

Notat til Folketingets Europaudvalg

Dato 4. september 2018
J. nr. 2017-3551

Europa-Kommissionens forslag til gennemførelsesforordning om fastsættelse af procedurer og kriterier for anvendelse af den økonomiske ligevægtstest i henhold til artikel 11 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34 /EU (komité sag)

KOM-dokument foreligger ikke.

Nyt notat.

1 Resumé

Ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU¹ som ændret ved direktiv 2016/2370/EU² er markedet for indenlandsk jernbanepassertransport blevet åbnet med henblik på at færdigetablere det fælles europæiske jernbaneområde. Dette kan få følger for tilrettelæggelsen og finansieringen af passagertransport med jernbane, der er omfattet af en kontrakt om offentlig tjeneste. Det er derfor nødvendigt at sikre en balance mellem de legitime interesser for leverandørerne af offentlig befordring, og de kompetente myndigheder, på den ene side, og de overordnede mål for færdigetableringen af det fælles europæiske jernbaneområde og udnyttelsen af de bredere sociale fordele, på den anden side. Prøvning af økonomisk ligevægt bør sikre en balance mellem disse konkurrerende interesser.

Kommissionen kan, jf. førnævnte direktiver, vedtage gennemførelsesforordninger med nærmere procedureregler og kriterier for anvendelsen af den økonomiske ligevægtstest. Disse gennemførelsesforordninger skal vedtages senest den 16. december 2018, og vedtages efter undersøgelsesproceduren.

Nærværende forslag forventes vedtaget den 13.-14. september 2018. Det er beslutningsorganet SERAC (Single European Railway Area Committee), som behandler forslaget. Med et kvalificeret flertal for forslaget i beslutningsorganet SERAC vedtager Kommissionen gennemførelsesforordningen. Opnås der ikke et kvalificeret flertal kan Kommissionen forelægge sagen for en appelkomité inden for 1 måned, eller forelægge et revideret udkast af sagen for SERAC inden for 2 måneder. Appelkomitéen består af udvalgte medlemsstatsrepræsentanter, og de afgiver også udtalelse ved kvalificeret flertal.

¹ EUT L 343 af 14.12.2012, s. 32-77.

² EUT L 352 af 23.12.2016, s. 1-17.



Kommissionen har på den baggrund fremsat forslag til gennemførelsesforordning om fastsættelse af procedurer og kriterier for anvendelse af den økonomiske ligevægtstest. Forordningen finder anvendelse i situationer, hvor en medlemsstat har besluttet at begrænse retten til adgang, som omhandlet i artikel 10, stk. 2, i direktiv 2012/34/EU for nye jernbanepassagerruter mellem et bestemt afgang- og bestemmelsessted, når en eller flere kontrakter om offentlig tjeneste dækker den samme rute eller en alternativ rute, jf. artikel 11, stk. 1, i direktiv 2012/34/EU.

I forordningen præciseres det, at når en ny jernbanepassagerrute anmelder sin planlagte nye rute til de relevante infrastrukturforvaltere og tilsynsorganer (i Danmark Jernbanenævnet) informerer tilsynsorganet de kompetente myndigheder og de relevante jernbanevirksomheder, som er underlagt en kontrakt om offentlig trafikbetjening. Efter anmodningen er indgivet, kan de kompetente myndigheder, som indgik kontrakten om offentlig tjeneste, enhver anden berørt kompetent myndighed, som har ret til at begrænse adgangen, infrastrukturforvalteren eller den jernbanevirksomhed, der opererer kontrakten om offentlig tjeneste anmode om prøvning af den økonomiske ligevægt.

Tilsynsorganet træffer på baggrund af sin økonomiske analyse af den økonomiske ligevægt afgørelse i sagen, hvorefter retten til adgang til jernbaneinfrastruktur tildeles, ændres, tildeles på visse betingelser eller nægtes. Finder tilsynsorganet, at der vil opstå ubalance i den økonomiske ligevægt i en kontrakt om offentlig service i forbindelse med den planlagte passagertransport skal tilsynsorganet angive de eventuelle ændringer af den pågældende tjeneste (ændringer i togfrekvens, kanaler, mellemliggende stop eller køreplan), som vil kunne sikre, at betingelserne for tildeling af ret til adgang er opfyldt, og/eller udstede ikke-bindende henstillinger til den kompetente myndighed om andre ændringer, der ikke er relateret til den nye passagerrute, som vil kunne sikre, at betingelserne for tildeling af ret til adgang er opfyldt.

