

SAMLENOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG



Dato 6. november 2019
J. nr. 2019-6531

Indhold

1. 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).....	2
2. Europa-Kommissionens forslag til omarbejdning af forordning 1371/2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.....	19
3. Europa-Kommissionens forslag til forordning om forenkling af foranstaltninger til fremme af gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet (Smart TEN-T).....	50
4. Fremtidens Single European Sky	66



1. 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 eller sætninger er ændret, er disse 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 støtter forslagens ambition om at nedbringe transportsektorens belastning af bl.a. klima og miljø gennem anvendelse af afgiftsinstrumenter og sikringen af, at dette kan ske ud fra principper om ligebehandling af bilisterne og på lige konkurrencevilkår for transporterhvervet.

Regeringen ser desuden 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 desuden vigtigt, at der ikke indføres bindinger på anvendelsen af provenuet fra afgiftsordninger. Det er endeligt 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.



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 medlemslandenes 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 medlemslande. 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, afstandsbaseede 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.

Forslaget om 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 (bompenge-direktivet) (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:

Side 4/70

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 vejkatégorier. En række bestemmelser i direktivet foreslås således at skulle gælde for alle veje. Det vedrører bl.a. forholdsmæssighed af afgifterne.

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 forslaget ikrafttrædelse, samt at sådanne ordninger skal være udfaset senest den 31. december 2027.

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.

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.

Giuseppe Ferrandino (S&D, IT) er Europa-Parlamentets ordfører på forslaget. Betænkningen er blevet vedtaget i Transport og Turisme-udvalget (TRAN) i maj 2018, og betænkningen blev vedtaget på plenaren den 25. oktober 2018.

Det nytiltrådte Europa-Parlament blev den 17. oktober 2019 enig om at videreføre mandatet fra det tidligere parlament.

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 medlemslandene 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. Brugere 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 medlemslandene 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 vejtrafikens negative konsekvenser for omgivelserne i EU og på globalt plan i form af CO₂-emissioner, luftforurening og trængsel.

Medtagelsen af personbiler og varebiler vil bidrage til at forebygge risikoen for, at medlemslande 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 lastbiler, der er registreret i lande uden for samarbejdet. Når afgiften er betalt i ét af landene i samarbejdet, kan der køres i alle fire lande. Sætserne 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 Retsikkerhedspakke II, at Danmark tilslutter sig et forslag om satsforhøjelser og yderligere differentiering af sætserne efter emissionsnormer i Eurovignetten.



Den 30. april 2019 er ændringerne tiltrådt af alle landene i aftalen, og de nye satser er trådt i kraft den 1. juli 2019. Enkelte yderligere ændringer vil efter en overgangsperiode træde i kraft den 1. januar 2020.

Der betales ikke dansk vejbenyttelsesafgift for de køretøjstyper, der er omfattet af forslaget 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.

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 brugeravgifter for benyttelse af anlæg efter den såkaldte statsgarantimodel.

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 [500] mio. kr. om året med udgangspunkt i gældende satser og satsstruktur, heraf et mistet provenu fra udenlandske køretøjer på i størrelsesordenen [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 en 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 provenueeffekter.

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

Det er forventningen at Storebæltsforbindelsen og Øresundsbron kan anlægges og drives som hidtil.

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

Se pkt. 2 ovenfor.

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 [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.

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.



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.

På den anden side bemærkes det, at en kilometerbaseret vejafgift må forventes at øge omkostningerne i vognmandserhvervet, og at disse omkostninger kan forventes overvæltet i fragtpriiserne 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 [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 eksport-erhverv, 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 varierer 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 CO₂-udledning, så bør det ikke føre til højere afgifter, da lastbiler og den øvrige vejtransport allerede betaler for CO₂-omkostninger gennem brændstofafgifterne.

DI Transport skal i den forbindelse påpege, at vejbenyttelsesafgifter er upræcise i forhold til beskatning af CO₂, da det ikke afspejler den faktiske CO₂-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 bio-brændstoffer 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 procentsats 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.

Trafikselskaberne 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 CO₂ 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 speditors- 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 mobilitet. 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 opkrævningen 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 "forurenere betaler" og "brugeren betaler". Disse to principper bakker ITD principielt op om. Vi er heller ikke negativt indstillede over for, at lastbiler, der forurenere mere end andre, pålægges højere afgifter under kørsel sammenholdt med mere miljøvenlige køretøjer.

