



Dato 28. maj 2019  
J. nr. 2019-171

## **Skriftlig forelæggelse af rådsmøde (TTE-transport) den 6. juni 2019 (til orientering)**

Der afholdes rådsmøde (TTE-transport) den 6. juni 2019. Der henvises til samlenotatet, der er oversendt til Folketingets Europaudvalg den 23. maj 2019. Forslaget om elektronisk transportinformation (eFTI) blev forelagt Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg den 10. maj 2019, da sagen er sat på rådsmødedagsordenen til generel indstilling. Alle øvrige væsentlige sager på rådsmødedagsordenen forelægges hermed til skriftlig orientering.

### **1. Forordning om forenkling af foranstaltninger til gennemførelse af det transeuropæiske transportnet (Smart TEN-T)**

#### *Fremskridtsrapport*

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 omhandler simplificering af procedurer for godkendelse af transportinfrastrukturprojekter på det transeuropæiske transportnet (TEN-T). Intentionen med forslaget er - ifølge Kommissionen - dels at minimere risikoen for forsinkelser i projekterne på det transeuropæiske transportnet dels at øge den juridiske sikkerhed for projektivrksættere for derigennem også at tiltrække flere private investorer til transportinfrastrukturen.

Forslaget blev senest forelagt Folketingets Europaudvalg 30. november 2018 til orientering og var på til fremskridtsrapport ved seneste TTE-rådsmøde den 3. december 2018.

Transport og Turisme-udvalget (TRAN) vedtog sin betænkning den 15. januar 2019. Den 13. februar 2019 vedtog Europa-Parlamentet sin position på grundlag af Kommissionens forslag til forordning. Europa-Parlamentet støttede særligt, at der indføres specifikke frister på hvert enkelt stadie af godkendelsesproceduren, samt at der etableres et enkelt kontaktpunkt for projektivrksættere 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).

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. Ved nyt kompromisforslag af 14. maj 2019 har formandskabet foreslået enkelte præciseringer.

Regeringen finder, at det i forbindelse med udstedelsen af en projekttilladelse er helt afgørende, 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 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 et centralt kontaktpunkt (one-stop-shop), vil give en reel merværdi for projektivrksætterne.

Regeringen kan derfor støtte, at forslaget er på dagsordenen for TTE-rådsmødet til fremskridtsrapport samt støtte fremskridtsrapporten.

## **2. Direktiv om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer** *Fremskridtsrapport*

Europa-Kommissionens forslag til ændring af direktivet er en del af første del af Vejpakken. Forslaget handler om at skabe et ensartet regelsæt og lige adgang til markedet for lejede køretøjer til godstransport i EU, herunder at transportvirksomheder i større grad får mulighed for at anvende køretøjer, der er lejet i et andet medlemsland.

Forslaget er forelagt Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg den 9. maj 2018. Forslaget har været behandlet i rådets landtransport-arbejdsgruppe, siden forslaget blev fremsat 31. maj 2017 – dog ikke under det østrigske formandskab i efteråret 2018. Det rumænske formandskab har sat forslaget på rådsmødedagsordenen den 6. juni 2019 til fremskridtsrapport.

Europa-Parlamentet vedtog den 15. januar 2019 sin holdning til forslaget. Det er vurderingen, at det foreliggende kompromisforslag i Rådet i store træk ligger tæt på Europa-Parlamentets tekst.



Den centrale problemstilling for medlemslandene har været forslaget betydning for skatte- og afgiftsprovenuet som følge af muligheden for i højere grad at benytte køretøjer, der er lejet i et andet medlemsland.

Danmark har i den forbindelse lagt vægt på at begrænse mulighederne for "udflagning" af køretøjer til et andet medlemsland i forhandlingerne. I formandskabets kompromisforslag er der i væsentlig grad taget højde for denne problemstilling, idet der er indført bestemmelser, der gør det muligt for medlemslandene at begrænse egne virksomheders "udflagning" af køretøjer til andre medlemslande.