Den økonomiske ligevægt anses for at være i ubalance, når den nye jernbanepassagerrute har en væsentlig negativ indvirkning på mindst et af følgende elementer: a) den samlede rentabilitet af de tjenesteydelser, som jernbanevirksomheden opfylder i henhold til kontrakten om offentlig tjeneste eller b) nettoomkostningerne for den kompetente myndighed, der tildeler kontrakten om offentlig tjeneste.

Regeringen agter at stemme for forslaget, som er inden for rammerne af det, som blev aftalt i Rådet under forhandlingerne af direktiv 2016/2370/EU, herunder blandt andet, at tilsynsorganet (i Danmark Jernbanenævnet) ikke tillægges beføjelser af politisk karakter. Derudover er indholdet af tilsynsorganets vurderingskriterier til prøvning af den økonomiske ligevægt i gennemførelsesforordningen defineret fornuftigt, således at de statsfinansielle omkostninger minimeres. Forslaget påvirker ikke beskyttelsesniveauet i Danmark.



2 Baggrund

Kommissionen fremlagde den 30. januar 2013 forslag til 4. jernbanepakke. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2012/34 som ændret ved direktiv (EU) 2016/2370 har åbnet de nationale jernbanepassagermarkeder med henblik på gennemførelse af ét fælles europæisk jernbanemarked. Med direktiv 2016/2370 får jernbanevirksomheder ret til at køre passagertransport i alle medlemsstater – uanset i hvilken medlemsstat jernbanevirksomheden er etableret. Det indebærer, at medlemsstaterne som udgangspunkt ikke kan tildele visse operatører eneret eller fortrinsret til banenettet eller dele heraf. Det kan have konsekvenser for tilrettelæggelsen og finansieringen af jernbanepassager-tjenester, der leveres i henhold til en kontrakt om offentlig trafikbetjening i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007³. Derfor vil medlemsstaterne kunne begrænse adgangen til infrastrukturen, hvis den økonomiske ligevægt i en kontrakt om offentlig trafikbetjening vil blive kompromitteret af en passagertjeneste, jf. direktivets artikel 11, stk. 1. Der kan kun anmodes om en økonomisk ligevægtstest for passagertogstjenester, der ikke er omfattet af en kontrakt om offentlig trafikbetjening, og som enten er helt nye på markedet, eller hvis deres tjeneste indebærer en væsentlig ændring af en eksisterende tjeneste.

I forbindelse med drøftelserne af direktiv (EU) 2016/2370 indhentede den tidligere regering forhandlingsmandat i Folketingets EU-udvalg (FEU) den 28. maj 2014. Det tidligere indhentede mandat har været udgangspunkt for de tidligere drøftelser af gennemførelsesforordningen i SERAC. Nu hvor der er større klarhed over bestemmelserne i gennemførelsesforordningen, herunder bestemmelser vedrørende Jernbanenævnets kompetencer og Kommissionens definition af den økonomiske ligevægt, og gennemførelsesforordningen vurderes som væsentlig, er der behov for et nyt konkret mandat fra FEU.

3 Formål og indhold

Kommissionen mener overordnet set, at lige adgang til infrastrukturen bør opnås ved at fjerne interessekonflikter, der påvirker infrastrukturforvalterens beslutninger vedrørende markedsadgang, og ved at afskaffe muligheden for krydssubsidiering. Kommissionens holdning er, at når markedet for indenlandsk passagertransport i mange medlemsstater er lukket for konkurrence, begrænses markedets udvikling, og der skabes forskelle mellem de medlemsstater, der har åbnet deres markeder, og dem der ikke har.