Desuden bakker vi op om et system, der prioriterer afgiftsopkrævning ved brugen 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 opkrævning 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 række antagelser – som fx en kommende vedtagelse af CO₂-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 CO₂ 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 differentierer efter CO₂- 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

Et større antal medlemslande støtter, at der er valgfrihed mellem afstandsbase-rede vs. tidsbaserede afgifter og ønsker generelt mere valgfrihed. Blandt et større antal medlemslande er der endvidere opbakning til at udvide direktivets anvendelsesområde til lette køretøjer, herunder busser. Med hensyn til princippet om øremærkning af provenu til bedre infrastruktur eller transport generelt er der delte meninger. Nogle lande mener, at det er national kompetence at fastlægge anvendelse af et provenu, mens andre mener at det ville være positivt, at provenuet går specifikt til forbedringer på transportområdet.

Herudover har der været en række drøftelser om krav til rabatter, vilkår for gældende koncessions aftaler og anvendelse af provenu.

Kommissionen har i løbet af finsk formandskab meddelt, at den på nuværende tidspunkt ikke ville støtte den retning, som formandskabet og forhandlingerne i Rådet var på vej mod. Efter Kommissionens opfattelse ville forhandlingerne i Rådet bl.a. føre til, at bilister kunne blive opkrævet dobbelt afgift for at køre på en strækning, samtidig med at landene kunne anvende et provenu i strid med



direktivets oprindelige forslag. Herudover er det Kommissionens opfattelse, at forslaget på nuværende tidspunkt er for uambitiøst, da det er nødvendigt med en udfasning af vignetterne for at opnå princippet om ”forureneren betaler”.

Det finske formandskab vil forsøge at finde et kompromis, som både medlemslandene kan støtte.

10 Regeringens generelle holdning

Regeringen støtter forslagets ambition om at nedbringe transportsektorens belastning af bl.a. klima og miljø gennem anvendelse af afgiftsinstrumenter og sikringen af, at dette kan ske ud fra principper om ligebehandling af bilisterne og på lige konkurrencevilkår for transporterhvervet.

Den tunge vejgodstransport i EU's indre marked er grænseoverskridende i sin natur. Reguleringen varetages derfor mest effektivt på EU-niveau. Regeringen kan på den baggrund støtte kompromisforslag vedr. obligatorisk udfasning af periodebaserede vejafgifter for lastbiler. Det er dog vigtigt, at direktivet giver medlemslandene en passende lang overgangsperiode. Regeringen er således åben overfor, at der indføres kilometerbaserede vejafgifter for lastbiler i Danmark, når gevinsterne for klima, miljø, trafiksikkerhed, fremkommelighed mv. kan retfærdiggøre de ekstra omkostninger til administration af sådan en ordning.

Regeringen finder det dog vigtigt, at der etableres en evalueringsmekanisme, der giver en sikkerhed for, at medlemslande, der i dag har et afgiftsprovenu fra periodebaserede vejafgifter, ikke bliver tvunget til at opgive et afgiftsprovenu i det omfang det måtte vise sig ikke at være muligt at indføre kilometerbaserede ordninger uden meget høje administrative omkostninger eller u hensigtsmæssige trafikale effekter.

Indtil der indføres en kilometerbaseret vejafgift for lastbiler i Danmark, er det endvidere i dansk interesse at bevare muligheden for at undtage de lette lastbiler mellem 3,5 tons og 12 tons samt busser fra afgiftsopkrævningen. Det skyldes, at Skatteministeriet og de øvrige lande i eurovignetsamarbejdet skønner, at provenuet fra disse køretøjer ikke vil stå mål med de øgede administrative omkostninger, som dette vil medføre.

Regeringen ser desuden 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. Denne beskyttelse har særlig værdi for et land, som ligger i den geografiske udkant af Europa.

Trafikken med person- og varebiler er i modsætning til lastbiltrafikken primært et nationalt anliggende. Selvom Danmark ikke har en vignetordning for person-



og varebiler, finder regeringen, at det er vigtigt, at det fortsat er muligt at indføre og bibeholde nye periodebaserede vejafgifter for person- og varebiler.

