

SAMLENOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG



Dato 23. november 2018
J. nr. 2018-3771

Indhold

2. Europa-Kommissionens forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV om ændring af direktiv 2008/96/EF om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed	2
3. Europa-Kommissionens forslag til forordning om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten og om ophævelse af forordning (EU) nr. 1316/2013 og (EU) nr. 283/2014.....	16
4. Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om afskaffelse af sæsonbestemt tidsomstillinger og ophævelse af direktiv 2000/84/EF	34
5. Europa-Kommissionens forslag til omarbejdning af forordning 1371/2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.....	53
6. Europa-Kommissionens forslag til forordning om forenkling af foranstaltninger til fremme af gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet (Smart TEN-T)	84
7. Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om anvendelse af elektronisk godstransportinformation (gensidig anerkendelse af elektroniske transportdokumenter).....	103



2. Europa-Kommissionens forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV om ændring af direktiv 2008/96/EF om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed

KOM(2018) 274 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 har den 17. maj 2018 fremsat forslag om direktiv til ændring af det eksisterende direktiv 2008/96/EF fra 19. november 2008 om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed.

Det eksisterende direktiv er implementeret i dansk ret ved "Bekendtgørelse om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed" (bekendtgørelse nr. 1210 af 9. december 2011).

Med det eksisterende direktiv 2008/96/EF kræves, at de enkelte medlemslande gennemfører en række aktiviteter med henblik på at fremme trafiksikkerheden på de veje, der indgår i "det transeuropæiske vejnet". I Danmark består dette vejnet næsten udelukkende af statsveje, og de krævede aktiviteter er fuldt implementeret i Danmark.

Med det aktuelle forslag lægges op til at ændre det eksisterende direktiv på en række områder. Blandt de væsentligste er, at direktivet ikke fremover kun skal gælde for det transeuropæiske vejnet, men også for alle motorveje samt alle "primære veje"; at der for nogle af de krævede aktiviteter fremover vil blive stillet krav om dokumentation for, at aktiviteterne er gennemført, og krav om opfølgning på aktiviteterne; at der fremover stilles krav til synligheden af færdselstavler og vejafmærkning og; at direktivets tekniske bilag fremover vil kunne ændres af Kommissionen efter proceduren for delegerede retsakter.

Direktivændringen vil med stor sandsynlighed medføre et øget ressourceforbrug for de involverede vejmyndigheder og vejere.

Regeringen ser grundlæggende positivt på Kommissionens ønske om at justere det eksisterende direktiv med henblik på at optimere indsatserne til størst mulig gavn for trafiksikkerheden. Regeringen anerkender behovet for en fælleseuropæisk regulering af det overordnede vejnet, hvilket TEN-T netværket netop er et udtryk for. Endvidere anerkender regeringen, at der kan være



andre veje med en stor andel af international trafik, hvilket også kan begrunde et behov for en fælleseuropæisk tilgang hertil.

I relation til den del af forslaget, som udvider direktivets anvendelsesområde til vejnet ud over det transeuropæiske vejnet, mener Regeringen, at det er yderst vigtigt, at direktivet ikke udvides til at omfatte veje, der ikke har betydning for den europæiske infrastruktur.

Det er regeringens grundlæggende holdning, at trafiksikkerhed og regulering heraf overvejende anses for at være et nationalt anliggende, da der er stor forskel i medlemsstaternes infrastruktur, trafikforhold, hastighedsgrænser, trafikadfærd mv. Regeringen finder det ligeledes vigtigt, at de enkelte medlemslande fortsat har metodefrihed i trafiksikkerhedsarbejdet således, at indsatsen ikke bliver bindende og unødigt bureaukratisk.

Ligeledes er regeringen meget skeptisk over for forslaget om, at Kommissionen tillægges kompetence til at udarbejde præstationskrav til færdselstavler og vejafmærkning. Der har ikke i det eksisterende direktiv været konkrete krav til selve indretningen og tilstanden af infrastrukturen.

2 Baggrund

Europa-Kommissionen har den 17. maj 2018 fremsat forslag om direktiv til ændring af det eksisterende direktiv 2008/96/EF fra 19. november 2008 om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed. Forslaget er oversendt i dansk sprogversion den 24. maj 2018.

Det eksisterende direktiv 2008/96/EF foreskriver, at medlemsstaterne gennemfører en række trafiksikkerhedsmæssige aktiviteter på de veje, der indgår i det transeuropæiske vejnet (TEN-T-vejene).

Der er ikke tale om konkrete krav til, hvordan vejnettet skal indrettes. Der er derimod hovedsageligt tale om procedurer og analysemetoder, som dels skal medvirke til at kvalitetssikre nye vejprojekter med hensyn til trafiksikkerhed, dels skal medvirke til at overvåge ulykkesudviklingen på det eksisterende vejnet og danne grundlag for en prioritering af indsatsen med at ombygge ulykkesbelastede lokaliteter.

Kommissionen har gennemført en evaluering af det eksisterende direktiv. Evalueringen blev offentliggjort i 2015, og blandt de positive resultater kan nævnes følgende:

- direktivet har udløst en mentalitetsændring og en ændring af den måde, hvorpå forvaltningen af trafiksikkerhed håndteres



- det har tilskyndet til en udbredt anvendelse af procedurerne for forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed, som i mellemtiden er oprettet i alle medlemsstater, og som bygger på et minimum af obligatoriske EU-bestemmelser angående forvaltningen af TEN-T-veje
- det tilvejebringer et "fælles sprog" med henblik på udførelsen af sikkerhedsforanstaltninger i relation til vejinfrastruktur og
- det har på nationalt niveau givet anledning til en normativ og operativ proces, som ikke ville have fundet sted i så udstrakt grad uden Unionens indgriben.

Evalueringen viste dog også nogle ulemper ved det eksisterende direktiv. Det blev eksempelvis nævnt som et problem, at direktivet kun gælder for de transeuropæiske veje, da disse veje i forvejen hører til de sikreste veje i de fleste medlemsstater.

3 Formål og indhold

Overordnet set skal det aktuelle forslag bidrage til at reducere antallet af dræbte og tilskadedekomne på vejene i Europa. Antallet har været faldende gennem flere årtier, men de seneste år er der sket en stagnation i den positive udvikling.

Mere specifikt sigter det aktuelle forslag mod at rette op på de mangler og ulemper, som er blevet konstateret ved det eksisterende direktiv.

Forslagets vigtigste ændringer til det eksisterende direktiv er følgende:

- Mens det eksisterende direktiv kun gælder for det transeuropæiske vejnet, skal direktivet fremover også gælde for alle motorveje, alle "primære veje" samt alle helt eller delvist EU-finansierede vejprojekter uden for byområde.
- Det fremhæves, at hensynet til sikkerheden for de bløde trafikanter skal inddrages i alle aktiviteter og vurderinger.
- Der indføres en ny procedure kaldet "vejnetvurdering", som dels skal gøre det muligt at sammenligne sikkerhedsniveauer for alle veje omfattet af direktivet på tværs af landegrænser i EU, dels skal danne udgangspunkt for en prioritering af midler til sikkerhedsfremmende ombygninger.
- Aktiviteten "trafiksikkerhedsinspektion", som er en vurdering af trafiksikkerheden på vejnettet baseret på en besigtigelse, vil fremover kunne målrettes mod de mindre sikre dele af vejnettet.
- For aktiviteterne "vejnetvurdering" og "trafiksikkerhedsinspektion" vil der fremover blive stillet krav om dokumentation for, at aktiviteterne er gennemført, og krav om opfølgning på aktiviteterne.
- Kommissionen får til opgave at opstille såkaldte "præstationskrav" til færdselstavler og vejafmærkning. Kravene gennemføres efter rådgivningsproceduren beskrevet i artikel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011, hvorefter Kommissionen skal tage størst muligt hensyn til det bistående udvalgs udtalelse.



- Kommissionens kompetence til at til at tilpasse direktivets bilag til den tekniske udvikling ændres, hvorefter den tidligere og nu forældede procedure *forskriftsproceduren* med kontrol erstattes af proceduren for udstedelse af delegerede retsakter.

I forhold til det berørte vejnet er den væsentligste ændring, at det også skal omfatte ”primære veje”, som stort set svarer til det primære rutenummererede vejnet. Dermed vurderes, at direktivet fremover vil gælde for næsten alle statsveje samt over 500 km kommunevej.

Med hensyn til den nye procedure ”vejnetvurdering” er den meget uklart beskrevet, og det er vanskeligt at se, hvordan den skulle kunne anvendes til det erklærede formål – sammenligning på tværs af landegrænser i EU.