Kommissionens konkrete forslag til gennemførelsesforordning har til formål at føre til mere konkurrencedygtige markeder, hvor virksomheder konkurrerer om pris (billetpriser). Konkret sker det ved, at ene- eller fortrinsrettigheder for operatører, der opererer under kontrakter om offentlig trafikbetjening, ikke bør begrænse adgangen for andre jernbanevirksomheder, medmindre den økonomiske ligevægtstest viser, at en tjeneste under hensyntagen til værdien af eksklusivrettigheder vil have en væsentlig negativ indvirkning på rentabiliteten af

³ EUT L 315 af 3.12.2007, s. 1–13.



tjenester, der drives i henhold til kontrakten om offentlig trafikbetjening eller nettoomkostningerne for deres levering til den kompetente myndighed, eller begge, og under hensynstagen til de risikodelingsordninger, der er fastsat i kontrakten om offentlig tjeneste.

Dette kan, ifølge Kommissionen, samlet set medføre en række samfundsmæssige fordele, da højere frekvenser og lavere billetpriser opmuntrer modalskift mod jernbanen. Det kan også, ifølge Kommissionen, forventes at opfordre de etablerede operatører, herunder også den offentlige serviceoperatør, til at blive mere omkostningseffektive og til at yde mere attraktive tjenester. Omvendt er det dog også lige så sandt, at disse fordele også kan medføre omkostninger, der ikke nødvendigvis bæres af dem, der får fordelene. Selvom den nye tjeneste ikke er i direkte konkurrence med operatører, der opererer under en kontrakt om offentlig trafikbetjening (da de muligvis tilbyder hurtigere forbindelser med færre mellemstop eller et andet serviceniveau), vil der sandsynligvis være nogle indtægtstab for operatørerne, der opererer under en kontrakt om offentlig trafikbetjening.

Såfremt forslaget vedtages, vil de nye regler træde i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i EU-Tidende. Reglerne anvendes dog først officielt fra den 1. januar 2019 i tide til køreplanerne, der begynder den 12. december 2020. Den eksisterende gennemførelsesforordning (EU) nr. 869/2014⁴, der alene omfatter international passagertogtrafik, ophæves med virkning fra den 12. december 2020. Da artikel 10 og 11, stk. 1, i direktiv 2016/2370 først finder anvendelse fra den 1. januar 2019, men ikke finder anvendelse på togtjenester, der begynder at køre inden den 12. december 2020, er det nødvendigt at fortsætte med at anvende Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 869/2014 efter den 1. januar 2019, men kun for nye jernbanetransportpassagertjenester, der skal påbegyndes inden den 12. december 2020. Anvendelsen af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 869/2014 bør være betinget af, at ansørgernes notifikationer fremsendes inden for en tidsramme, der giver en rimelig frist til færdiggørelse af godkendelses- og planlægningsprocessen, således at tjenesterne rent faktisk kan begynde at køre inden den 12. december 2020.

4 Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet skal ikke udtale sig om den konkrete retsakt. I forbindelse med drøftelserne af direktivet har Europa-Parlamentet udtalt, at muligheden for at begrænse adgangen til nettet ikke alene bør afhænge af, om der skabes ubalance i en aftale om offentlig service trafik, men at der bør indføres en række andre kriterier. Europa-Parlamentet åbner endvidere op for, at muligheden for at begrænse adgangen i visse tilfælde udvides og i andre tilfælde indskrænkes.

5 Nærhedsprincippet

Forslaget vurderes at være i overensstemmelse med nærhedsprincippet, idet der er tale om gennemførelsesbestemmelser til en allerede gældende retsakt.

⁴ EUT L 239 af 12.8.2014, s. 1–10.



6 Gældende dansk ret

Forhold vedrørende en prøvning af den økonomiske ligevægt reguleres af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2012/34 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, særlig artikel 10, stk. 4, og artikel 11, stk. 4 og af den nuværende gennemførelsesforordning nr. 869/2014 af 11. august 2014 om nye jernbanepassagerruter for internationale passagerruter samt bekendtgørelse nr. 1329/2015 om jernbanevirksomheders adgang til international passagertransport m.v. Gældende ret⁵ tillægger i den sammenhæng allerede det danske tilsynsorgan (Jernbanenævnet) de med EU-lovgivningen fastsatte opgaver og beføjelser på området, herunder udvikling af metodologi for anvendelse og gennemførelse af økonomisk ligevægtstest inden for de af EU-lovgivningen fastlagte rammer, kriterier mv.