Side 18/70

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

11 Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Forslaget har senest været behandlet skriftligt i Folketingets Europaudvalg forud for TTE-rådsmødet den 6. juni 2019. Der blev oversendt samlenotat den 28. maj 2019.

Forslaget har herudover været forelagt Folketingets Europaudvalg den 1. december 2017.

Hertil har forslaget været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 2. juni 2017 som en del af en samlet orientering om Europa-Kommissionen initiativer på vejtransportområdet (vejpakken).

Grund- og nærhedsnotatet er fremsendt til Folketingets Europaudvalg den 7. juli 2017.



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

Side 19/70

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 medlemslandenes mulighed for at fritage visse jernbanetjenester fra kravene i forordningen begrænses. Endvidere udvides rettighederne særligt 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.

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

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.



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 medlemslandene. Endvidere blev der identificeret følgende konkrete problemområder:

- i. der er for lavt et kendskab blandt passagererne til, og oplysning om, deres passagerrettigheder;
- ii. medlemslandene 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

Side 21/70

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 medlemslandene 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 bestemmelser i forordningen m fx erstatningsansvar og handicaprettigheder fremadrettet ikke kunne fraviges.

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



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 **proportionalitet i forhold til** leveringstid og omkostninger **ved** fremskaffelse af 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 driftsforstyrrelser. 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.

Side 23/70

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 jernbanetjenesternes 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 bevægelsesan-



ordninger 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 medlemslandene, 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 forslaget's 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

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:

Side 25/70

- i. bilag I om uddrag af CIV-reglerne;
- ii. bilag II om mindstemål af oplysninger som skal gives af jernbanevirksomhederne og billetstederne;
- 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 billetstederne) 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).

Af væsentlige ændringer i formandskabets kompromisforslag 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.
- Bedre rettigheder til at medbringe cykler i tog, kombineret med at jernbanevirksomhederne får ret til at begrænse muligheden for cykelmedtagning ved eksempelvis kapacitetsbegrænsninger
- Lempelse af jernbanevirksomhedernes forpligtelse til at udbetale kompensation ved force majeure-lignende forhold



- Øgede passagerrettigheder, herunder kan især nævnes:
 - Øget ret til godtgørelse og kompensation ved forsinkelser og aflysninger, samt ved mistede forbindelser hvis passageren har en gennemgående billet
 - Skærpede krav til assistance for personer med handicap eller nedsat mobilitet
 - Skærpede krav til jernbanevirksomhedernes informationspligt

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

Det nytiltrådte Europa-Parlamentet blev den 17. oktober 2019 enig om at videreføre mandatet fra det tidligere parlament.

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:

- Lov nr. 686 af 27. maj 2015 (jernbaneloven)
- BEK nr. 1136 af 22. september 2015 (bekendtgørelse om jernbanenævnet)

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.



Økonomiske konsekvenser

Side 27/70

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget vurderes generelt at kunne medføre administrative konsekvenser for staten.

Jernbanenævnet skønner, at forordningsforslaget vil medføre et øget ressourceforbrug, men at dette kan rummes inden for deres bevilling. På baggrund af dette vurderes de administrative konsekvenser ikke at være betydelige.

Ændringsforslaget til den eksisterende forordning skønnes at medføre mindre erhvervsøkonomiske konsekvenser, jf. afsnittet nedenfor. Som følge af disse erhvervsøkonomiske konsekvenser foreligger der en risiko for krav om øget kontraktbetaling fra jernbanevirksomheder, som udfører trafik på kontrakt for staten.

Alt i alt skønnes de statsfinansielle konsekvenser dog ikke at være betydelige.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Ændringsforslaget til den eksisterende forordning skønnes at medføre begrænsede positive samfundsøkonomiske konsekvenser.

De styrkede og mere gennemsigtige regler om passagerrettigheder på jernbaneområdet kan medføre en øget lyst til at rejse med tog, særligt på tværs af landegrænser. Det vurderes, at det øgede incitament til at rejse med tog vil medføre øget mobilitet på tværs af landegrænserne, hvilket kan have en positiv effekt på samfundsøkonomien.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Ændringsforslaget af den eksisterende forordning vil medføre enkelte erhvervsøkonomiske konsekvenser.

