

## **Orienterede notat til Folketingets Transportudvalget før TTE-Rådsmødet den 5. juni 2014**

---

### ***Indledning***

I dette notat gennemgås dagsordenen for Rådsmødet for EU's transportministre, som finder sted den 5. juni 2014 i Luxembourg.

Der er i alt seks sager på dagsordenen på Rådsmødet, som alle tidligere har været forelagt Folketingets Europaudvalg. De forelægges derfor alene til orientering.

Samtidig forelægges en enkelt sag til tidligt forhandlingsoplæg. Det drejer sig om direktivet om markedsåbning og forvaltning af infrastrukturen, som er den del af 4. jernbanepakke. Dette direktiv kaldes også governance-direktivet.

### ***Governance-direktivet***

Governance-direktivet forelægges til tidligt forhandlingsoplæg, da det forventes, at det kommende italienske formandskab vil tage sagen op.

Regeringen støtter det overordnede formål med forslaget, der for det første er at sikre lige adgang til infrastrukturen gennem en styrkelse af infrastrukturforvalterens uafhængighed, og for det andet at åbne markedet for indenlandsk passagertransport.

Når det gælder markedsadgangen, findes der ikke adgangsbarrierer for operatører, der vil køre persontogtrafik i Danmark.



Enhver operatør med de rette tilladelser har siden år 2000 kunnet drive persontogtrafik i Danmark.

Regeringen er som udgangspunkt enig i, at det kan resultere i hindringer for den lige adgang til markedet, hvis infrastrukturforvalter og jernbanevirksomhed er meget tæt forbundne.

Derfor bør der bakes op om en juridisk og økonomisk adskillelse, sådan som vi har det i Danmark i dag, hvor DSB og Banedanmark er adskilte virksomheder.

Kommissionen foreslår imidlertid regler om adskillelse mellem infrastrukturforvalter og jernbanevirksomhed, som går for vidt.

Disse regler må fortolkes sådan, at varetagelsen af statens ejerskab til DSB ville skulle overføres til et andet ministerium end Transportministeriet. Det er regeringens holdning, at dette er alt for vidtgående.

Det er vigtigt, at transportministeren har ansvaret for både DSB og Banedanmark og på den måde kan sikre en sammenhængende transportpolitik.

Regeringen ser et stærkt og effektiviseret DSB som en central forudsætning for at realisere de politiske mål på jernbaneområdet.

Det er regeringens opfattelse, at styringen af DSB fortsat har en transportpolitisk og ikke alene en rent forretningsmæssig betydning.

Det ville derfor være stærkt uhensigtsmæssigt, hvis styringen af DSB fremover ikke kunne finde sted i transportpolisk regi.



Det er desuden inkonsistent, at Kommissionen samtidig foreslår, at én og samme juridiske enhed også fremover kan stå som ejer af infrastrukturforvalter og operatør. Så længe dette sker inden for rammerne af en vertikalt integreret virksomhed, herunder en holdingstruktur, som det er tilfældet for Deutsche Bahn i Tyskland.

Regeringen vil derfor være særlig opmærksom på, at reglerne om adskillelse ikke kommer til at gå videre end formålet kræver.

Den danske model skal kunne opretholdes. Her administrerer Banedanmark som styrelse under Transportministeriet infrastrukturen, mens DSB, som selvstændig offentlig virksomhed ejet af staten, driver jernbanevirksomhed.

Når det gælder integrerede jernbanevirksomheder, lægger forslaget op til, at tilsynsorganerne skal godkende afgørelser truffet af infrastrukturforvalterens bestyrelse vedrørende visse personalemæssige forhold, fx vedrørende ansættelser på direktionsniveau.

Til sidst indebærer forslaget, at der skal nedsættes et koordinationsudvalg. Formålet er at sikre en god koordination mellem infrastrukturforvalteren og de brugere af nettet, som berøres af infrastrukturforvalterens afgørelser.

Både hvad angår arbejdsopgaverne for tilsynsorganerne og koordinationsudvalget er det vigtigt, at disse ikke bliver unødigt bureaukratiske og at hverken tilsynsorganer eller koordinationsudvalg tillægges beføjelser, der forekommer unaturlige.



**Agenturforordningen** Anden sag er Agenturforordningen. Forslaget er en teknisk del af 4. jernbanepakke, og er sat på Rådets dagsorden til en politisk enighed.

Sagen blev forelagt Europaudvalget til forhandlingsoplæg i oktober 2013 og forelægges nu alene til orientering.

Med forslaget vil Det Europæiske Jernbaneagentur (ERA) ændre status og blive en egentlig europæisk jernbanemyndighed med udvidede kompetencer og flere opgaver.

