



## NOTAT

20. februar 2025

2024-5220

### **Orientering om aktuelle sager under det polske EU-formandskab**

Polen overtog EU-formandskabet den 1. januar 2025. Polen har formandskabet frem til udgangen af juni 2025. I indeværende notat orienteres om udvalgte og aktuelle sager under det polske formandskab på Transportministeriets område.

Der forhandles en lang række sager på Transportministeriets område. Nedenfor følger en beskrivelse af de sager, som forventes at fylde mest under det polske formandskab.

Det drejer sig om fem forslag:

- Revision af direktiv om kørekort
- Direktiv om den EU-dækkende virkning af visse frakendelser af førerretten
- Forordning om jernbaneinfrastrukturkapacitet
- Revision af direktiv om vægt og dimensioner
- Revision af forordning om flypassagerers rettigheder

#### **Revision af direktiv om kørekort**

Forslaget til revision af direktiv om kørekort blev fremsat den 1. marts 2023. Forslaget ophæver det eksisterende direktiv fra 2006. Regeringen har den 3. november 2023 fået forhandlingsmandat på forslaget.

Formålet med forslaget er at styrke færdselssikkerheden og den frie bevægelighed. De centrale elementer i forslaget er:

- at fastsætte krav om ledsaget kørsel som forudsætning for udstedelse af kørekort til 17-årige,
- at indføre en alkoholpromillegrænse for førstegangserhververe af førerret i de første to år af kørekortets gyldighed samt
- at etablere et gensidigt anerkendt digitalt mobilkørekort i 2030.

Der blev vedtaget en generel indstilling på forslaget ved rådsmødet den 4. december 2023. Denne imødekommer den danske position



på forslaget. Trilog-forhandlinger blev påbegyndt under det ungarske formandskab i slutningen af 2024.

Det polske formandskab forventer at indgå en aftale med Europa-Parlamentet og dermed at afslutte forhandlingerne om forslaget.

### **Direktiv om frakendelser af førerretten**

Forslaget til direktiv om den EU-dækkende virkning af visse frakendelser af førerretten blev fremsat den 1. marts 2023. Formålet med direktivet er at sikre, at førerretsfrakendelser for færdselslovs-overtrædelser håndhæves ens i alle EU-lande. Regeringen har den 28. juni 2024 fået forhandlingsmandat på forslaget.

Forslaget indebærer, at man pålægger medlemsstaterne at tillægge førerretsfrakendelser for visse alvorlige trafikikkerhedsrelaterede færdselsovertrædelser virkning på tværs af medlemsstaterne. Det betyder konkret, at den medlemsstat, hvor overtrædelseren har fundet sted (overtrædelsesmedlemsstaten), skal underrette den medlemsstat, der har udstedt førerens kørekort (udstedelsesmedlemsstaten), om enhver deraf følgende frakendelse af førerretten af en varighed på mindst én måned.

Udstedelsesmedlemsstaten skal på baggrund af disse underretninger træffe passende foranstaltninger for at sikre, at frakendelsen af førerretten får virkning i udstedelseslandet og dermed EU-dækkende virkning, medmindre der er tale om visse særlige undtagelser.

Følgende fire typer forseelser er omfattet af direktivet: 1) spirituskørsel, 2) hastighedsoverskridelse i en alvorlig grad, 3) kørsel under påvirkning af stoffer og 4) en adfærd, der er i strid med færdselslovgivningen, og som har dødsfald eller alvorlig legemsbeskædigung til følge.

Der blev vedtaget en generel indstilling på forslaget på rådsmødet den 5. december 2024. Trilog-forhandlingerne blev påbegyndt under ungarsk formandskab.

Det polske formandskab forventer at indgå en aftale med Europa-Parlamentet og dermed at afslutte forhandlingerne.

### **Forordning om jernbaneinfrastrukturkapacitet**

Forslag til forordning om jernbaneinfrastrukturkapacitet blev fremsat af Kommissionen den 11. juli 2023. Regeringen har den 12. april 2024 fået forhandlingsmandat på forslaget.



Forslaget har til formål at optimere anvendelsen af kapacitet på EU's jernbaneinfrastruktur og sikre en mere effektiv styring af trafikken således, at der skabes plads til mere trafik på jernbanenet-tet, og kvaliteten højnes. Forslagets hovedelementer består blandt andet i mere fleksibel kanaltildeling, en ny kompensationsordning ved ændring af tildelt kapacitet og styrket rolle til et tværnationalt jernbaneorgan (Det Europæiske Netværk af Infrastrukturforval-tere). Med forslaget ændres tidligere lovgivning på området såle-des, at godskorridorerne nedlægges.