En af de væsentligste ændringer i formandskabets seneste kompromisforslag er den øgede ret til at medbringe cykler ombord på tog. Denne ret kan dog begrænses af jernbanevirksomhederne, jf. forordningsforslagets artikel 6, stk. 3. Medmindre cykler med reservationsbilletter bliver afvist uden en saglig begrundelse, vil ændringsforslaget ikke umiddelbart medføre økonomiske konsekvenser for den enkelte jernbanevirksomhed.

Det skønnes, at der i forbindelse med ændringsforslagets artikel 16, stk. 1, som omhandler udbetaling af godtgørelse ved forsinkelser mv., formentlig skal etableres et refusions-setup af jernbanevirksomhederne for håndtering af refusions-



ansøgninger fra passagerer, der har købt billet uden om jernbanevirksomheder-nes egne salgskanaler. Omkostningerne forbundet med dette skønnes af jernbanevirksomhederne selv at ligge omkring 1 mio. kr. i det første år efter forordningsforslagets ikrafttræden, dog kan omkostningerne stige de efterfølgende år alt afhængigt af antallet af billetudstedere på markedet.

I ændringsforslagets artikel 21, stk. 1 opsættes et krav om offentliggørelse af information om stationers m.m. tilgængelighed for personer med handicap eller nedsat mobilitet. Omkostningerne til dette skønnes at udgøre 1-3 mio. kr. for etablering af hjemmeside med de påkrævede informationer, samt under 0,5 mio. kr. årligt i vedligeholdelsesomkostninger.

Ændringsforslagets artikel 25, stk. 3 stiller krav til, at jernbanevirksomheder og stationsledere skal gøre en rimelig indsats for at stille mobilitetsudstyr til rådighed for personer med handicap eller nedsat mobilitet i tilfælde af, at disse personers eget mobilitetsudstyr ødelægges eller mistes på rejsen, og hvor jernbanevirksomheden eller stationslederen er ansvarlig for dette. Dette krav kan medføre mindre erhvervsøkonomiske omkostninger.

Ændringsforslagets artikel 17, stk. 8 indfører en force majeure-lignende klausul, som kan have positive økonomiske konsekvenser i erhvervslivet. Det er ikke umiddelbart muligt at opgøre et skøn over de økonomiske konsekvenser heraf som dog vurderes at være positive.

Samlet set vurderes formandskabets ændringsforslag til den eksisterende forordning ikke at medføre betydelige erhvervsøkonomiske konsekvenser.

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.

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.



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

Grundlæggende er det positivt at Kommissionen ønsker at sidestille jernbane-passagers 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 billetudbuddet, 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 tilrådsstilling 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 indirekte kontakt med passagerer (som f.eks. rengøringspersonale, der ofte blokerer handicaptolletter). 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 ansvarsbegrænsningerne for arrangører af pakkerejser i det allerede vedtagne pakkerejsedirektiv (2015/2302).

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.



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 gyldighedsperioden 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 compensation. 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 udregne



og udbetale kompensation til alle kunder med periodekort (pap, rejsekort og mobil).

Side 34/70

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 erstatning 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 udbetalt en forskudsbetaling til dækning af umiddelbar behov, sådan som det er muligt ift. 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, herunder 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 løfteteknik 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

Side 35/70

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:

Side 36/70

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 objektivi 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 side-stilles 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

Side 39/70

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 jern-banepersonale 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 løbende 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



		<p>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.</p>
Gennemgående billetter	<p>Politisk scenario B: Begreberne gennemgående billet og tilknyttede forpligtelser defineres</p> <p>Jernbanevirksomheder og billetudstederne tilskyndes til at sælge gennemgående billetter, når det er muligt. Bevisbyrden ligger hos jernbanevirksomheder og billetudstedere, hvis der ikke er solgt gennemgående billetter.</p>	<p>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 parter om, hvordan, på hvilke vilkår og med hvilket ansvar over for kunderne, der kan sælges en gennemgående billet. Det gøres ikke med en lovtæst, men kræver et omfattende og vidtgående kommercielt og teknisk samarbejde mellem de involverede. Dertil kommer, at nogle kunder måske er mere</p>



		<p>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 om problemer, der går på tværs af landegrænser.</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 kan forenkle klagebehandling for alle involverede.</p>
<p>Force majeure,</p>	<p>Der indføres en force majeure klausul i artikel 17 (godtgørelse), baseret på en smal definition.</p>	<p>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</p>



		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 jernbanesel-



		skaberne 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 kommissionen, så meget desto mere som artikel 26, punkt a kan indikere en udvidet assistanceforpligtelse.