Med hensyn til de såkaldte ”præstationskrav” til færdselstavler og vejafmærkning ønskes de indført med henblik på dels at øge synligheden af tavler og afmærkning generelt, dels for at sikre synligheden for køretøjer med førerstøttesystemer. Det fremgår ikke af direktivet, hvilke konkrete krav, der vil være tale om, men det må betragtes som en markant ændring, at der med ændringen af direktivet ønskes opstillet konkrete krav til indretning og tilstand af store dele af vejinfrastrukturen.

4 Europa-Parlamentets udtalelser

EP ordførerens (EFD, Italien) betænkning har været præsenteret 2. oktober 2018. Der er planlagt afstemning i transportkomitéen 3. december 2018.

5 Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at negative eksterne effekter af trafikulykker, såsom trafikdræbte og trængsel, går på tværs af landegrænser og at disse udfordringer ikke kan løses ved nationale eller lokale initiativer alene. Kommissionen anfører endvidere, at for at opnå og opretholde et højt niveau af trafiksikkerhed i hele Unionen må harmoniserede procedurer for forvaltning af trafiksikkerhed anvendes målrettet for hele hovedvejsnettet på grundlag af en egnet og forholdsmæssigt afpasset lovramme.

På denne baggrund vurderer Kommissionen, at sikker mobilitet for de vigtigste komponenter af Unionens vejnet ikke kan opnås på det nødvendige niveau uden indgreb på EU-niveau, idet en frivillig indsats ikke støttes af alle medlemsstater.

Regeringen er enig i, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, men vil i forhandlingerne være opmærksom på de dele af forslaget, der udvider Kommissionens kompetence til at fastsætte krav til konkret indretning og vejinfrastruktur, herunder at forslaget, såfremt det udvides til også at omfat-



te veje, hvor der ikke er en klar fælleseuropæisk interesse, kan udgøre en problematik i relation til nærhedsprincippet.

Side 6/121

6 Gældende dansk ret

Forslaget berører gældende lovgivning i form af ”Bekendtgørelse om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed” (bekendtgørelse nr. 1210 af 9. december 2011).

7 Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Såfremt forslaget vedtages vil den ovennævnte ”Bekendtgørelse om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed” skulle revideres.

Statsfinansielle konsekvenser

Der er på nuværende tidspunkt ikke foretaget en analyse af de statsfinansielle konsekvenser af forslaget, men med det seneste kompromisforslag fra Formandskabet må det forventes, at direktivændringen vil nødvendiggøre et øget ressourceforbrug for de berørte vejmyndigheder og vejere, først og fremmest fordi der sker en udvidelse af det vejnet, som er underlagt direktivet. Kompromisforslaget gør det dog muligt at friholde kommunerne.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Der er på nuværende tidspunkt ikke foretaget en analyse af de samfundsøkonomiske konsekvenser ved forslaget.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Der er på nuværende tidspunkt ikke foretaget en analyse af de erhvervsøkonomiske konsekvenser af forslaget, men det er ikke sandsynligt, at det medfører bebyrdende økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

8 Høring

Kommissionens forslag har været sendt i høring i EU-specialudvalget for Transport, Bygning og Bolig. Der er modtaget nedenstående høringssvar fra FDM, DI Transport, ITD, Transport DTU, Dansk Erhverv og Specialforeningen for Logistik og Distribution.

FDM:



Hver dag kommer der flere biler på vejene med førerassisterende udstyr, som fx linjevogter, skiltegenkendelse etc. Samtidig bevæger vi os imod en fremtid, hvor bilerne bliver mere og mere selvkørende. For at førerassisterende og selvkørende biler kan fungere, er vejafmærkning og vejskiltning af god kvalitet afgørende, og vigtigheden heraf bliver større og større.

Det betyder, at det bliver stadig vigtigere med en løbende inspektion af vejinfrastrukturen for at sikre gevinsten af nuværende og kommende sikkerhedssystemer.

DI Transport:

DI Transport er generelt positiv stemt over for forslaget, der sigter på at halvere antallet af dræbte i trafikken i 2020 i forhold til 2010 og i øvrigt højne vejsikkerheden i EU for borgere, brugere, trafikanter mv. DI støtter højere standarder for EU infrastructuresikkerhed.

DI finder det hensigtsmæssigt, at ændringerne i direktivet tager højde for de ændringer man ser i de aktuelle transportstrukturer, herunder ændrede brugerprofiler.

DI kan støtte udvidelsen af anvendelsesområdet til at omfatte motorveje og hovedveje også uden for det transeuropæiske transportnet, og til veje, der forbinder større byer med regioner.

DI så dog gerne, at man med ændringerne af direktivet havde gjort mere for at sætte fart i etableringen af sikre rasteplasser, der giver chauffører mulighed for sikre overnatningsmuligheder.

ITD:

Generelle bemærkninger

Kommissionen lægger med forslaget til nyt direktiv om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed i EU op til en række ændringer af det nuværende direktiv 2008/96/EC.

ITD er positivt indstillet over for Kommissionens forslag, hvorfor foreningen støtter det.

EU's langsigtede plan er at reducere antallet af dødsuheld markant, og meget er også sket de senere år. Således faldt antallet af dræbte i trafikken i EU-landene mellem 2001 og 2010 med 43 procent, og antallet af trafikdræbte faldt yderligere med 19 procent mellem 2010 og 2016.



Kommissionen konstaterer imidlertid, at den positive udvikling er begyndt at stagnere, og der er derfor efter Kommissionens mening behov for at gennemføre yderligere initiativer for at sikre det overordnede mål, som EU arbejder efter. EU's mål indebærer at få halveret antallet af dødsulykker med 50 % mellem 2010 og 2020, og at der gennemføres yderligere trafikikkerhedsinitiativer frem mod 2030.

Det foreliggende direktivforslag udgør et blandt flere midler til at sikre opnåelsen af disse mål. Direktivforslaget indgår desuden som et led i EU's 3. vejpakke.

Ændringen af det foreliggende direktiv omhandler især den konkrete udformning af vejinfrastrukturen og ikke mindst de administrative procedurer i forbindelse hermed.

Konkret lægger Kommissionen med direktivforslaget op til følgende 4 overordnede initiativer:

- a. Harmonisering og vidensdeling mellem medlemsstaterne om de administrative procedurer vedrørende vejinfrastruktur
- b. Øget fokus på at beskytte de svage trafikanter i trafikken
- c. Fremme indførelsen af nye teknologier
- d. Løbende sikring af, at procedurer og administration af trafikikkerhedsledelse altid er på nyeste niveau

Blandt de mere vigtige konkrete forslag hører, at reglerne om risikovurdering af veje ikke kun bør omfatte TEN-T-vejnettet, men også større nationale veje samt veje uden for bymæssig bebyggelse.

Der er også indeholdt konkrete forslag om at få sikret en målrettet indsats for at øge trafikikkerheden for bløde trafikanter. Endelig lægges der op til en øget informations- og erfaringsudveksling mellem medlemsstaternes vejmyndigheder.

ITD ser samlet set positivt på dette forslag.

Vi bemærker, at de fleste af tiltagene er målrettet vejmyndighederne i de enkelte medlemsstater. Samtidig er det ITD's umiddelbare opfattelse, at de fleste af de foreslåede initiativer allerede opfyldes på udmærket vis i Danmark.

Bemærkninger til de enkelte paragrafforslag



Artikel 1, stk. 1:

Side 9/121

Det foreslås, at medlemsstaterne forpligtes til at indføre en mere proaktiv indsats ved vurderingen af, om en given infrastruktur er sikkerhedsmæssigt tilfredsstillende eller ej.

ITD har ingen bemærkninger til dette forslag.

Artikel 1, stk. 2:

Det foreslås, at direktivets anvendelsesområde omfatter TEN-T-netværket samt det overordnede nationale vejnet i medlemsstaterne. Det skal gælde, både når vejene er ved at blive planlagt, når de er under etablering, og når de er i brug.

ITD har ingen bemærkninger til dette forslag.

Artikel 1, stk. 3:

Det foreslås, at direktivets anvendelsesområde OGSÅ bør omfatte andre vejstrækninger, der ikke er nævnt i stk. 2. Det er typisk vejstrækninger uden for bymæssige bebyggelse og veje, som i dag ikke er finansielt understøttet af EU.

ITD er tilfreds med, at direktivets anvendelsesområde også omfatter mange andre veje end blot det hidtidige overordnede TEN-T-vejnet. TEN-T-nettet dækker alene cirka 8 procent af det samlede vejnet i Europa, og de fleste trafikuheld med dødelig uheld sker jo uden for disse strækninger.