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 er indregistreret i en anden medlemsstat end den, hvor virksomheden, der lejer køretøjet, er etableret. Fra dansk side er der i forhandlinger lagt vægt på, at perioden skal være kortere end fire måneder, men der har i forhandlingerne ikke været opbakning til dette synspunkt.

I forlængelse heraf er der fra dansk side arbejdet for at tilføje en forpligtelse i direktivet om, at medlemslandenes myndigheder skal samarbejde og udveksle informationer, når virksomheder benytter sig af udlejningskøretøjer fra andre medlemslande. Dette har haft til formål at styrke håndhævelsen. I formandskabets kompromisforslag indgår der en sådan forpligtelse, om end man fra dansk side gerne havde en mere forpligtende bestemmelse.

Regeringen vil kunne tilslutte sig kompromisforslaget i dets nuværende form og formandskabets fremskridtsrapport.

### **3. Direktiv om ændring af direktiv 1999/62 om eurovignetten (vejafgiftsdirektivet)** *Fremskridtsrapport*

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 Europa-Kommissionens forslag omfatter en udvidelse af anvendelsesområdet til at omfatte busser, personbiler og varebiler. 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 infrastrukturen. Provenuet fra en afgift på trængsel foreslås øremærket til tag, 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 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, m.fl.) som er etableret i henhold til statsgarantimodellen, kan anlægges og drives som hidtil. Regeringen finder det endvidere vigtigt, at den eksisterende vignetordning for lastbiler kan bibeholdes. 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.

I Europa-Parlamentet blev betænkningen vedtaget i Transport og Turismeudvalget (TRAN) i maj 2018. Der var afstemning herom på plenarmøde den 25. oktober 2018, hvor betænkningen blev vedtaget som en førstelæsningsaftale.

Det estiske formandskab påbegyndte forhandlingen af forslaget i Rådet i efteråret 2017. Forslaget blev drøftet politisk på TTE-rådsmødet den 5. december 2017. Et større antal medlemsstater støttede, at der var valgfrihed mellem afstandsbase- vs. tidsbase- afgifter. Blandt et større antal medlemsstater var der endvidere opbakning til at udvide direktivets anvendelsesområde til lette køretøjer, herunder busser. Mht. princippet om øremærkning til bedre infrastruktur eller transport generelt var der delte meninger.

Hverken det bulgarske formandskab (1. halvår 2018) eller det østrigske EU-formandskab (2. halvår 2018) videreførte forhandlingerne af forslaget. Den 25. februar 2019 genstartede det rumænske formandskab forhandlingerne i Rådet, og den 1. april 2019 lancerede det sin første kompromistekst, hvor det søgte at imødekomme en større valgfrihed for medlemsstaterne og lempet rammerne for anvendelse af provenu. 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 koncessionsaftaler, anvendelse af provenu og obligatorisk udfasning af periodebaserede afgifter.

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

Både Europa-Kommissionens oprindelige forslag og den seneste kompromistekst indebærer udfasning af brugsafgifter, der vil have betydning for eksisterende og planlagte ordninger i Danmark.

Regeringen anser formandskabets fremskridtsrapport dateret den 15. maj 2019 for at være passende beskrivende for forhandlingerne og kan derfor tilslutte sig den.



#### **4. Forordning om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser**

Side 5/7

##### *Fremskridtsrapport*

Europa-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, fx at styrke jernbanevirksomhedernes konkurrenceevne ved at fritage dem for erstatningsansvar ved force majeure, at udvide passagerens rettigheder ved forsinkelse og erstatning og at udvide rettighederne for passagerer med handicap.

Der er oversendt grund- og nærhedsnotat den 25. oktober 2017, og der er forud for TTE-rådsmødet den 7. juni 2018 oversendt et samlenotat den 25. maj 2018.

Transport- og Turisme udvalget (TRAN) vedtog sin betænkning den 9. oktober 2018. Den 15. november 2018 blev udvalgets betænkning vedtaget på plenaren som en førstelæsningsaftale.