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 regionaltoogsstrækninger og i regionaltog 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

Side 47/70

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

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 jernbaneagentur. DSB har ovenfor kommenteret stationslederbegrebet. Mere væsentligt er, at rapporteringspligten og pligten til at etablere tilhørende kvalitetsstyringsystemer 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 informationsmuligheder 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

Det finske formandskab fremsatte den 28. oktober 2019 et revideret kompromisforslag på baggrund af medlemslandenes forslag til justeringer. Det nye kompromisforslag 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, i undtagelsesbestemmelsen vedrørende force majeure-lignende situationer samt for reglerne om assistance for personer med handicap eller nedsat mobilitet.

Regeringen har arbejdet for at undtage forordningen fra indenrigsrejser, hvilket dog ikke har fundet opbakning hos de øvrige medlemslande.

Formandskabet sigter nu på at nå en generel indstilling den 2. december 2019, hvilket vurderes at være et sandsynligt scenarie.



10 Regeringens generelle holdning

Side 49/70

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 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.

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

11 Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har senest været behandlet skriftligt i Folketingets Europaudvalg forud for TTE-rådsmødet den 6. juni 2019. Der blev oversendt samlenotat den 28. maj 2019.

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

Grund- og nærhedsnotatet er fremsendt til Folketingets Europaudvalg den 25. oktober 2017.



3. 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.

Forslaget skal skabe øget klarhed om de procedurer, som projektivrksætterne skal følge, navnlig ifbm. 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 fungerer som et centralt kontaktpunkt (one-stop-shop) for projektivrksættere og andre investorer. Denne myndighed udsteder én samlet afgørelse for et givent transportinfrastrukturprojekt.

Regeringen finder, at intentionen bag forslaget er positiv.

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 medlemslandene. Forslagets grundlæggende opbygning er bevaret, men direktivforslaget er generelt mindre detaljeret.

Under det finske formandskab er direktivforslaget yderligere simplificeret, gjort mere fleksibelt og klarere. Direktivets anvendelsesområde er begrænset til alene at gælde såkaldt "pre-identified sections" på TEN-T hovednetkorridorerne. Det er præciseret, at den administrative behandling af myndighedsgodkendelser ikke nødvendigvis skal foretages af samme myndighed, som også udsteder tilladelsen, samt at udstedelsen kan ske ved national lovgivningsproces.

På den baggrund kan Danmark støtte forslaget.



2 Baggrund

Side 51/70

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 job-sikkerheden og at 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 tilbage-



holdende 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 projektivrksættere for derigennem også at tiltrække flere private investorer til transportinfrastrukturen.

Der skal med forordningen skabes øget klarhed om de procedurer, som projektivrksætterne 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 CO₂-emissioner, støjdemning, mindre luftforurening, mindre trafiktrængsel og færre ulykker) og reducerede administrative omkostninger for projektivrksættere 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 medlemslande 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 medlemslande, 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 projektiværksætteren, 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 projektiværksætteren 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 projektiværksætteren og andre berørte myndigheder, udarbejde en detaljeret beskrivelse af ansøgningen og sende den til projektiværksætteren (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 projektiværksætteren opmærksom på tidspla-



nen for tilladelsesproceduren, og hvad det endelige ansøgningsdossier skal indeholde. Projektiværksætteren 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 medlemslande 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 medlemslande. 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 (RE, 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. 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-Parlamen-



tet 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.

Det nytiltrådte Europa-Parlament blev den 17. oktober 2019 enig om at videreføre mandatet fra det tidligere parlament.

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 medlemslandene 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 medlemslandene 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 også 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 Fødevarerministeriets område.



I forslaget præsambel 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.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

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.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Det er muligt, at der med forslaget kan være positive erhvervsøkonomiske konsekvenser som følge af, at projektiværksættere, der anlægger infrastrukturprojekter, med forslaget får én samlet indgang til de offentlige myndigheder. Der kan dog også være en risiko for, at forslagets detaljerede bestemmelser vedr. tidsplaner og processer for myndighedsgodkendelse kan medføre



øgede administrative byrder for projektværksætterne, herunder de private projektværksættere.

Side 58/70

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 sigter 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.