Artikel 2, (a) og (b) samt 2a, 2b og 2c:

Der er alene tale om redaktionelle tekstændringer, der præciserer visse definitioner.

ITD har ingen bemærkninger hertil.

Artikel 5, stk. 1 - 4:

Medlemsstaterne forpligtes til at etablere et samlet nationalt vejsikkerhedsvurderings-system. Det vil herefter være obligatorisk i medlemsstaterne, at der for eksempel gennemføres visuelle vejinspektioner, analyser af trafikvolumen samt risikovurderinger af trafikuheld på givne vejstrækninger. Medlemsstaterne forpligtes endvidere til at inddele vejnettet i mindst tre kategorier afhængig af vejenes sikkerhedsniveau. Endelig forpligtes medlemsstaterne til at foretage den fornødne skiltning i overensstemmelse med trafiksikkerhedsreglerne. Skiltene skal tydeligt kunne aflæses i alle døgnets 24 timer.

ITD har ingen bemærkninger til denne artikel.



Artikel 6, stk. 1:

Medlemsstaterne forpligtes til at sikre en løbende sikkerhedsinspektion på vejnettet særligt med henblik på det vejnet, der er risikoidentificeret som særligt ulykkesramt. Det samme gælder i forhold til vejtunneler, hvor myndighederne skal sikre overholdelsen af de særlige sikkerhedsforskrifter, som tunneller er omfattet af.

ITD har ingen bemærkninger til dette.

Artikel 6a, stk. 1-4:

Medlemsstaterne forpligtes med denne artikel til løbende og målrettet at følge op på de administrative sikkerhedsprocedurer, der anvendes i det forebyggende arbejde - alt med henblik på at sikre så få trafikulykker som muligt.

Endvidere forpligtes medlemsstaterne til at inddele vejnettet i forskellige risikokategorier. Med inddelingen forpligtes medlemsstaternes vejmyndigheder til målrettet at arbejde med de vejstrækninger, hvor ulykkestallet ud fra en risikoanalyse er for højt.

ITD har hertil ingen bemærkninger.

Artikel 6b:

Medlemsstaterne forpligtes til at indføre særlige foranstaltninger, der har til formål at beskytte såkaldt "bløde" trafikanter, det vil sige gående, cyklister og knallertkørere.

ITD støtter forslaget, idet foreningen dog understreger, at der også bør være fokus på den adfærd, som cyklister og andre bløde trafikanter har i trafikken.

Artikel 6c:

Kommissionen foreslår, at der altid skal være en fornøden skiltning til stede. Desuden foreslås, at skilte skal kunne genkendes af kørselsassistancesystemer i bilerne.

ITD støtter dette forslag, idet det dog bemærkes, at der skal være sikkerhed for, at den nødvendige teknologi også rent faktisk er til stede og udviklet. Teknologien bør altid være pålidelig i forhold til den automatiske skilte-genkendelse i bilernes IT-system.



Artikel 10:

Side 11/121

Det foreslås, at Kommissionen etablerer en mere hensigtsmæssig informationsudveksling ("best practices") mellem medlemsstaterne. Denne dataudveksling skal fokusere på de enkeltes erfaringer med at udvikle sikre veje og med at udvikle den nyeste teknologi i forbindelse hermed.

ITD støtter forslaget.

Artikel 11a:

Artiklen indeholder forslag om en løbende afrapportering til Kommissionen om reglerens overholdelse.

Ingen bemærkninger.

Artikel 12:

Ingen bemærkninger

Ny artikel 12a:

Kommissionen bemyndiges til at vedtage delegerede retsakter i forbindelse med direktivet.

Hertil har ITD ikke noget at indvende.

Artikel 13:

Ingen bemærkninger

ITD har herudover ingen kommentarer til forslagene om ikrafttrædelsesbestemmelser.

Transport DTU:

Helt generelt vil vi gerne tilkendegive, at vi støtter tiltag til forbedring af trafik-sikkerheden i EU.

Specifikt i forhold til nærværende høring, ser vi forslaget som en positiv udvidelse af det eksisterende direktiv, en udvidelse som overordnet kan bidrage til at sikre et større fokus på den nuværende vejvedligeholdelse samt dens effekt på ulykker, særligt for de bløde trafikanter herunder cyklister, fodgænger og diverse ældre og handicappede køretøjer. Relevansen understreges af, at flere nyere studier har vist at særligt bløde trafikanter i højere grad er udsatte for uheld og



tilskadekomst på dårligt vedligeholdte veje (se fx Janstrup et al., 2018, Møller et al., 2018, de geus et al., 2017).

Det er dog samtidig væsentligt at bemærke, at visse ting vedrørende det nye direktiv bekymrer os, idet vi er bange for at en stor del af vejnettet fortsat vil blive overset. Som udgangspunkt medfører forslaget, at der tilføjes flere veje, der skal tilses og vedligeholdes. Det er dog stadig kun en meget lille del af vejnettet, der er omfattet af udvidelsen. Udvidelsen vedrører primært TENT-T veje. Da dette vejnet kun omfatter en yderst begrænset del af det danske vejnet, er der risiko for, at ændringen i praksis ikke vil få nævneværdig betydning for trafikikkerheden på det danske vejnet.

I forslaget bemærkes det, at der skal være mere fokus på afstribning af vejene først og fremmest på grund af den nye bil teknologi. Vi ser positivt på dette forslag, men også her skal det dog pointeres, at det er vigtigt, at der parallelt iværksættes tiltag, der kan sikre, at en højere standard også opretholdes på mindre veje med et mindre trafikarbejde. Dels fordi der også på disse mindre veje sker alvorlige ulykker, som måske kunne undgås ved en bedre afstribning, dels fordi det er vigtigt, at biler med ny teknologi skal kunne færdes sikkert på alle veje.

I forslaget lægges der op til, at der hvert tredje år skal gives en afrapportering af sikkerhedsniveauet for de enkelte trafikant typer. Dette er som udgangspunkt en god idé. Hvis denne afrapportering udelukkende foretages baseret på de officielle uheldsstatistikker, er det dog stærkt bekymrende. Disse tal giver nemlig langt fra et sandfærdigt billede af antallet af alvorlige personskader for bløde

trafikanter. Det er nemlig dokumenteret, at der i disse data kun registreres omkring 14% af alle de alvorlige personskader skader for cyklister som rapporteres til landets akutmodtagelser i Danmark (se fx Janstrup et al., 2016).

Afslutningsvis skal det nævnes, at vedligeholdelse af rabatter omtales i forslaget, men der lægges op til, at det kun er et krav for de større veje. I en dansk kontekst er det uheldigt, hvis det ikke også er et krav for de mange mindre landeveje mellem kommunerne, idet mange af de alvorlige uheld sker på disse veje.

Dansk Erhverv:

Dansk Erhverv har modtaget ministeriets høring af 18. maj 2018 vedrørende ovennævnte og har følgende bemærkninger hertil.

Dansk Erhverv bifalder, at der arbejdes målrettet for at forbedre de europæiske trafikanters generelle sikkerhed.



Danske Erhverv anbefaler, at der både arbejdes med C-ITS-integration i selve infrastrukturen og i køretøjerne. Vi er i den forbindelse enige i, at det er vigtigt at tænke de bløde og udsatte trafikanter ind i den samlede planlægning.

Den fremtidige infrastrukturplanlægning skal ske med øje på fremtidssikring. Dette sker blandt andet ved at gøre den kompatibel med det nuværende ITS udviklingsniveau og forberedt til den fremtidige udvikling.

De hurtigste resultater vil vise sig, hvis der er et klart fokus på at øge den generelle sikkerhed i, og omkring, de hårde trafikanter som fx person- og lastbiler.

SLD - Specialforeningen for Logistik og Distribution:

På vegne af SLD - Specialforeningen for Logistik og Distribution, der tæller 15 af de største danske transport-, logistik- og distributionsvirksomheder inden for vejgodstransportområdet, og som sekretariatsbetjenes i Dansk Erhverv, skal jeg hermed gøre opmærksom på, at SLD støtter de af Dansk Erhverv fremsatte bemærkninger i forbindelse med høringen vedr. EU-Kommissionens forslag til revision af direktiv om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed.

Følgende har oplyst, at de ikke har bemærkninger til forslaget: Forsvaret, Erhvervsflyvningens Sammenslutning

9 Generelle forventninger til andre landes holdninger

Status for forhandlingerne er, at der generelt vurderes, at være opbakning til det seneste kompromisforslag fra formandskabet. Der pågår dog fortsat drøftelser mellem medlemslandene på arbejdsgruppeniveau om elementer i forslaget.