Fra dansk side har der særligt været fokus på kompetencefordelin-gen mellem Kommissionen og medlemsstaterne samt de statsfi-nansielle konsekvenser for medlemsstaterne, som har givet anled-ning til dansk skepsis. Eksempelvis ved skabelsen af nye rådgi-vende organer samt introduktionen af en bod for manglende opfyl-delse af vilkår for udnyttelse af jernbanenet-tet.

Der blev vedtaget en generel indstilling på forslaget ved rådsmødet den 18. juni 2024, som Danmark støttede.

Det polske formandskab har påbegyndt trilog-forhandlingerne med den målsætning at indgå en aftale med Europa-Parlamentet om forslaget og dermed at afslutte forhandlingerne. Henset til for-slaget omfang er det en ambitiøs målsætning, og der er derfor en vis sandsynlighed for, at forslaget skal færdigforhandles under dansk formandskab.

### **Revision af direktiv om vægt og dimensioner**

Forslag til revision af direktiv om vægt og dimensioner blev frem-sat den 11. juli 2023. Regeringen har den 3. november 2023 fået forhandlingsmandat på forslaget.

Forslaget har til formål at øge brugen af grønne transportformer samt øge brugen af intermodal transport og en højere grad af har-monisering af reglerne på tværs af grænserne.

Forslaget vil indebære, at godstransporten på det indre marked op-timeres; at man fremmer tunge nulemissionskøretøjer med henblik på at reducere CO<sub>2</sub>-udledning samt at understøtte brug af standar-diserede fragtenheder, som anvendes på flere forskellige transport-former, fx lastbil og tog. Endelig har forslaget til formål at sikre en mere ensartet og effektiv håndhævelse af vægt- og dimensionskrav blandt medlemslandene.

Det har ikke været muligt at opnå enighed om et kompromisforslag i Rådet. Forslaget har derfor ligget stille, da det har været svært at



identificere mulige kompromisser hos medlemsstaterne. Flere af de større lande har stemt imod de to forsøg på at opnå generel indstilling under henholdsvis spansk og belgisk formandskab. De har blandt andet begrundet deres modstand med bekymringer om henholdsvis øget vejslid og negativt modalskifte fra bane til vej.

Det polske formandskab har tilkendegivet, at de vil bruge de første måneder af 2025 på at afsøge kompromisser. Derefter vil de formentlig genoptage forhandlingerne. Regeringen støtter en genoptagelse af forhandlingerne, da forslaget har en lang række positive elementer.

### **Revision af forordning om flypassagerers rettigheder**

Forslag til revision af forordning om flypassagerers rettigheder blev fremsat den 18. marts 2013. Forslaget har ligget stille siden 2019/2020, hvor henholdsvis det finske og kroatiske formandskab forsøgte at igangsætte forhandlingerne. Regeringen vil bede om et revideret forhandlingsmandat på forslaget den 21. februar 2025.

Forordningen, som foreslås revideret, er fra 2004 og indeholder bestemmelser om kompensation og bistand til luftpassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser. Siden ikrafttrædelse har forordningen på en række områder udviklet sig i en retning mod styrkede passagerrettigheder. Gældende ret er løbende blevet fastsat gennem EU-Domstolens praksis, hvilket bidrager til at gøre gældende ret uklar.

Forslaget sigter mod at finde en passende balance mellem at højne beskyttelsesniveauet for passagerer, men samtidig at tage hensyn til byrderne og de omkostninger, som pålægges luftfartsselskaberne. De centrale uenigheder i Rådet har vedrørt kompensationsniveauet, tidstærsklerne for, hvornår passagerer har ret til kompensation, samt definitionen af, hvad der udgør en usædvanlig omstændighed. Regeringen finder revisionen af forordningen tiltrængt og nødvendig, da der er behov for mere klare og simple regler på området.

Forslaget var på dagsordenen som en orienterende debat ved rådsmødet den 5. december 2024.

På baggrund af debatten på rådsmødet, hvor medlemsstaterne gav udtryk for, at der var brug for en revision af forordningen, har det polske formandskab besluttet at genoptage forhandlingerne.



Europa-Parlamentet har (i sin nye konstellation) bibeholdt sin betænkning fra 2014 og dermed genbekræftet sin position på forslaget.

Regeringen støtter som nævnt en revision af forordningen og forventer at videreføre de genstartede forhandlinger i Rådet under dansk formandskab.