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:

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 medlemslandene. Forslagets formål om bl.a. at minimere risikoen for forsinkelser af projekter på det transeuropæiske transportnets hovednet (TEN-T) blev hilst velkommen, men flere medlemslande har understreget, at forordningen ikke bidrager til at sikre opfyldelsen af formålet og i visse tilfælde vil have modsat effekt.

I april 2019 udsendte det rumænske formandskab et kompromisforslag, hvorefter forslaget foreslås omskrevet fra en forordning til et direktiv. Hensigten var at skabe større fleksibilitet for medlemslandene. Forslagets grundlæggende opbygning er bevaret, men direktivforslaget er generelt mindre detaljeret.

Under det finske formandskab er direktivforslaget yderligere simplificeret, gjort mere fleksibelt og klarere. Som konsekvens er medlemslandene generelt mere positive om forslaget.

Direktivets anvendelsesområde er begrænset yderligere til alene at gælde for såkaldt "pre-identified sections" på hovednetkorridorerne på det transeuropæiske transportnet (TEN-T). "Pre-identified sections" er særlige strækninger og projekter, der defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1316/2013 samt (EU) nr. 283/2014. I Danmark er de relevante strækninger og projekter dels "København - Hamburg via Femern (adgangsveje)" og dels "Femern Bælt-forbindelsen".



I direktivet er det præciseret, at den administrative behandling af myndigheds-godkendelser ikke nødvendigvis skal foretages af samme myndighed, som også udsteder tilladelsen, samt at udstedelsen kan ske ved en national lovgivnings-proces.

Endelig er forslaget overordnede detaljeniveau, herunder kravene i godkendel-sesprocesserne, mindsket. Der er større fleksibilitet for medlemslandene i admi-nistrationen af reglerne og kravene til den godkendende myndighed relaterer sig primært til vejledning.

På den baggrund kan mange medlemslande støtte forslaget, især fordi forslaget tillader den nødvendige fleksibilitet i tilrettelæggelsen af godkendelsesproces-serne.

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 grænseoverskri-dende projekter, der skal godkendes i (mindst) to lande.

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 medlemslandene.

Regeringen har forståelse for **Kommissionens oprindelige forslag om** en samlet øvre grænse på tre år for hele tilladelsesprocessen (**i efterfølgende kompromisforslag ændret til fire år**), så man for nogle projekters vedkom-mende principielt hurtigere end i dag ville nå frem til anlægsfasen. Men det er et åbent spørgsmål, om en sådan tidsgrænse vil 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 projektivrksættere får én samlet ind-gang til det offentlige, 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 projektivrksætterne til gavn.



Såfremt man vil 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.

Regeringen finder det problematisk, hvis der 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.

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 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.

Regeringen kan støtte det seneste kompromisforslag, da forslaget er simplificeret, gjort mere fleksibelt og klarere, herunder særligt idet anvendelsesområdet er begrænset og at udstedelsen af godkendelserne kan ske ved en national lovgivningsproces.

11 Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har senest været behandlet skriftligt i Folketingets Europaudvalg forud for TTE-rådsmødet den 6. juni 2019. Der blev oversendt samlenotat den 28. maj 2019.

Forslaget har desuden været forelagt Folketingets Europaudvalg den 30. november 2018.

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



4. Fremtidens Single European Sky

Side 66/70

KOM nr. foreligger ikke

1. Resumé

På TTE-(transport)rådsmødet den 2. december 2019 er der planlagt en policy drøftelse om fremtidens Single European Sky. Drøftelsen skal ses i sammenhæng med de store kapacitets- og forsinkelsesudfordringer, der i de seneste år er registreret for lufttrafikstyringen i især det centrale Europa.

Drøftelsen forventes at bygge på rapporterne om "Airspace Architecture Study" og "Wise Persons Group Report", der begge i 2019 er udkommet med analyser og anbefalinger til en ny organisering og regulering af den europæiske lufttrafikstyring.

Kommissionens forslag til en videreudbygning af Single European Sky, (SESII+), der blev fremsat i 2013 men som efterfølgende blev henlagt i 2014, vil sandsynligvis indgå i drøftelsen.

Da formandskabets oplæg til drøftelsen endnu ikke foreligger, kendes det konkrete indhold af drøftelsen endnu ikke.

