsstater opnå enighed om, at alle medlemslande inden for samme tidszone forpligtes til at have én og samme tid hele året. Om den tid så er "sommertid" eller "vintertid", er for så vidt underordnet.

§ 3:

Ingen bemærkninger.

§ 4:

Ingen bemærkninger.



§ 5:

Side 100/103

Ingen bemærkninger.

DIF/DBU har sendt følgende bemærkninger:

For DIF, der repræsenterer knap 2 millioner medlemmer i 62 specialforbund, er debatten om sommertidens afskaffelse langt vigtigere end blot en snak om at stille havemøbler frem eller tilbage.

Vores holdning er klar; en afskaffelse af sommertiden vil få alvorlige konsekvenser for fodboldklubberne i Danmark, udendørsidrætten generelt og folkesundheden i bred forstand, fordi afskaffelsen vil gøre det vanskeligere at gennemføre udendørsaktiviteter som eksempelvis en fodboldsæson, hvis den ekstra lyse aften time forsvinder i sommerhalvåret.

Sommertidens forlængende aftenlys gør det ganske simpelt muligt for sportsklubber, idræts- og fritidsforeninger at afholde turneringer og anden udeaktivitet fra først på aftenen til solnedgang. Hvis sommertiden afskaffes, vil råderummet til sådanne aktiviteter blive indskrænket fra de nuværende 5-6 måneder til 3 måneder henover sommeren. Det betyder mindre banetid, mindre udetid og dermed også færre aktive medlemmer i det danske foreningsliv. Derfor vil det efter vores opfattelse være en fejl at afskaffe sommertiden.

På ovenstående baggrund er DIF og DBU tilhængere af en løsning, hvor sommertiden gøres permanent eller nuværende ordning bibeholdes. Overvejes en løsning, hvor vintertiden gøres permanent, udtrykker vi hermed vores bekymring og appellerer til, at en sådan beslutning må bero på en grundig og tilbunds gående undersøgelse af konsekvenserne for DIFs 9.000 idrætsforeninger.

DAF har sendt følgende bemærkninger:

Dansk Atletik Forbund (DAF), er en del af Danmarks Idrætsforbund og repræsenterer 42.000 medlemmer. Derudover arrangerer vores foreninger også op imod 1.000 motionsløb årligt hvori en stor gruppe af de over 1 mio. borgere der regelmæssigt løber eller går, deltager.

For alle er debatten om sommertidens afskaffelse vigtigere end blot en snak om at stille havemøbler frem eller tilbage.

Afskaffelse af sommertiden vil få alvorlige konsekvenser for vores aktiviteter i Danmark, udendørsidrætten generelt og folkesundheden i bred forstand, fordi afskaffelsen vil gøre det vanskeligere at gennemføre udendørsaktiviteter hvis den ekstra lyse aften time forsvinder i sommerhalvåret.



Sommertidens forlængende aftenlys gør det ganske simpelt muligt for sportsklubber, idræts- og fritidsforeninger og andre at afholde turneringer og anden udeaktivitet fra først på aftenen til solnedgang. Hvis sommertiden afskaffes, vil råderummet til sådanne aktiviteter blive indskrænket fra de nuværende 5-6 måneder til 3 måneder henover sommeren. Det betyder mindre træningstid, mindre udetid og dermed også færre aktive medlemmer i det danske foreningsliv og de hundredetusinder af motionister der løber eller går i naturen. Derfor vil det efter vores opfattelse være en fejl at afskaffe sommertiden.

På ovenstående baggrund er Dansk Atletik Forbund tilhængere af en løsning, hvor sommertiden gøres permanent eller nuværende ordning bibeholdes. Overvejes en løsning, hvor vintertiden gøres permanent, udtrykker vi hermed vores bekymring og appellerer til, at en sådan beslutning må bero på en grundig og tilbunds gående undersøgelse af konsekvenserne for alle vores foreninger, medlemmer og andre idrætsaktive der dyrker vores sport.

#### Dans Golf Union har sendt følgende bemærkninger:

Vi har følgende konkrete bemærkninger til forslaget:

For en udendørsidræt som golf anser vi det som problematisk, hvis der fremover bliver vintertid hele året. Hermed vil den ekstra lyse aften blive forsvundet, hvilket vil gå udover antal spillede golfrunder i Danmark, da lige netop dette tidspunkt er der, hvor de mest populære starttider ligger. De tabte golfrunder vil ikke kunne hentes i den ekstra lyse tid om morgenen.