I Kommissionens nye forslag til gennemførelsesforordning vedrører den økonomiske ligevægtstest ikke kun den internationale passagertransport som i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 869/2014, men vedrører også den nationale passagertransport, fordi Kommissionens direktiv (EU) 2016/2370 åbner markedet, så der nu er generel adgangsret til national infrastruktur, faciliteter og cabotage i alle medlemsstater, med den tilpasning af bl.a. tilsynsorganets rolle og opgaver, der nødvendigvis må følge deraf. Foreliggende forslag til gennemførelsesforordning, der vil skulle erstatte den gældende gennemførelsesforordning på området, skal ses i lyset heraf.

7 Konsekvenser

Forslaget vurderes at være af væsentlig politisk betydning, idet rammerne for den offentlige personbefordring fastsættes politisk. I Danmark indkøbes trafik via offentlige service-kontrakter, hvor en transportydelse modsvares af en kontraktbetaling. Den balance, som fastlægges i kontrakten ved dens indgåelse, bør så vidt muligt ikke forstyrres af en tredjepart, da det kan få konsekvenser for kontraktbetalingen. Dette hensyn vurderes tilgodeset i det forslag, som Kommissionen har sendt forud for mødet i beslutningsorganet (SERAC).

Forslaget vurderes ikke at have væsentlige erhvervsøkonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Forslaget vurderes ikke at indebære et øget omkostnings- og administrationsniveau for staten. Forslaget forventes heller ikke at have væsentlige lovgivningsmæssige konsekvenser. Dertil forventes forslaget ej heller at påvirke beskyttelsesniveauet i Danmark.

En vedtagelse af forslaget vurderes samlet set at være inden for rammerne af det, som blev aftalt i Rådet under forhandlingerne om direktiv 2016/2370/EU. Tilsynsorganet (i Danmark Jernbanenævnet) tillægges ikke i gennemførelsesforordningen beføjelser af politisk karakter. Derudover er indholdet af tilsynsorganets vurderingskriterier til prøvning af den økonomiske ligevægt defineret fornuftigt, således at de statsfinansielle omkostninger minimeres.

⁵ Bekendtgørelse nr. 1329 af 26. november 2015 om jernbanevirksomheders adgang til international passagertransport fastsat i medfør af Lov nr. 686 af 27. maj 2015, Jernbaneloven, § 4, stk. 2, § 102, stk. 1 og § 113, stk. 4.



8 Høring

Kommissionens forslag har været sendt i høring i EU-specialudvalget for Transport, Bygning og Bolig.

Der er modtaget høringssvar med indholdsmæssige bemærkninger fra Danske Regioner, DSB, Trafikselskaberne og DI Transport.

De indkomne bemærkninger er refereret nedenfor.

Danske Regioner har bemærket, at ifølge Kommissionens forslag skal den økonomiske analyse af den foreslåede nye tjeneste vurderes over for den offentlige tjenesteydelseskontrakt som helhed. Det skal endvidere vurderes, om den nye tjeneste vil have en væsentlig negativ indvirkning på de offentlige driftsudbydere nettoomkostninger. Det forekommer, ifølge Danske Regioner, uhensigtsmæssigt, at den nye tjeneste skal stilles op imod den samlede kontrakt. Det ville eksempelvis betyde, at et ønske om eksempelvis ekstern drift i myldretiden på Lille Nord, skulle sættes op imod den samlede omsætning på de regionale baner i Region Hovedstaden, og ikke vurderes i forhold til driftsomkostningerne på den konkrete linje. Danske Regioner bemærker, at det forekommer helt uhensigtsmæssigt, og vil i givet fald betyde, at konkrete strækninger ville kunne blive meget urentable, og i sidste instans føre til deres lukning.

Endvidere bemærker Danske Regioner, at de kriterier, der er opstillet for at vurdere, om der skal gives tilladelse til en ny tjeneste fremstår upræcise og uklare. Eksempelvis står begrebet væsentlig negativ indvirkning (substantial negative impact) i Artikel 10 helt uklart, idet det ikke forsøges at definere begrebet og dets omfang.