2. Baggrund

Gennem de seneste år er der registreret stigende forsinkelser i lufttrafikken relateret til kapaciteten for lufttrafikstyring i Europa. Disse forsinkelser er især koncentreret om det centrale Europa og i særdeleshed er en række sektorer i Tyskland/Frankrig stærkt belastede. Fremskrivninger fra Eurocontrol viser, at problemet vil være stigende i de kommende år, og at denne udvikling skyldes en kombination af på den ene side forventninger til udviklingen i lufttrafikken og på den anden side stærke begrænsninger i, hvor meget der med den nuværende lovgivning og strukturering kan skrues op (og ned) for kapaciteten i de enkelte luftrum.

I det danske luftrum opleves ikke kapacitetsproblemer og dermed heller ikke herfra-genererede systematiske forsinkelser relateret til lufttrafikstyring. De danske luftfartsselskaber og passagerer bliver dog – ligesom resten af branchen – alligevel berørt af forsinkelserne i det centrale Europa.

Hidtidige drøftelser og analyser har vist, at problemet ikke løses ved blot at tilføre nye ressourcer til lufttrafikstyringsområdet, samt at der i øvrigt er meget lille udbudsflexibilitet i markedet for flyveledere.

På baggrund heraf – og som følge af den digitale udvikling, der i øvrigt sker på lufttrafikstyringsområdet – har Kommissionen derfor igennem det seneste år



igangsat en række analyseprojekter med henblik på at reducere fragmenteringen i det europæiske luftrum og på at tilvejebringe et sikkert europæisk lufttrafikstyringssystem, som effektivt og fleksibelt kan tilpasse kapacitet til efterspørgsel.

I løbet af 2019 er udkommet to publikationer i dette regi:

- *“A proposal for the future architecture of the European airspace”* udarbejdet af SESAR Joint Undertaking. Rapporten giver en række operative og tekniske anbefalinger til en ændret strukturering af lufttrafikstyringen i det europæiske luftrum, således at denne gøres mere fleksibel og ikke begrænses af de nuværende luftrums- og lufttrafikstyringsgrænser. Et led heri er en langt større deling/anvendelse af data, implementering af Digital European Sky, højere grad af automatisering, skabelse af en fælles upper airspace m.v.
- *“Report on the wise persons group on the future of the single European Sky”* udarbejdet af en ekstern ekspertgruppe nedsat af Kommissionen. Rapporten giver i forlængelse af ovenstående Airspace Architecture Study (AAS) en række anbefalinger til den strukturelle, operative og økonomiske organisering af lufttrafikstyringen. Disse omfatter blandt andet øget kompetence til Eurocontrols Network Manager, støtte til Digital European Sky, revision af licenser til flyveledere, centralisering af den økonomiske regulering af lufttrafikstyring, etablering af fælles upper European airspace, øget konkurrence og øget markedsbaserings.

I opfølgning af de to publikationer har Kommissionen afholdt en række interessentmøder med repræsentanter for tjenesteleverandører, lufthavne, luftrumsbrugere etc.

Arbejdet skal desuden ses i sammenhæng med forslaget til en videreudbygning af Single European Sky, (SESII+) der blev fremsat af Kommissionen i 2013.

3. Formål og indhold

Det konkrete indhold af policy drøftelsen kendes endnu ikke, da formandskabets oplæg endnu ikke foreligger. Drøftelsen forventes dog at tage afsæt i de problematikker og anbefalinger, der i 2019 er præsenteret i især Wise Persons Group rapporten. De ti anbefalinger er (kort opsummeret):

1. Bekræftelse og styrkelse af Eurocontrols Network Managers (NM) rolle, samtidig med, at man sikrer en klar ansvarsfordeling mellem NM og lufttrafikstyringsleverandørerne.
2. Fuld integration af lufthavne i netværket.



3. Implementering af en "Digital European Sky" baseret på en fælles roadmap, som bygger på anbefalinger beskrevet i Airspace Architecture Study.
4. Udvikling af et nyt marked for dataservice-tjenester i lufttrafikstyringen.
5. Brug af en præstationsordning til at støtte digitaliseringen af lufttrafikstyring og EU-finansiering til at støtte implementering, hvor det er nødvendigt fra et netværks perspektiv.
6. Facilitering af transitionen frem mod Digital European Sky ved en nærmere undersøgelse af de nuværende licenser og træningskrav for flyveledere.
7. Forenkling og styrkelse af den økonomiske regulering, beroende på en konkurrencepræget tilgang, hvor det er muligt.
8. Etablering af en stærk, uafhængig og teknisk kompetent økonomisk regulator på europæisk niveau.
9. Etablering af en "Seamless European (Upper) Airspace System" inklusiv en fælles overflyvningsafgift.
10. Opfordring af lufthavne til at konkurrenceudsætte tårnservice.