En times mindre golf om aftenen vil svare til ca. 30 personer færre vil kunne spille en runde golf om dagen pr. klub. Det svarer på landsplan til ca. 1 mio. færre golfrunder pr. år.

Meget hold-træning og mange turneringer ligger i aftenrummet. En begrænsning af dette vil dermed også påvirke det sociale miljø i klubberne – et miljø der er meget vigtigt for spillernes fortsatte tilknytning til golfsporten.

Vintertid hele året vil betyde færre aktive golfspillere og dermed et samfundsmæssigt tab, bl.a. i relation til folkesundheden.

Det vil betyde økonomiske problemer for de danske golfklubber, da antallet af starttider og medlemmer vil falde samtidig med at omkostningerne til at drive et golfanlæg vil være de samme.

Dansk Golf Union vil således foretrække en løsning, hvor sommertiden gøres permanent eller nuværende ordning bibeholdes, idet det vil give flest mulige lyse timer om eftermiddagen/aftenen, hvilket er det tidspunkt, hvor de fleste danskere spiller golf.



Vi håber, at vores betragtninger vil blive taget med i overvejelserne omkring de sæsonbestemte tidsomstillinger.

## 9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Enkelte lande synes at støtte forslaget, mens enkelte lande har meddelt, at man ikke kan støtte forslaget. Majoriteten af medlemslandene mener, at Kommissionens tidsplan for behandling og vedtagelse af forslaget er for ambitiøs, og at der er behov for at gennemføre høringer af civilsamfund, erhvervsliv og interesseorganisationer i de respektive medlemslande. Derfor har et flertal af lande, **herunder Danmark** meddelt Kommissionen, at der er behov for yderligere tid til at behandle forslaget.

Et flertal af medlemslande, **herunder Danmark** har desuden gjort gældende, at det er afgørende med en koordineret løsning i EU for så vidt angår valget af standardtid, således at man ikke ender med et kludetæppe af tidszoner i EU.

Et flertal af medlemslande, herunder Danmark, har givet udtryk for, at der er behov for Rådets Juridiske Tjenestes vurdering af Kommissionens forslag, herunder en vurdering af om forslagets hjemmel, art 114 TEUF (harmonisering af medlemsstaternes lovgivninger vedr. det indre markeds funktion; miljøgarantien), er den korrekte hjemmel for forslaget, idet man kan stille spørgsmålstegn ved, om forslaget fremmer det indre marked – i betragtning af, at man allerede har et koordineret system. Flere medlemslande har desuden udtrykt ønske om at få Rådets Juridiske Tjeneste vurdering af forslagets overholdelse af nærheds- og proportionalitetsprincippet. På den baggrund har formandskabet i april 2019 bedt Rådets Juridiske Tjeneste om at udarbejde en skriftlig udtalelse om henholdsvis forslagets hjemmel og overholdelse af nærheds- og proportionalitetsprincippet. Den skriftlige udtalelse afventes.

Mange medlemslande har endvidere efterspurgt, at Kommissionen udarbejder en konsekvensanalyse af forslaget til brug for de videre forhandlinger, idet forslaget vil have konsekvenser for mange sektorer. Dette har Danmark bakket op om.

Rumænien havde forud for deres formandskab stillet i vente, at man ville prioritere forslaget og få udarbejdet et kompromisforslag til brug for de videre drøftelser. Der har alene været afholdt et enkelt arbejdsgruppemøde under det rumænske formandskab, og man har ikke udarbejdet et kompromisforslag.

## 10. Regeringens generelle holdning

Da forslaget om afskaffelse af det halvårlige tidsskift berører alle i Danmark, har der været foretaget en grundig høring af civilsamfund, interesseorganisationer og erhverv **i efteråret 2018**.



Regeringen noterer sig, at resultatet af den nationale høring og den offentlige debat viser, at der ikke synes at være en klar præference for at ændre det nuværende system.

Regeringen finder, at der er behov for at se Rådets Juridiske Tjenestes vurdering af Kommissionens forslag, førend regeringen kan tage endelig stilling til forslaget.

Hvis forslaget vedtages og det halvårige tidsskift afskaffes, bør valget af den fremtidige tidszone koordineres tæt og centralt med de øvrige medlemslande i EU, herunder særligt med Danmarks nærmeste nabolande, for at undgå en yderligere differentiering af tidszonerne inden for det indre marked.

### **11. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg**

Sagen har været forelagt for Folketingets Europaudvalg til orientering den 30. november 2018.