Siden Kommissionens forslag blev fremlagt i maj 2018, har en række medlemsstater udarbejdet skriftlige kommentarer til forslaget, herunder også Danmark. Efterfølgende har Formandskabet af to omgange – senest den 5. oktober – fremlagt et revideret kompromisforslag, som tager højde for mange af de kritikpunkter, der er blevet fremført i de skriftlige kommentarer.

Udvidelsen af vejnettet har været et af de væsentligste kritikpunkter fra en række medlemsstater. Med formandskabets seneste kompromisforslag er der fortsat tale om en udvidelse af vejnettet, idet direktivet – ud over det transeuropæiske vejnet – skal være gældende for alle motorveje, alle EU-støttede vejprojekter i landområde samt alle ”primære veje”, men det er nu op til medlemsstaterne selv at definere et net af ”primære veje”, som skal være omfattet af direktivet.

Kommissionens beføjelse til at opstille såkaldte ”præstationskrav” angående synligheden af færdselstavler og afstribning i forslaget fra formandskabet er



fjernet. Med kompromisforslagene fra Formandskabet pålægges Kommissionen i stedet at udarbejde en rapport om det eventuelle behov for at øge synligheden af færdselstavler og afstrikning.

Der pågår fortsat drøftelser om ændringen af Artikel 5, hvor det foreslås at ændre "rangordning og forvaltning af sikkerheden i det eksisterende vejnet" til en ny aktivitet; "vejnetvurdering". For så vidt angår den nye aktivitet vejnetvurdering, er der i Formandskabets seneste kompromisforslag foretaget en række positive justeringer. Den indeholder dog fortsat en klassificering af vejnettet i tre kategorier, formålet hermed er dog fortsat uklart. Derfor kan det virke unødigt bureaukratisk.

Endelig giver Formandskabets seneste kompromisforslag Kommissionen beføjelser til at opstille almene kriterier for registrering af trafikulykker og personskader. Dette var ikke en del af Kommissionens oprindelige forslag, og derfor forventes der yderligere drøftelser af dette.

Regeringen finder det vigtigt, at hvis der gennemføres en sådan tilføjelse til direktivet, er det afgørende, at kriterierne ikke kommer til at indeholde krav om kategorisering af personskader på en måde, som ikke er mulig med den nuværende registreringspraksis i Danmark.

10 Regeringens generelle holdning

Regeringen støtter grundlæggende EU's overordnede målsætning om at reducere antallet af dræbte og tilskadedkomne på de europæiske veje, herunder også målet om at opprioritere indsatsen for at sikre de bløde trafikanter.

Regeringen er ligeledes enig i, at det nuværende direktiv har gjort nytte, og regeringen ser også grundlæggende positivt på Kommissionens ønske om at justere direktivet med henblik på at optimere indsatserne til størst mulig gavn for trafiksikkerheden.

I den forbindelse noterer regeringen med tilfredshed, at forslaget giver mulighed for at målrette aktiviteten "trafiksikkerhedsinspektion" mod de veje, hvor aktiviteten kan forventes at gøre størst nytte, i stedet for – som tilfældet er med det nuværende direktiv – at skulle bruge ressourcer på at foretage trafiksikkerhedsinspektion på de mest sikre veje (motorvejene).

Regeringen anerkender en fælleseuropæisk regulering af det TEN-T netværket og anerkender, at der kan være andre veje med en stor andel af international trafik.

I relation til den del af forslaget, som udvider direktivets anvendelsesområde til vejnet ud over det transeuropæiske vejnet, mener regeringen, at det er yderst vigtigt, at direktivet ikke udvides til at omfatte veje, der ikke har betydning for



den europæiske infrastruktur. Regeringen finder det desuden vigtigt, at forslaget ikke medfører væsentlige omkostninger for medlemsstaterne.

Side 15/121

Det glæder regeringen, at der med det seneste forslag fra formandskabet lægges op til at medlemslandene selv kan definere de ”primære veje” som med direktivændringen også skal være underlagt bestemmelserne i direktivet.

Det er regeringens grundlæggende holdning, at trafiksikkerhed og regulering heraf overvejende anses for at være et nationalt anliggende, da der er stor forskel i medlemsstaternes infrastruktur, trafikforhold, hastighedsgrænser, trafikadfærd mv.

Regeringen finder det derfor vigtigt, at de enkelte medlemslande fortsat har metodefrihed i trafiksikkerhedsarbejdet således, at indsatsen ikke bliver bindende og unødigt bureaukratisk. For så vidt angår den nye aktivitet ”vejnetvurdering” kan den meget uklare beskrivelse vise sig at være en fordel, eftersom aktiviteten dermed i høj grad kan tilpasses den metodik, som gennem årene har vist sig brugbar på det danske vejnet.

Regeringen er skeptisk over for de dele af forslaget, som giver Kommissionen mulighed for at ændre i de teknisk mere specifikke bilag til direktivet ved proceduren for delegerede retsakter.

Regeringen er endvidere meget skeptisk over for forslaget om, at Kommissionen tillægges kompetence til at udarbejde præstationskrav til færdselstavler og vejafmærkning. Der har ikke i det eksisterende direktiv været konkrete krav til selve indretningen og tilstanden af infrastrukturen. Regeringen er af den opfattelse, at det primært bør være op til medlemsstaterne selv at fastsætte konkrete krav til indretning og tilstand af infrastrukturen.

Regeringen vil arbejde for, at der ikke udarbejdes præstationskrav med forslaget.

11 Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt udvalget.

Grund og nærhedsnotat er fremsendt den 21. juni 2018.



3. Europa-Kommissionens forslag til forordning om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten og om ophævelse af forordning (EU) nr. 1316/2013 og (EU) nr. 283/2014

KOM(2018) 438

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) 438 af 6. juni 2018 fremsat forslag til forordning om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten og om ophævelse af forordning (EU) nr. 1316/2013 og (EU) nr. 283/2014.

Forslaget fastsætter retsgrundlaget for CEF for perioden efter 2020 (2021-2027). Programmets overordnede målsætning er at udvikle og modernisere de transeuropæiske net inden for transport, energi og den digitale sektor og at lette det grænseoverskridende samarbejde inden for vedvarende energi, samtidig med at der tages højde for de langsigtede dekarboniseringsforpligtelser og lægges vægt på synergivirkningerne mellem sektorerne.

I alt afsættes ca. 37,5 mia. EUR i 2018-priser, svarende til ca. 279,3 mia. kr. Heraf afsættes ca. 27,2 mia. EUR (ca. 202,3 mia. kr.) til transportområdet, ca. 7,7 mia. EUR til energiområdet (ca. 57,2 mia. kr.) og 2,7 mia. EUR (ca. 20,1 mia. kr.) til det digitale område.

Med forslaget defineres for perioden 2021-2027 hvilke projektyper inden for områderne transport, energi og den digitale sektor, der er støtteberettigede, kriterierne for evaluering, støtteprocentsatserne og kriterierne for den efterfølgende projektadministration for de projekter, der bliver udvalgt til støtte.

Regeringen lægger vægt på, at drøftelser vedrørende CEF ikke foregriber forhandlingerne om den kommende finansielle ramme for 2021-2027, idet regeringens hovedprioritet for MFF-forhandlingerne er at realisere et samlet udgiftsniveau svarende til 1,00 pct. af EU27's BNI. Inden for denne ramme støtter regeringen forslaget. Med en ny CEF sikres det, at der i EU-budgetperioden 2021-2027 (den flerårige finansielle ramme) fortsat kan tildeles EU-støtte til infrastrukturprojekter med høj europæisk merværdi indenfor områderne transport, energi og digitalt.

På transportområdet støtter regeringen, at de grænseoverskridende projekter fortsat har højeste prioritet. Det hilses velkomment, at Femern Bælt-projektet, inkl. danske og tyske jernbanelandanlæg, fortsat er blandt de forhåndsudpe-



gede og dermed prioriterede projekter. Regeringen støtter desuden udvidelsen af hovednetkorridoren Skandinavien-Middelhavet med vej- og banestrækningerne fra Fredericia op til hhv. Hirtshals og Frederikshavn.

Regeringen forholder sig positivt til og støtter den reviderede forordning på energiområdet, herunder ændringen om, at det fremover vil være muligt at søge om støtte til grænseoverskridende VE-projekter.

På det digitale område er regeringen overordnet enig med Kommissionen i behovet for større udbredelse af adgangen til gigabit-hastigheder og hurtig udrulning af 5G og støtter derfor som udgangspunkt Kommissionens forslag.