Tidsfristerne i forslaget forekommer, ifølge Danske Regioner, også meget stramme.

DSB forstår forslaget således, at forslaget udelukkende vil have gyldighed i forhold til situationer, hvor et jernbaneselskab mod at påtage kontraktlige forpligtelser til at levere offentlig service trafik har fået eksklusiv ret til at udføre trafik på en bestemt strækning eller i et bestemt område. Det vil derfor ikke i sin foreliggende form, ifølge DSB, have gyldighed for Danmark eller DSB. Ifølge DSB kan DSB derfor ikke blive bragt i en situation, hvor DSB ville kunne anmode den relevante myndighed, Jernbanenævnet, om at få udført en økonomisk ligevægtstest som beskrevet i forslaget.

Uanset ovenstående har DSB for fuldstændighedens skyld bemærket, at den relevante myndighed som grundlag for sit arbejde med at vurdere konsekvenserne af en ny operatørs indtræden på markedet skal have stillet en række helt centrale oplysninger til rådighed som grundlag for sin vurdering. Det drejer sig om planer for den nye service, forretningsplan, prognoser for passagertal og indtægter, prisstrategi, billetsalstrategi, specifikationer for rullende materiel



(fx belægningsgrad, sædetal, materielbenyttelse) og markedsføringsstrategi. Uden disse oplysninger er det ikke realistisk at foretage en beregning af konsekvenserne for den eksisterende trafik af en ny operatørs aktiviteter.

Uden disse konkrete forudsætninger vil det således, ifølge DSB, ikke være muligt at give en kvalificeret vurdering af konsekvenserne af en ny operatørs eventuelle indtog på strækningen København-Odense-Aarhus. Konsekvenserne vil være helt afhængige af en ny operatørs udbud og forretningsmodel. DSB bemærker desuden, at der på tværs af Europa anvendes flere forskellige modeller for kommercielle tilbud i konkurrence med PSO-trafik. DSB har dog noteret sig, at forsøg med kommerciel passagertrafik på strækningen Stockholm-Göteborg i Sverige, hvor MTR med sit indtog på strækningen efter egne oplysninger har opnået en markedsandel på 15-20 %. DSB har ikke kendskab til de økonomiske konsekvenser hverken for den tidligere eneoperatør SJ eller for MTR.

Trafikselskaberne har vedrørende artikel 10, stk. 1 bemærket, at *“På baggrund af nedenstående formuleringer forekommer det ikke at være særligt klart defineret, hvornår der er tale om ‘a substantial negative impact’. Kan dette uddybes eller præciseres?*

The regulatory body shall assess whether the economic equilibrium of a public service contract would be compromised by the proposed new rail passenger service. Economic equilibrium shall be considered as compromised where the new rail passenger service would have a substantial negative impact on at least one of the following elements:

- *the profitability of services that the railway undertaking operates under the public service contract;*
- *the net cost for the competent authority awarding the public service contract.”*

Trafikselskaberne tilkendegiver endvidere i deres høringssvar en bekymring om, at følgende formulering *“The analysis shall refer to the public service contract as a whole, not to individual services operated under it, over its entire duration. Predetermined thresholds or specific criteria may be applied but not strictly or in isolation from other criteria”* (artikel 10, stk. 2) muliggør creaming – en opfattelse som trafikselskaberne deler. Når analysen skal forholde sig til ‘the public service contract as a whole’ bliver den økonomiske betydning af de økonomisk mest attraktive linjer og/eller tidspunkter relativt mindre, hvilket forekommer at kunne åbne for, at private aktører cherry picker udvalgte ruter/tidspunkter, hvilket kan have store økonomiske konsekvenser for den eksisterende operatør på den specifikke linje, om end indvirkningen på den samlede public service contract er begrænset.

Trafikselskaberne har endvidere bemærket, at om end der tages forbehold for, at regulatory body kan opleve en stor administrativ byrde, hvis der indkommer mange bud, så forekommer de anførte tidsfrister at være korte.



DI Transport har bemærket, at Kommissionens forslag tilpasser den gældende gennemførelsesforordning 869/2014 som konsekvens af den mulighed for markedsadgang på indenrigsmarkederne, der følger af 4. jernbanepakke (direktiv 2016/2370). I det lys finder DI Transport de foreslåede ændringer logiske og konsistente, og anbefaler derfor, at Danmark støtter forslaget.