Der har været afholdt 9 arbejdsgruppemøder i alt, siden Kommissionen fremsatte forslaget. Det rumænske formandskab fremsatte den 25. april 2019 et samlet udkast til kompromisforslag. 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.

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

Danmark er dog opmærksom på, at forslaget ikke introducerer regler, som vil være uforholdsmæssigt bebyrdende for staten og jernbanevirksomhederne, og støtter derfor en balanceret tilgang til reguleringen af passagerrettighederne, således at reglerne beskytter og tilgodeser passagererne, samtidig med at der sikres rimelige rammevilkår for jernbaneaktørerne. Samtidig vil regeringen også arbejde for, at nationale rejser ikke længere skal reguleres af forordningen.



Regeringen kan støtte, at forslaget er på dagsordenen for TTE-rådsmødet til fremskridtsrapport og kan tilslutte sig fremskridtsrapporten.

Side 6/7

## **5. Forslag om afskaffelse af sæsonbestemte tidsomstillinger** *AOB-punkt*

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

Europa-Kommissionen ønsker med forslaget at afskaffe det halvårslige skift til og fra sommertid, så det fremadrettet ikke vil være tilladt for EU's medlemslande at foretage sæsonbestemte tidsomstillinger. Valget af det enkelte lands standardtid ligger inden for det enkelte medlemslands suverænitet og kan ikke besluttes på EU-niveau. Det enkelte medlemsland vil derfor skulle beslutte, om det vil have permanent sommertid eller normaltid (såkaldt vintertid).

Forslaget er tidligere forelagt til orientering den 30. november 2018, da forslaget var på TTE-rådsmødet den 3. december 2018 til fremskridtsrapport. Forslaget har været behandlet i rådets arbejdsgruppe i efteråret 2018 under østrigsk formandskab, medens det rumænske formandskab ikke – som ellers ventet - har prioriteret forslaget i foråret 2019. Der har alene været afholdt et enkelt møde i arbejdsgruppen.

Der har været foretaget en grundig høring af forslaget i efteråret 2018. 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. Derudover er der delte holdninger til, om der ved afskaffelsen af tidsomstillingerne bør indføres permanent sommertid eller permanent normaltid. De indlæg i debatten, som er kommet fra almindelige borgere, er ligesom erhvervet delt i spørgsmålet.

I forbindelse med forhandlingerne i efteråret 2018 fandt et flertal af medlemslande, herunder Danmark, at der var behov for ordentlig tid til at behandle forslaget, hvorfor ambitionen om, at direktivet skulle gennemføres senest den 1. april 2019 blev erstattet af en forståelse af, at der var behov for mere tid til at behandle forslaget. Dette var der enighed om på ministerrådsmødet den 3. december 2018, hvor sagen var sat på til fremskridtsrapport.

Et flertal af medlemslande, herunder Danmark, har 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 i forbindelse med forhandlingerne givet udtryk for, at der er behov for Rådets Juridiske Tjenestes vurde-



ring af forslaget, herunder en vurdering af forslagets hjemmel og overholdelse af nærheds- og proportionalitetsprincip. I samme ombæring har et stort antal medlemslande, herunder Danmark, tilkendegivet, at en konsekvensanalyse af forslaget vil være hensigtsmæssig til brug for de videre forhandlinger. På indeværende tidspunkt afventer man Rådets Juridiske Tjenestes vurdering af forslaget. Der er endnu ikke taget stilling til spørgsmålet om en konsekvensanalyse.

Europa-Parlamentet har fremsat et ændringsforslag vedrørende sæsonbestemte tidsomstillinger, som bl.a. omfatter, at Kommissionen etablerer en koordineringsmekanisme til harmonisering af medlemsstaternes fastsættelse af standardtid, ligesom at afskaffelsen af tidsomstillingerne først skal ophæves med virkning fra den 1. april 2021. Europa-Parlamentets ændringsforslag blev den 26. marts 2019 vedtaget på plenarforsamlingen.