Generelt har regeringen støttet forslaget. Under forhandlingerne har Danmark fået gennemført, at der fastlægges klare rammer for samarbejdsaftaler mellem Agenturet og de nationale myndigheder.

Samlet set er resultatet af forhandlingerne og den politiske enighed tilfredsstillende.

**Interoperabilitetsdirektivet** Næste sag er det såkaldte Interoperabilitetsdirektiv. Forslaget er også en teknisk del af 4. jernbanepakke, og er sat på Rådets dagsorden til politisk enighed.

Sagen blev forelagt Europaudvalget til forhandlingsoplæg i juni 2013, og forelægges nu til orientering.

Forslaget betyder, at godkendelser til ibrugtagning af jernbanekøretøjer og togkontrol- og signalsystemer fremover skal foretages af Det Europæiske Jernbaneagentur (ERA).

Der vil dog fortsat være mulighed for at køretøjer, der alene skal anvendes nationalt, kan godkendes af den nationale sikkerhedsmyndighed – i Danmark er det Trafikstyrelsen.



Det har været vigtigt for regeringen, at grænsefladen mellem Agenturets og de nationale sikkerhedsmyndigheders kompetencer blev præciseret.

Det gælder især i forhold til udstedelse af tilladelser til køretøjer, togkontrol og signaler. Desuden har regeringen lagt vægt på, at nye opgaver på EU-niveau kan løftes effektivt.

Regeringen har særligt været opmærksom på, at forslaget om yderligere bemyndigelse af ERA ikke skaber nye barrierer og bureaukrati.

Der er i forbindelse med forhandlingerne sket ændringer for gennemførelsen af de tekniske forskrifter.

Det er nu ændret fra delegerede retsakter til gennemførelsesretsakter. Det støtter man fra regeringens side, da det sikrer at medlemsstaterne bevarer indflydelse på væsentlige forhold.

Forhandlinger er landet på måde, der kan være tilfredshed med.

### ***Sikkerhedsdirektivet***

Næste sag er Sikkerhedsdirektivet, som er sidste tekniske del af 4. jernbanepakke.

Forslaget er sat på Rådets dagsorden til politisk enighed, og sagen blev forelagt Europaudvalget til forhandlingsoplæg i oktober 2014.

Overordnet skal forslaget sikre, at adgangen til markedet for jernbanetransportydelse forbedres og at jernbanesikkerheden i EU udvikles og forbedres.



Sikkerhedsdirektivet er rammen for en harmonisering af de nationale sikkerhedsregler og den nationale sikkerhedsmyndigheds roller og opgaver.

Formålet med forslaget er blandt andet at danne ét fælles EU-sikkerhedscertifikat, som vil betyde, at virksomhederne kan anvende ét og samme certifikat til kørsel i alle EU-lande.

Det vil være agenturet, der skal udstede sikkerhedscertifikat til de jernbanevirksomheder, der udfører grænseoverskridende trafik.

Der vil dog fortsat være mulighed for at jernbanevirksomheder, der alene udfører national transport, kan blive certificeret af den nationale sikkerhedsmyndighed.

Forhandlinger er også her landet på en måde, der kan være tilfredshed.

### ***Vægt og dimensioner***

Næste sag er forslaget til direktiv om vægt og dimensioner for tunge køretøjer.

Forslaget forelægges Europaudvalget til orientering, da der tidligere er taget forhandlingsoplæg i sagen. Forslaget er sat på Rådets dagsorden til politisk enighed.

Forslaget vedrører busser og lastbiler og deres påhængskøretøjer. Det gøres i Kommissionens forslag lovligt for modulvogntog at krydse en landegrænse, hvis nabolandene aftaler denne mulighed.

Kommissionen foreslår også, at det skal være muligt, at lastbiler og vogntog bliver lidt længere fortil og bagtil. Dog kun hvis længdeforøgelsen skyldes



aerodynamisk udstyr, der giver bedre energieffektivitet, ligesom det for lastbilerne giver bedre udsyn til bløde trafikanter og en længere såkaldt deformationszone, der nedsætter skaderne på modparten, hvis der sker et sammenstød.

En lille justering i kravene til længde gør det i Kommissionens forslag også muligt at transportere de stadig mere anvendte 45 fods-containere, der typisk ankommer med skib.

Forslaget fastlægger desuden krav om, hvor ofte lastbiler eller busser skal kontrolleres for overlæs. Samtidig fastsættes der overordnede regler for sanktioner i forbindelse med overlæs.

Der er stadig substantielle forhandlinger i Rådet på embedsmandsniveau – ikke mindst om det svære spørgsmål om grænseoverskridende kørsel med modulvogntog.

Der har været en række forskellige forslag på bordet under forhandlingerne i Rådet, og forhandlingerne har været komplekse.