2 Baggrund

Europa-Kommissionen har ved KOM(2018) 438 af 6. juni 2018 fremsat forslag til forordning om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten ("CEF"). Forslaget er oversendt til Rådet den 18. juni 2018 i dansk sprogversion.

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 170-172 og 194. I artikel 170 om de transeuropæiske net, fremgår det bl.a. at: "*Unionen bidrager til oprettelse og udvikling af transeuropæiske net på transport-, telekommunikations- og energiinfrastrukturområdet*". EU's ret til at handle på området finansiering af infrastruktur er fastsat i artikel 171, hvori det fastslås, at "*Unionen kan støtte projekter af fælles interesse, der støttes af medlemsstater, (...), navnlig i form af forundersøgelser, lånegarantier eller rentegodtgørelser*".

Forslaget skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Forslaget bygger videre på den eksisterende CEF ((EU) nr. 1316/2013), der gælder for perioden 2014-2020. Siden det indre markeds oprettelse har der været en tæt sammenhæng imellem på den ene side sektorretsakterne, der vedrører oprettelse og udvikling af transeuropæiske net på transport-, telekommunikations- og energiinfrastrukturområdet, og på den anden side den EU-retsakt, der definerer hvilke konkrete projektyper indenfor de tre sektorer, der kan opnå EU-støtte og på hvilke betingelser for nuværende Connecting Europe-faciliteten ("CEF").

Som led i forberedelsen af CEF-forslaget har Kommissionen foretaget en evaluering af den nuværende CEF-forordning. Rapporten (KOM(2018) 66) blev vedtaget af Kommissionen og blev fremlagt for Rådet og Europa-Parlamentet den 13. februar 2018. Den overordnede konklusion efter 3½ års gennemførelse af CEF'en var, at programmet var på rette spor, men at det dog var alt for tidligt at måle resultaterne i betragtning af, at programmet befandt sig i den tidlige gennemførelsesfase.



Kommissionen har i forbindelse med forberedelsen af forslaget primo 2018 foretaget en høring vedrørende strategiske infrastrukturinvesteringer. 96 pct. af svarene vedrørte CEF'en. Ifølge Kommissionen viste høringssvarene en støtte til CEF-programmet. Der blev i svarene lagt vægt på, at CEF'en spiller en vigtig rolle i forhold til at bidrage til EU's målsætninger vedr. færdiggørelsen af de transeuropæiske net, fremme af økonomisk vækst og jobskabelse og fremme af overgangen til et samfund med en lavemissionsøkonomi.

3 Formål og indhold

Forslaget fastsætter retsgrundlaget for CEF for perioden efter 2020 (2021-2027). Forslaget erstatter den eksisterende CEF, der gælder for perioden 2014-2020.

Forslaget har til formål at fremme jobskabelsen og at opnå intelligent, bæredygtig og inklusiv vækst. Med CEF'en kan der ydes EU-støtte til infrastrukturprojekter med europæisk merværdi indenfor områderne transport, energi og **digitalisering**, der bidrager til en moderne og højeffektiv infrastruktur, og som understøtter jobskabelsen og intelligent, bæredygtig og inklusiv vækst.

CEF'en skal bidrage til at opnå EU's klimaforpligtelser mht. at gennemføre Parisaftalen. I Kommissionens overordnede forslag om en flerårig finansiel ramme for perioden 2021-2027 opstilles et overordnet mål om, at mindst 25 pct. af EU's udgifter skal bidrage til klimamålsætningerne. For CEF'en gælder, at 60 pct. af finansieringsrammen skal bidrage til at opnå klimamålsætningerne. Kommissionen vil oprette et EU-klimamarkørsystem til at overvåge fremdriften mht. at opnå målsætningen.

Ifølge Kommissionen vil det fremtidige behov for dekarbonisering og digitalisering af økonomien i EU medføre en stigende konvergens imellem de tre sektorer, CEF'en dækker. Derfor lægges der med forslaget op til i stigende grad at støtte projekter, hvor der er synergier imellem de tre sektorer. Det gælder fx netforbundet og autonom mobilitet, alternative brændstoffer til transportsektoren og energilagring og intelligente net.

Det understreges i forslaget, at infrastrukturen indenfor de tre hovedområder ikke kun vil blive medfinansieret af CEF'en, men også af andre EU-programmer, især den Europæiske Fond for Regionaludvikling (EFRU), Samhørighedsfonden, Horisont Europa, Invest EU og Life.

Der vil med forordningen blive gennemført forenklinger af omkostningsmodellerne, medfinansieringssatserne, inddragelsen af interessenter, udformningen af programmets målsætninger samt overvågningen og rapporteringen.

I artikel 4 fastsættes budgettet, som i alt er på ca. 37,5 mia. EUR i faste 2018-priser, svarende til ca. 279,3 mia. kr. Heraf afsættes ca. 27,2 mia. EUR (ca.



202,3 mia. kr.) til transportområdet, ca. 7,7 mia. EUR til energiområdet (ca. 57,2 mia. kr.) og 2,7 mia. EUR (ca. 20,1 mia. kr.) til det digitale område.

CEF-budgettet forhandles i regi af forhandlingerne om de overordnede finansielle rammer for 2021-2027 (MFF) og ikke i regi af CEF-forslaget.

Der findes i forslaget en række horisontale artikler, der vedrører alle tre områder. Da de fleste af artiklerne er af teknisk karakter og i høj grad følger den eksisterende CEF, gennemgås de ikke systematisk her.

I artikel 13 fremgår det, at følgende aspekter, så vidt det er relevant, vil blive taget i betragtning i forbindelse med støttetildelinger:

- a) økonomiske, sociale og miljømæssige virkninger (fordele og omkostninger)
- b) innovations-, sikkerheds-, interoperabilitets- og tilgængelighedsaspekter
- c) den grænseoverskridende dimension
- d) synergivirkninger mellem transportsektoren, energisektoren og den digitale sektor
- e) aktionens modenhed inden for rammerne af projektudviklingen
- f) hvorvidt den foreslåede gennemførelsesplan er velfunderet
- g) EU-støttens katalysatoreffekt på investeringerne
- h) behovet for at overvinde finansielle hindringer såsom utilstrækkelig kommerciel levedygtighed eller mangel på markedsfinansiering
- i) sammenhæng med Unionens og nationale energi- og klimaplaner.

I underafsnittene nedenfor findes de vigtigste informationer for de tre hovedområder, herunder hvad angår art. 9 (Støtteberettigede aktioner) og art. 14 (Medfinansieringssatser). Mht. medfinansieringssatserne er den nuværende maksimale støttesats på 50 pct. til undersøgelser for alle tre områder videregivet i forslaget. Der er dog afvigelser fra den nuværende CEF mht. støttesatserne for anlægsarbejder; på transportområdet hæves den generelle sats fra 20 til 30 pct. For særlige energiinfrastrukturprojekter kan støttesatsen i den nye CEF hæves til 75 pct.

Det fremgår af artikel 13, at tildelingskriterierne fastlægges i arbejdsprogrammerne, som udarbejdes af Kommissionen og godkendes af EU-medlemslandene i CEF-komiteen, jf. artikel 19, og i de konkrete forslagsindkaldelser (ansøgningsrunder), som Kommissionen er ansvarlig for.

Transportinfrastruktur

Transportmidlerne er fordelt på tre delpuljer: En ”Generel bevillingsramme” på ca. 11,4 mia. EUR i 2018-priser (ca. 84,9 mia. kr.), som danske aktører kan ansøge, og et ”Bidrag fra Samhørighedsfonden”, som er budgetteret under budgetkategori 2 (Samhørighed og Værdier). Denne delpulje på 10,0 mia. EUR i 2018-priser (ca. 74,5 mia. kr.) er reserveret aktører i samhørighedslandene,



hvorfor danske aktører ikke kan ansøge midler herfra. Der er imidlertid tale om reduktioner på hhv. 12 og 13 pct. ift. indeværende CEF.

Endelig er den tredje delpulje på 5,8 mia. EUR i 2018-priser (ca. 43,0 mia. kr.), som er budgetteret under budgetkategori 5 (Sikkerhed og Forsvar), reserveret til transportinfrastrukturprojekter, der fremmer militær mobilitet. Det fremgår af forslaget, at projekterne udover at fremme militær mobilitet også bør fremme den civile transport. Denne del af forslaget har sammenhæng med især handlingsplanen for militær mobilitet (JOIN(2018) 5), som blev vedtaget den 28. marts 2018 af Kommissionen og Unionens højtstående repræsentant for udenrigsanliggender og sikkerhedspolitik.

