



DEPARTEMENTET

Dato 10. december 2009

Dok.id 123-4

J. nr.

Center for Kollektiv Trafik

David Klæsøe-Lund

Telefon 33 92 43 72

DKL@TRM.dk

Notat til Folketingets Europaudvalg

Kommissionens begrundede udtalelse nr. 2008/2103

Den danske regering skal herved kommentere de enkelte led i Kommissionens begrundede udtalelse af 8. oktober 2009, idet der nedenfor følges den samme systematik som i den begrundede udtalelse.

### 1. Infrastrukturafgifter

#### 1.1. Omkostningsbaserede afgifter

Den danske regering fastholder, at Danmark har opfyldt sine forpligtelser i henhold til artikel 6, 7 og 8 i direktiv 2001/14/EF.

Til støtte herfor henvises til det tidligere anførte, navnlig den danske regerings skrivelse af 24. september 2008.

Realiteten er, at den danske regering nærmest har overopfyldt direktiv 2001/14/EF. Der er i Danmark indført et system med lave infrastrukturafgifter, ingen forskelsbehandling og med lige adgang til infrastrukturen for alle virksomheder. Ingen virksomheder er således udelukket fra det danske jernbanenet grundet høje, unaturlige infrastrukturafgifter, hvilket er i overensstemmelse med direktivets hovedformål.

Det er den danske regerings vurdering, at Kommissionens fortolkning af særligt direktivets artikel 7, stk. 3, er ganske vidtgående. Det skyldes, at der ikke nogetsteds i direktivet er fastsat bestemmelser om, hvilke omkostninger fra infrastrukturforvalternes regnskaber der skal medtages i forbindelse med fastsættelse af infrastrukturafgifter. Det er imidlertid et helt centralt spørgsmål i forhold til at opnå en ensartet fastsættelse af infrastrukturafgifterne i medlemsstaterne. Fuldt ud omkostningsbaserede infrastrukturafgifter vil endvidere kræve en omlægning af infrastrukturforvalternes regnskaber, som de fremtræder i dag, hvor det ikke er muligt detaljeret at opstille de enkelte omkostningskategorier. Det taler således imod Kommissionens fortolkning, at direktivet mangler en beskrivelse af, hvorledes infrastrukturafgifterne skal opbygges og sammensættes, hvorved Kommissionens fortolkning mere får karakter af en programerklæring.



I tilknytning hertil kan også peges på mængden af åbningsskrivelser/begrundede udtalelser, der ligeledes illustrerer, at direktivet ikke har den fornødne klarhed.

I forlængelse heraf kan det oplyses, at den danske regering i september 2009 har udsendt et debatoplæg om "En jernbane i vækst" (vedlagt), idet den danske regering ønsker, at den kollektive trafik – og navnlig jernbanetrafikken – skal løfte det meste af fremtidens trafikvækst. Debatoplægget er første led i et omfattende arbejde, der skal munde ud i, at Transportministeriet i efteråret 2010 kan fremlægge en samlet strategi for, hvordan jernbanens samlede organisering kan bidrage til at skabe en jernbane i vækst. En række forhold vil blive inddraget i dette arbejde, herunder infrastrukturafgifterne. Således hedder det i debatoplægget, side 28, at:

"Transportministeriet vil som led i arbejdet med den samlede strategi for jernbanens organisering analysere og fremlægge forslag til ændring af prioriteringsreglerne for tildeling af banekapacitet og undersøge mulighederne for at fremme togtrafikken gennem ændring af baneafgiftssystemet indenfor de rammer som EU reglerne giver mulighed for."

(vores kursivering)

Det er klart, at den danske regering ønsker, at de danske infrastrukturafgifter skal leve op til EU's regelsæt. Den danske regering ønsker at være på forkant i forhold til EU's initiativer på jernbaneområdet – frem for, som her, at diskutere direktivernes rette forståelse med Kommissionen.

I lyset heraf – og i forbindelse med Transportministeriets arbejde med "En jernbane i vækst", jf. ovenfor – vil Transportministeriet meget gerne holde et møde med Kommissionen, f.eks. i januar 2010, med fokus på infrastrukturafgifter. Det ville være meget interessant at drøfte, hvorledes – og i hvilken retning – Kommissionen ser reglerne om infrastrukturafgifter udvikle sig fremover.

## 1.2. Præstationsordning

Den danske regering har tolket Kommissionens kritik på den måde, at følgende ændringer er nødvendige:

- Der skal udarbejdes en generisk bod/bonus ordning (præstationsfremmende mekanismer), som kan indgå i netredegørelsen, og som er obligatorisk for alle jernbanevirksomheder og tilskynder både jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalteren til at mindske forstyrrelser. Jernbanevirksomhederne skal kunne klage over ordningen til regulatory body.



- Præstationsordningen skal have relation til afgiftssystemet (infrastrukturafgifter).

Den danske regering vil efterkomme Kommissionens kritik af præstationsordningen i overensstemmelse med artikel 11 i direktiv 2001/14/EF.

Af praktiske årsager er det ikke muligt at implementere ændringen før 2011. Det skyldes, at jernbanevirksomhederne vil have vanskeligt ved at indarbejde en sådan ordning i deres budget for 2010 med kort varsel, og det vil være meget vanskeligt at introducere ændringer i præstationsordningen så sent i forløbet omkring jernbanevirksomhedernes kontrakter for 2010. Disse forhandlinger er allerede i gang og forventes afsluttet frem mod 1. december 2009.

Herudover vil opstilling af en model for alle jernbanevirksomheder kræve en analyse af disse på tværs af jernbanevirksomhedernes kontrakter, kontrakterne om offentlig servicetrafik, grænseoverskridende trafik og i relation til regularitetskravet. En obligatorisk ordning fra 2011 vil ydermere give mulighed for at undersøge den mest hensigtsmæssige opgørelsesmetode i forhold til bod/bonus-aftalerne samt muligheden for krav til jernbanevirksomhedernes performance.

Det bemærkes, at jernbanevirksomhederne i november 2009 er blevet oplyst om den forestående ændring, der forventes at få virkning fra 1. januar 2011.

Kommissionen vil blive orienteret om, hvilke konkrete tiltag der igangsættes.

## 2. Tilsynsorgan

Den danske regering har udarbejdet udkast til lovforslag om ændring af bl.a. jernbaneloven, der indeholder en imødekommelse af Kommissionens kritik vedrørende de danske regler om tilsynsorgan (regulatory body).

Lovforslaget er sendt til Kommissionen, og Kommissionen har kvitteret for modtagelsen heraf den 5. oktober 2009.

For god ordens skyld vedlægges kopi af lovforslaget. De dele af lovforslaget, der er relevante i forhold til den begrundede udtalelse, er følgende:

- § 1, nr. 9-12
- Almindelige bemærkninger, pkt. 1, 1.1, 1.1.1, 1.1.2 og dele af pkt. 2-8
- Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser, til § 1, nr. 9-12.

Lovforslaget forventes fremsat i Folketinget i januar 2010, og loven forventes at træde i kraft den 1. april 2010.



Det er den danske regerings opfattelse, at Danmark med lovforslaget fuldt ud vil leve op til de regler, der er gennemgået i den begrundede udtalelse.

Side 4/4

\*\*\*\*\*

Regeringen har besvaret Kommissionens begrundede udtalelse i overensstemmelse med det ovenfor anførte.