Baseret på de foreløbige drøftelser i rådsarbejdsgruppen forventes policy drøftelsen især at omhandle digitaliserings- og datatjenesteaspekter samt mulighederne for etablering af en central økonomisk regulator på europæisk niveau.

For så vidt angår datatjenester har Airspace Architecture Study peget på manglende deling og kompatibilitet på tværs af luftrum for data mellem lufttrafikstyringstjenesteleverandører. Der lægges op til etablering af lufttrafikstyringsdata-tjenesteleverandører, som kan levere data til operatører på tværs af de europæiske luftrumsgrænser.

For så vidt angår etablering af en central økonomisk regulator på europæisk niveau foreslås en instans, som agerer direkte med lufttrafikstyringsleverandørerne i forhold til disses præstationsmål og -planer på overflyvningsområdet. Reguleringen ville særligt ske i relation til kapacitet og pris og fokusere på de områder, der er præget af monopoler. I dag er det de nationale myndigheder, der varetager disse funktioner. Kommissionen forventer, at dette initiativ vil skabe en mere ensartet, kompetent og konsistent regulering på tværs af Europa.

Kommissionen har oplyst, at man i det kommende lovgivningsarbejde overvejer at basere sig på det oprindelige forslag fra 2013 til SESII+.



Overordnet sammenfattet bestod SESII+-forslaget af følgende elementer:

Side 69/70

- Øget uafhængighed og styrkelse af de nationale tilsynsmyndigheder
- En adskillelse af kernetjenester og støttetjenester inden for luftfartstjenester med øget markedsbasering af støttetjenester
- Øget kundefokus
- Fortsat fokus på og implementering af præstationsordninger
- Øget fokus på operativt samarbejde i de funktionelle luftrumsblokke
- Øget netværksstyring (Network Manager)

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Ikke relevant.

5. Nærhedsprincippet

Ikke relevant.

6. Gældende dansk ret

Ikke relevant.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Ikke relevant.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Lufttrafikstyingsområdet er i overvejende grad finansieret via brugerafgifter, hvorfor der ikke vurderes nævneværdige statsfinansielle konsekvenser herfra, idet dette dog vil afhænge af eventuelle konkrete fremtidige forslag. Der gives i dag finansiering over EU-budgettet til en række investeringer i ny teknologi på lufttrafikstyingsområdet.



Samfundsøkonomiske konsekvenser

Side 70/70

Merudgifterne ved de lufttrafikstyringsrelaterede forsinkelser i 2018 er estimeret til sammenlagt 1.350 mio. euro på europæisk plan. Heri er inkluderet omkostninger til kompensation til passagerer, udgifter ved besætningsskift etc.

Hertil kommer, at lufttrafikken i stigende grad bliver ledt uden om de trafik-tætte områder i det centrale Europa med deraf følgende længere flyveruter og dermed øgede brændstofudgifter og CO₂-udledning.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

For luftfartsselskaberne vil afledte initiativer kunne medføre faldende omkostninger som følge af færre lufttrafikstyringsrelaterede forsinkelser/kortere flyvetid, jf. ovenfor under afsnittet om samfundsøkonomiske konsekvenser.

Såfremt der etableres en ny central økonomisk regulator, kan dette få betydning for luftfartsselskabernes økonomi, da der i givet fald lægges op til en finansiering via overflyvningstaksterne.

8. Høring

Sagen har ikke været i høring.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der er udpræget enighed blandt EU's medlemslande om, at de store kapacitets- og forsinkelsesproblemer i europæisk lufttrafikstyring skal håndteres.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen finder, at anbefalingerne fra Wise Person Group rapporten er et godt udgangspunkt for det nødvendige fokus på øget kapacitet, hvor der samtidig er et øget pres for at reducere omkostningerne. På nuværende tidspunkt mangler der fortsat en detaljeret beskrivelse af anbefalingerne og de tiltag, som ligger implicit heri.

11. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.