Det fremgår af forslagets artikel 3, at målsætningen med forslaget på transportområdet er:

i) at bidrage til udviklingen af projekter af fælles interesse, som vedrører effektive og sammenkoblede net og infrastruktur for intelligent, bæredygtig, inklusiv og sikker mobilitet

ii) at tilpasse TEN-T-nettene til militære mobilitetsbehov.

Jf. artikel 9 er der grundlæggende tre typer af projekter, der kan få støtte fra CEF'en på transportområdet:

- a) Aktioner vedrørende effektive og sammenkoblede net
- b) Aktioner vedrørende intelligent, bæredygtig, inklusiv og sikker mobilitet
- c) Aktioner eller specifikke aktiviteter... til støtte for transportinfrastrukturen på TEN-T-nettet med henblik på at tilpasse det til militære mobilitetsbehov og gøre det muligt at anvende infrastrukturen både civilt og militært.

Hvad angår a) og b) fremgår det af bilaget, at budgetmidlerne fra hhv. "Generel bevillingsramme" og "Bidrag fra Samhørighedsfonden" (i alt 21,4 mia. EUR i 2018-priser, svarende til 159,3 mia. kr.) skal fordeles med 60 pct. til a) effektive og sammenkoblede net og 40 pct. til b) intelligent, bæredygtig, inklusiv og sikker mobilitet. Det fremgår desuden, at af midlerne afsat til a) effektive og sammenkoblede net bør 75 pct. gå til projekter på hovednetkorridorerne, 10 pct. til resten af hovednettet og 15 pct. til det samlede TEN-T-net.

Kommissionen har desuden foreslået at udvide hovednetkorridor "Skandinavien – Middelhavet", der bl.a. dækker Danmark. Af bilaget, del III, fremgår det således, at hovednetkorridoren "Skandinavien – Middelhavet" foreslås udvidet med vej- og banestrækningerne fra Fredericia op til henholdsvis Hirtshals og Frederikshavn.

Det fremgår af bilaget, at der på hovednetkorridoren Skandinavien-Middelhavet, som dækker Finland, Sverige, Danmark, Tyskland, Østrig, Italien



og Malta, er fire forhåndsudpegede strækninger med særlig prioritet. Heraf vedrører to Danmark og Femern Bælt-projektet: Hhv. ”København-Hamburg: Den faste forbindelse over Femern Bælt (jernbane/vej)” og ”København-Hamburg: adgangsveje til den faste forbindelse over Femern Bælt (jernbane).”

Den generelle, maksimale støttesats for anlægsarbejde inden for transport er på 30 pct. Denne sats kan dog forhøjes til 50 pct. for grænseoverskridende projekter (på visse betingelser, jf. artikel 14, 2 stk. (c)), for aktioner til støtte for telematiksystemer, for aktioner til støtte for nye teknologier og innovation, for aktioner til støtte for forbedring af infrastrukturens sikkerhed i overensstemmelse med den relevante EU-lovgivning og for aktioner i regionerne i den yderste periferi.

Energiinfrastruktur

I Kommissionens forslag er der afsat 7,7 mia. EUR i 2018-priser (ca. 57,2 mia. kr.) til energiinfrastruktur (CEF energi). Sammenlignet med det nuværende budget på knap 4,8 mia. EUR i 2018-priser (35,8 mia.kr.) er det en forøgelse af budgettet på omkring 60 pct.

Forslaget skal bidrage til at fremme projekter af fælles interesse i relation til øget integration af det indre energimarked, interoperabilitet af grænseoverskridende forbindelser, facilitering af CO₂-reduktion og sikring af forsynings-sikkerhed samt facilitering af grænseoverskridende samarbejde om vedvarende energi.

På energiområdet er de primære ændringer en forenkling af kriterier for støtteberettigelse, samt at grænseoverskridende vedvarende energiprojekter fremover vil få mulighed for tildeling af midler.

For at energiinfrastrukturprojekter er berettiget til støtte under CEF, skal de været defineret som projekter af fælles interesse. Kravene til projekter af fælles interesse er fastsat i forordning om retningslinjer for den transeuropæiske energiinfrastruktur EU (347/2013).

Grænseoverskridende vedvarende energiprojekter skal udover de generelle kriterier for energiinfrastrukturprojekter opfylde to supplerende kriterier for at være berettiget til EU-støtte til anlægsarbejde. De supplerende kriterier er:

- a) en cost-benefit analyse skal vise betydelige omkostningsbesparelser og/eller fordele i form af systemintegration, forsynings-sikkerhed eller innovation, og
- b) dokumentation for, at projekter ikke ville blive gennemført eller kommercielt levedygtigt uden støtten. Som en del af analyse skal der tages hensyn til eventuelle indtægter fra støtteordninger.



Det vil også være muligt at søge om støtte til udvikling og udpegning af grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi. Derudover har Kommissionens foreslået, at de præcise udvælgelseskriterier og proceduren for udvælgelse af grænseoverskridende vedvarende energiprojekter skal vedtages i en delegeret retsakt.

Digital infrastruktur

Kommissionen foreslår, at der afsættes ca. 2,7 mia. EUR i 2018-priser (ca. 19,8 mia. kr.) til den digitale del af CEF'en over den syvårige budgetperiode. Dette er knap tre gange højere end det nuværende budget for teledelen af CEF på godt 1 mia. EUR., som hovedsageligt blev prioriteret til støtte af udviklingen og markedsmodningen af fælleseuropæiske offentlige digitale komponenter til støtte for særligt brug i grænseoverskridende offentlige digitale tjenester. Af den bevilling er 15 pct. afsat til bredbåndsdækning, som primært bliver udmøntet gennem WiFi4EU og bidrag til finansieringsinstrumenter i den Europæiske Investeringsbank.

Forslaget følger op på de seneste EU-mål frem mod 2025, hvor øget adgang til gigabit-hastigheder for samfundsvigtige steder såsom hospitaler og skoler samt hurtig udrulning af 5G er i fokus.

Forslaget indeholder primært følgende tre elementer på teleområdet – kaldet CEF Digital.

- i) For det første foreslår Kommissionen som noget nyt, at der kan gives økonomisk støtte til projekter, der giver gigabit-hastigheder til samfundsvigtige steder, herunder særligt hospitaler, sundhedscentre samt uddannelses- og forskningscentre.
- ii) For det andet foreslås det at fortsætte WiFi4EU-initiativet, som giver økonomisk støtte til offentlige myndigheders etablering af hotspots, som stilles gratis til rådighed for offentligheden.
- iii) For det tredje foreslår Kommissionen også som noget nyt, at der gives økonomisk støtte til etablering af uafbrudt 5G-dækning langs primære transportkorridorer, herunder på tværs af grænser.

Der vil også være mulighed for at støtte backbone bredbåndsinfrastruktur på tværs af grænser, herunder undervandskabler.

4 Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF artikel 294) medlovgiver.

Der foreligger ikke en endelig betænkning fra Europa-Parlamentet.



Europa-Parlamentet har dog den 31. maj 2018, dvs. forud for CEF-forslagets offentliggørelse, vedtaget en beslutning om *"Connecting Europe-facilitetens transportsøjle efter 2020"* om Kommissionens forslag til flerårig finansiell ramme for 2021-2027, offentliggjort 2. maj 2018.

I beslutningen konstaterer Europa-Parlamentet bl.a., at den nuværende CEF har været en succes og noterer sig de afsatte midler til CEF energi og digitalt. I forhold til reduktionen af CEF-transport beklager Europa-Parlamentet Kommissionens forslag og understreger vigtigheden af CEF-transport.

I Europa-Parlamentet er udvalget for transport og turisme (TRAN) samt udvalget for Industri, Forskning og Energi (ITRE) udpeget som ansvarlige for betænkningen med Marian-Jean Marinescu (EPP), Henna Virkkunen (EPP) og Pavel Telička (ALDE) som ordførere. I betækningsudkastet af 13. juli 2018 bød ordførerne forslaget velkommen, men beklagede samtidig den budgetmæssige allokering imellem den "Generelle bevillingsramme" og "Bidrag fra Samhørighedsfonden", idet man noterede, at det udgør en reduktion i forhold til det gældende program for budgetperioden 2016-2020, hvilket man – i rammen af de overliggende MFF-forhandlinger – ville søge at ændre. Samtidig fremsatte ordførerne deres indledningsvise ændringsforslag, som skulle styrke Kommissionens forslag ved bl.a. yderligere at forenkle programmets regler og ansøgningsbetingelser, lette og stimulere samarbejdet mellem for forskellige enheder, der deltager i programmet og styrke den parlamentariske kontrol og overvågning med programmets prioriteter.