Det ser dog på nuværende tidspunkt ud til, at man i Rådet lander på et kompromis, der vil betyde, at man kan fortsætte med at køre over Øresund med modulvogntog.

Europa-Parlamentet har behandlet forslaget og vedtaget sin betænkning. Europa-Parlamentet foreslår blandt andet, at beholde teksten om modulvogntog i det gældende direktiv og pålægge Kommissionen at lave en evaluering af grænseoverskridende kørsel med modulvogntog i EU til 2016. Dette skal potentielt danne grundlag for ny lovgivning.



Man har fra dansk side arbejdet for at modulvogntog skal kunne passere mere end en landegrænse under sin transport, så længe landene tillader det.

Det ser ud til, at der er mest opbakning til en løsning, hvor ordlyden omkring modulvogntog i det gældende direktiv bevares.

Dette er fra dansk side ikke en ideel løsning, men Danmark kan leve med dette, da det vil betyde status quo i forhold til praksis i dag.

### ***Havnepakken***

Næstsidste sag er den såkaldte Havnepakke. Forslaget blev forelagt udvalget til forhandlingsoplæg i oktober 2014, og forelægges denne gang Europaudvalget til orientering.

Formålet med forslaget er at skabe bedre vækst- og investeringsvilkår for havnene og dermed skabe bedre rammer for økonomisk vækst.

Dette skal sikres ved fælles europæiske regler, der skal modernisere og forbedre de konkurrencemæssige og administrative forhold på markedet for havnetjeneste.

Samtidig skal der skabes større gennemsigtighed i havnenes organisation, drift og økonomi.

Forslagets opbygning og formål om åben og fair konkurrence er i god tråd med de hensyn, der blev varetaget i forbindelse med den seneste ændring af havneloven i 2012.

Der er langt fra enighed om forslaget i Rådet og sagen er sat i bero på grund af den manglende tid til at nå til enighed forud for Europa-Parlamentsvalget, som netop er afholdt.





Sagen er derfor kun på dagsordenen til en fremskridtsrapport.

### ***Passagerrettigheder***

Den sidste sag på Rådsmødet er forslaget om flypassagerers rettigheder.

Sagen blev sidst forelagt Europaudvalget til forhandlingsoplæg i juni 2013 og i februar 2014 til præciseret forhandlingsoplæg. Sagen forelægges nu alene til orientering.

Forslaget har til formål at forbedre håndhævelsen af flypassagerernes rettigheder ved at præcisere en række centrale principper, der har givet anledning til mange tvister mellem flyselskaber og passager.

Samtidig sigter forslaget også mod, at balancere hensynet til luftfartspassagerers rettigheder og hensynet til luftfartsselskabernes økonomiske situation.

Danmark ønsker ligesom Europa-Parlamentet at forlænge luftfartsselskabernes forpligtelse til at indkvartere passagerer i tilfælde af aflysning eller lange forsinkelser, der er forårsaget af ekstraordinære omstændigheder, til fem nætter.

Danmark arbejder også for at der anvendes én tærskel på fem timer for udløsning af kompensation uanset rejsens længde.

Fra dansk side har det været vigtigt, at ensrette de nationale myndigheders håndhævelse af passagerernes rettigheder i EU.

Derfor har man fra dansk side fremsat forslag om, at oprette en ekspertkomité, for at ensrette medlemsstaternes sanktioner og håndhævelse. Det har mødt stor opbakning blandt en række lande.



Man er dog landet på en løsning, hvor man genindfører Kommissionens oprindelige ønske om en reel Komité med komitologibeføjelser. Dette kan Danmark også støtte. Forslaget var ellers skrinlagt af formandskabet i forsøget på at skabe et kompromis i Rådet.

Under behandlingen af forslaget har formandskabet dog måtte sande, at der i øvrigt er en række principielle juridiske problemstillinger, som komplicerer fremdriften i behandlingen af forslaget.

Dette gælder særligt rettigheder ved lange forsinkelser i ankomst, da denne problemstilling både handler om forholdet om ekstraterritorialitet – altså om reglerne også skal gælde på flyrejser til EU med afgang udenfor EU – og forholdet om reglerne er forenelige med anden international lovgivning.

Det har ikke været muligt at opnå enighed i Rådet om en generel indstilling blandt andet på grund af et spørgsmål, der alene vedrører relationerne mellem Spanien og Storbritannien.

Spørgsmålet beskrives ikke detaljeret her, men handler om suverænitet i forhold til at inkludere Gibraltar i forordningens anvendelsesområde.

Behandlingen af forslaget forventes at fortsætte under italiensk formandskab og er alene sat på dagsordenen til fremskridtsrapport.