DI Transport har dertil den yderligere bemærkning, at selv om forordningen af naturlige årsager lægger vægten på den økonomiske ligevægt, kunne det være ønskeligt, hvis der i testkriterierne blev lagt større vægt på de passageroplevede og kvalitative effekter af tilgangen af nye markedsaktører. Emnet berøres meget overfladisk i artikel 10, men er et aspekt, der klart kunne styrkes.

I artikel 13 burde ordet ”reasonable” måske indsættes før ”fee”.

9 Generelle forventninger til andre landes holdninger

De andre medlemsstater har under de tidligere drøftelser af retsakten med Kommissionen fokuseret på mere tekniske og juridiske forhold i retsakten, som løbende er blevet justeret.

10 Regeringens generelle holdning

For så vidt angår adgang til markedet findes der ikke adgangsbarrierer for operatører, der vil køre persontogtrafik i Danmark, da enhver operatør med de rette tilladelser siden 2000 har kunnet drive persontogtrafik i Danmark.

Regeringen er derfor ikke overbevist om at der vil ske oprettelse af mange nye tjenester. Regeringen har ikke modtaget dokumentation eller oplysninger, der underbygger, at forslaget vil udløse et uforløst potentiale hos en kritisk masse af virksomheder, som vil medføre, at der oprettes mange nye tjenester.

Det er regeringens holdning, at gennemførelsesforordningen bidrager til at sikre en fornuftig afgrænsning af, hvornår den økonomiske ligevægt betragtes som værende i ubalance. En ubalance i den økonomiske ligevægt er ifølge gennemførelsesforordningen, når den nye jernbanepassageroute vil få en væsentlig negativ indvirkning på mindst ét af de følgende elementer: a) rentabiliteten af de tjenesteydelser, som jernbanevirksomheden opfylder i henhold til kontrakten om offentlig tjeneste, eller b) nettoomkostningerne for den kompetente myndighed, der tildeler kontrakten om offentlig tjeneste. Analysen omfatter kontrakten om offentlig tjeneste i sin helhed, ikke de enkelte tjenesteydelser under den, over den samlede varighed. Hvis den nye foreslåede jernbanepassageroute vil skabe ubalance i den økonomiske ligevægt i en kontrakt om offentlig tjeneste, skal tilsynsorganet, hvis det er relevant, angive de eventuelle ændringer af den nye jernbanepassageroute, fx ændringer i togfrekvens, kanaler, mellemiggende stop eller køreplan, som vil kunne sikre, at betingelserne for tildeling af ret til adgang (a) er opfyldt, og/eller hvis det er relevant i lyset af nettofordelene for kunderne udstede ikke-bindende henstillinger til den kompetente myndighed om andre ændringer, der ikke er relateret til den nye passageroute, som vil kunne sikre, at betingelserne for tildeling af ret til adgang er opfyldt.



Det er dog regeringens holdning, at tilsynsorganet ikke tildeles nye beføjelser, herunder i forhold til at overvåge de offentlige transportplaner eller tillægges beføjelser, der ligger uden for deres naturlige ansvarsområde, herunder beføjelser af ansættelsesretlig karakter. Tilsynsorganets opgave er markedsovervågnings-, tilsyns- og klageorgan på jernbaneområdet. Derfor er tilsynsorganets mere administrative rolle i gennemførelsesforordningen passende. Det er politikerne, der fastsætter rammerne for den offentlige personbefordring. Det skal ikke være muligt for et uafhængigt organ at bremse en offentlig transportplan. Dertil er det også regeringens holdning, at tidsfristerne for tilsynsorganets sagsbehandling ikke gøres så korte, at kvaliteten af sagsbehandlingen forringes. Jernbanenævnet har ikke selv rejst udfordringer for så vidt angår de i gennemførelsesforordningen fastsatte frister.

Regeringens holdning indebærer desuden, at forslag ikke kommer til at medføre unødigt bureaukratisering og administrative byrder.

Regeringen agter derfor at stemme for forslaget.

11 Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.