Derudover er følgende udvalg udpeget til at afgive bidrag til betænkningen: Udenrigsudvalget (AFET), udvalget for Budget (BUDG), udvalget for Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed (ENVI) samt udvalget for Regional udvikling. Udvalget for Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed (ENVI) afgav udtalelse 17. september 2018, Udenrigsudvalget (AFET) afgav udtalelse 1. oktober 2018 og Udvalget for Budget (BUDG) afgav udtalelse 15. oktober 2018.

Ved fællesmøde 9. oktober 2018 mellem udvalget for transport og turisme (TRAN) samt udvalget for Industri, Forskning og Energi (ITRE) gav de tre ordførere status på arbejdet med Kommissionen forslag og oplyste, at særligt transport, midler fra Samhørighedsfonden og bilagene ville blive genstand for forhandling og kompromis. Endelig blev tankerne om at højne midlerne afsat til transportområdet gentaget.

5 Nærhedsprincippet

Forslaget har hjemmel i artikel 170-172 og 194 i TEUF. Artikel 170-172 i TEUF omhandler de transeuropæiske net.

Det er Kommissionens vurdering, at nærhedsprincippet er overholdt. Kommissionen anfører i forslaget, at omfanget af de problemer, som CEF er rettet mod,



kræver specifik handling fra EU, da de i sagens natur er grænseoverskridende og derved bedst kan løses på europæisk niveau. Det gælder også vedvarende energiprojekter.

Kommissionen vurderer yderligere, at fælles løsninger vil føre til større overordnede fordele, mere fremskyndet gennemførelse og nedbringelse af omkostninger. Investeringsbehovene i de transeuropæiske net efter 2020 er meget betydelige og overstiger de disponible midler på medlemsstatsplan.

Regeringen deler Kommissionens vurdering og finder også, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6 Gældende dansk ret

Forslaget er en forordning og vil derfor have direkte retsvirkning i Danmark. Forslaget kræver ikke ændringer i dansk lovgivning.

7 Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Af forsvarsforbeholdet følger, at Danmark ikke deltager i udarbejdelsen, vedtagelsen og gennemførelsen af EU's afgørelser og aktioner, som både har hjemmel i traktatbestemmelserne angivet i forbeholdsprotokollen og har indvirkning på forsvarsområdet.

For di forslaget har hjemmel i bestemmelser, der ikke er omfattet af forbeholdet – artikel 170-172 og 194 i TEUF vedrørende det transeuropæiske net og energi – vurderes forslaget ikke at være omfattet af forbeholdet.

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget skal ses i lyset af Kommissionens forslag til EU's flerårige finansielle ramme (MFF) for 2021-2027. Forslaget har statsfinansielle konsekvenser, idet det samlede EU-udgiftsniveau for 2021-2027 har direkte betydning for størrelsen af EU's årlige budgetter og dermed det danske EU-bidrag.

Kommissionen lægger op til et samlet udgiftsniveau for CEF på ca. 37,5 mia. EUR i faste 2018-priser, svarende til ca. 279,3 mia. kr. Heraf afsættes ca. 27,2 mia. EUR (ca. 202,3 mia. kr.) til transportområdet, ca. 7,7 mia. EUR til energiområdet (ca. 57,2 mia. kr.) og 2,7 mia. EUR (ca. 20,1 mia. kr.) til det digitale område.



Der er ikke på det foreliggende grundlag mulighed for at fastslå de samfundsøkonomiske konsekvenser af forslaget.

Connecting Europe-faciliteten har siden 2014 støttet investeringer i de transeuropæiske net (TEN) inden for transport, energi og telekommunikation. Kommissionens forslag udvider CEF-programmet ud over 2020 med det formål at fremskynde investeringerne inden for TEN og at udnytte finansiering fra både den offentlige og den private sektor. Dette kan bidrage danske investeringer, herunder særligt Femern Bælt-projektet.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Som for andre EU-programmer gælder det, at der vil være udgifter forbundet med udarbejdelse af ansøgninger om CEF-støtte. For ansøgere, der får tildelt støtte, vil der efterfølgende være udgifter forbundet med projektadministration i form af afrapporteringer til Kommissionen. Det forventes dog, at disse udgifter til projektadministration også vil kunne være støtteberettigede under CEF'en, dvs. at en andel af udgifterne vil blive finansieret af EU.

Samtidig bemærkes det, at Kommissionen lægger op til en forenkling af omkostningsmodellerne, overvågningen af projekterne og afrapporteringen.

8 Høring

Kommissionens forslag har været sendt i høring i EU-specialudvalget for transport, bygning og bolig samt energi-, forsynings- og klimapolitik med frist for bemærkninger den 21. juni 2018.

Der er modtaget høringssvar med indholdsmæssige bemærkninger fra Dansk Fjernvarme, ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, Danske Havne, DI Transport og et fælles svar fra Danske Rederier, Rederiforeningen af 2010 og Færgerederierne.

De indkomne bemærkninger er refereret nedenfor.

Dansk Fjernvarme:

Fra Dansk Fjernvarme side skal det blot foreslås at også grænseoverskridende handel med varme og eventuelt køling også bliver faciliteret og støtte af CEF. Også sådanne projekter vil stimulere jobskabelse og sikre smart, bæredygtig og inklusiv vækst. De vil hjælpe med at skabe sammenhæng i Unionen og mellem dens regioner indenfor energisektoren og vil samtidig fremme økonomisk, social og territorial samhørighed og bidrage til bekæmpelse af klimaændringer.



Dette er også relevant i en dansk kontekst. I Syddanmark etableres der for tiden datacentre af en størrelsesorden, hvor der kan være behov for at knytte tyske byers varmebehov sammen med disse centres massive produktion af overskudsvarme, for at sikre en høj effektivitet i deres energianvendelse. Det har også tidligere været undersøgt, om der kan være mulighed for at knytte varmemarkeder sammen på tværs af Øresund.

ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport:

Generelle bemærkninger

Formålet med forslaget er at understøtte udviklingen af en højeffektiv infrastruktur, der kan bidrage til at fremme jobskabelse samt opnåelse af intelligent, bæredygtig og inklusiv vækst. Konkret skal CEF således bidrage til at fremskynde investeringer i transeuropæiske net og mobilisere offentlig og privat finansiering.

Det fremgår, at en særligt vigtig målsætning med forslaget er at skabe større synergivirkning mellem transportsektoren, energisektoren og den digitale sektor. ITD kan fuldt ud støtte forslaget med det dertilhørende investeringsgrundlag på cirka 42 milliarder EUR i perioden 2021 til 2027.

Særligt noterer ITD det store fokus på klima, energi og digitalisering samt ambitionen om at skabe bedre sammenhæng mellem de enkelte sektorer. Eksistensen af en effektiv infrastruktur med høj forsyningsikkerhed er helt afgørende for vejgodstransportsektoren i fremtiden, når det kommer til energi og digitalisering.

På digitaliseringsområdet går udviklingen i disse år meget stærkt inden for transport- og logistikbranchen både i forhold til køretøjsteknologi og digitale logistiksystemer. ITD er derfor helt enig i Kommissionens betragtning om, at en effektiv digital infrastruktur og konnektivitet er en forudsætning for et vel fungerende digitalt indre marked. Dette indebærer, at der skal investeres i at sikre udbredelsen af højhastighedsforbindelser, herunder eksempelvis 5G-netværk.

Endeligt vil ITD gerne henlede opmærksomheden på, at de nuværende CEF-midler på transportområdet for langt hovedpartens vedkommende er blevet tildelt jernbanerne¹. ITD finder det beklageligt, at én transportform er blevet tilgodeset frem for at styrke samspillet på tværs transportformerne til gavn for effektiviteten i hele transportbranchen. Det er særligt udtalt i relation til godstransporten, hvor den tunge vejgodstransport tegner sig for størstedelen af det udførte transportarbejde. Dette bør ligeledes afspejles i den fremadrettede pulje af projekter, som delvist finansieres igennem CEF.

ITD har ingen specifikke bemærkninger til de enkelte artikler.



Danske Havne:

Side 27/121

Danske Havne støtter forslagetets formål ”med henblik på at fremme jobskabelsen og opnå intelligent, bæredygtig og inklusiv vækst har Unionen brug for en moderne højeffektiv infrastruktur, som kan bidrage til at forbinde og integrere Unionen og alle dens regioner, inden for transport-, telekommunikations- og energisektorerne.”

Det fremhæves i forordningen, at det anslås, at færdiggørelsen af TEN-T-hovednettet senest i 2030 vil skabe 7,5 mio. mandår mellem 2017 og 2030 og en yderligere stigning i BNP på 1,6 % i Unionen i 2030.

Hvis EU ønsker et transportinfrastruktur netværk, der på samme tid kan opfylde både trafik efterspørgsel og støtte den økonomiske aktivitet, er det imidlertid nødvendigt at medtænke havnene væsentlig mere i de midler, der kan søges.

Der er afsat et beløb på 30,6 mia. EUR til transport og det samlede beløb er på 42,3 mia. EUR for transport, energi og den digitale sektor i perioden 2021-2027.

I EU's Transport hvidbog tilbage i 2011 bekræftes betydningen af transport og dets bidrag til Europas økonomi. I 2011 hed det, at hvis EU ønsker et transportinfrastruktur netværk, der på samme tid kan opfylde både trafik efterspørgsel og støtte den økonomiske aktivitet, vil det være nødvendigt med investeringer for 250 mia. EUR i 2020 i henhold til EuropaKommissionens skøn. Dette beløb vil fjerne flaskehalse og manglende led i Core Network. En yderligere investering på 250 mia. EUR vil forbedre det samlede netværk.

I 2013 udtrykte Danske Havne bekymring over, at der dengang ikke var nok midler afsat til dækning af investeringsbehovet. De 32 mia. EUR, der i 2013 blev øremærket af EuropaKommissionen til Core Network i Connecting Europe-faciliteten dækkede kun lille del af de investeringsbehov. Rådets forslag indebar, at TEN-T tilskuddet blev skåret fra Kommissionens indledende forslag på € 31,7 mia. (21,7 + 10 mia. for samhørighedslandene) til lidt mere end € 23 mia. (13 + 10 mia.). Kommissionens initiale forslag på 32 mia. EUR (eller omkring 3% af det samlede flerårige finansielle budget) er et vitalt minimum, som bør sikres mere end nogensinde.

Danske Havne kan konstatere, at der i denne runde for perioden 2012-2017 er afsat 42,3 mia. EUR til transport, energi og den digitale sektor. Det giver anledning til at påpege, at der bør sættes mere end optimistiske ord og gode intentioner bag udviklingen og gennemførelsen af en effektiv, bæredygtig og inklusiv europæisk transportinfrastruktur. De begrænsede midler vil skabe komplikationer for at implementere TEN-T nettet i sin ønskede form og vil kræve stramme prioriteringer.



30,6 mia. EUR er stadig tilgængelige for transportinfrastruktur. Men der er få midler af disse, som core ports kan søge. De midler, der er afsat i forordningen, som den foreligger bør efter Danske Havnes vurdering favne core-havnene i en bredere forstand. Der skal være flere midler at søge for danske core-ports også. Forordningen i dets nuværende format tilgodeser stort set ikke core-ports i Danmark, da midlerne synes øremærkede projekter, der ikke er realiserbare i dansk kontekst.

Er der flere midler der er direkte mulige for core-ports at søge samt i og for sig også i forhold til resten af det samlede net, er det i Danske Havnes optik et klart stærkere udgangspunkt for at realisere målsætningen om ”CEF til formål at bidrage til gennemførelsen af begge lag i TEN-T: det strategiske backbone-net (dvs. hovednettet) senest 2030 og resten af det samlede net senest 2050.”

DI Transport:

DI er generelt positiv over for forslaget, der erstatter den eksisterende forordning 1316/2013. Forordningen er det finansielle instrument, der anvendes ved etableringen af det transeuropæiske transportnet (TEN-T) såvel som en velfungerende transeuropæisk digital infrastruktur. DI støtter færdiggørelsen af en velfungerende transeuropæisk infrastruktur indenfor transport, energi og tele også efter 2020 og finder ovennævnte forslag nyttigt i bestræbelserne på at skabe tilstrækkelig opbakning såvel politisk som finansielt til etableringen af grænseoverskridende europæiske infrastrukturprojekter.

Nærværende forslag er tæt knyttet til Kommissionens udspil til næste budget og der lægges heri op til at tildele CEF'en 42,265 mia. Euro. DI støtter forslagets hensigter om mere sammenhængende transportinfrastruktur, en grønnere transport, bedre digital infrastruktur, smarte løsninger for det offentlige såvel som det private og mere sikkerhed indenfor alle områderne.

En velfungerende, effektiv infrastruktur i Europa er en væsentlig forudsætning for at skabe bedre forhold for dansk eksport, et velfungerende digitalt indre marked, samt et væsentlig bidrag til fortsat vækst i Europa og Danmark. Det er derfor afgørende, at der afsættes de nødvendige midler til udvikling af den europæiske infrastruktur.

DI støtter desuden udvidelsen af Skandinavien-Middelhavs hovednetkorridoren fra Fredericia til Frederikshavn og Hirtshals.

Danske Rederier, Rederiforeningen af 2010 og Færgerederierne:

Overordnet tager vi godt imod forslaget og prioriteringerne om at udvikle og modernisere de transeuropæiske net inden for transport, energi og den digitale sektor, og om at lette det grænseoverskridende samarbejde inden for vedvarende energi, samtidig med at der tages højde for de langsigtede forpligtelser til



at dekarbonisere og at der lægges vægt på synergivirkningerne mellem sektorerne.

Fra søfarten efterspørges dog den fulde anerkendelse af den maritime dimension som brohoved og integrator over landegrænser i den nye CEF. Det er derfor væsentligt, at betydningen af "grænseoverskridende projekter" ikke er begrænset til landegrænser, men ligeledes inkluderer projekter over grænser forbundet af vand, og derved ligestiller den maritime dimension med andre grænseoverskridende projekter.

Med henblik på at afspejle betydningen af at tage hånd om klimaændringer i CEF'en henvises til overensstemmelse med Unionens forpligtelser til at gennemføre Parisaftalen og dens forpligtelser til at nå De Forenede Nationers mål for bæredygtig udvikling (SDG'erne).

Her henledes opmærksomheden ligeledes på en anden FN aftale, nemlig IMO's klimaafnede fra 13. april 2018, som sætter høje ambitioner for shippingindustriens CO₂-reduktionsmål. EU (og EU-medlemslandene) har en stor aktie i de ambitiøse mål og kravene i aftalen. Man bør derfor sikre, at der er midler til at supplere de store investeringer der følger af forventningerne og kravene til industrien. Dette vil der være mulighed for ved en specifik benævnelse i CEF'en.

Hvad angår transport, har CEF til formål at bidrage til gennemførelsen af begge lag i TEN-T. Her er det afgørende, at de maritime korridorer fortsat skal prioriteres.

9 Generelle forventninger til andre landes holdning

Der er oprettet en såkaldt "Friends of the Presidency"-gruppe, hvor forhandlingerne skal varetages, idet forhandlingerne både dækker transport, energi og **digitalisering** og forslaget derfor ikke naturligt kan forhandles i kun én rådsarbejdsgruppe.

Forslaget er blevet godt modtaget i Rådet. Der er bred enighed om, at Connecting Europe-faciliteten bidrager væsentligt til EU's målsætninger om færdiggørelsen af de transeuropæiske net, fremme af økonomisk vækst og jobskabelse og fremme af overgangen til et samfund med en lavemissionsøkonomi.

En række af forslagets bestemmelser har ikke givet anledning til diskussion. Dog er der fortsat områder, hvor det østrigske formandskab søger kompromis i Rådet.

Artikel 4 om fordelingen af midler overført fra Samhørighedsfonden optager naturligt særligt de medlemsstater, som er berettigede til støtte fra fonden og dermed betingelserne for støtte fra denne konvolut. Central i diskussionen har



været, hvor stor andel af midlerne, der skal afsættes til nationale konvolutter, dvs. direkte til de respektive medlemsstater, og hvor stor en andel af midlerne, der skal tildeles ved konkurrenceprægede ansøgningsrunder blandt de såkaldte samhørighedslande. Forhandlingerne føres primært af lande, som modtager støtte fra Samhørighedsfonden, men visse øvrige medlemslande har udtrykt sympati for Kommissionens forslag om lade en del af midlerne være tildelt ved konkurrenceprægede ansøgninger.

Derudover har en stor andel af medlemsstaterne foretrukket at indføre et procentmæssigt loft i artikel 4 over, hvor mange midler fra den generelle konvolut, der kan anvendes til såkaldt teknisk og administrativ assistance, hvorefter medlemsstaterne kan ansøge om økonomisk støtte til teknisk og administrativ bistand i forbindelse med programmets og de sektorspecifikke retningslinjers gennemførelse.

Forhandlingerne har desuden centreret sig om specielle blanding-ansøgningsrunder, jf. artikel 6. Blanding-ansøgningsrunder er kendetegnet ved ikke at tillade offentlig støtte, men derimod søge at tiltrække privat investering i projekterne ved alene at tillade denne form for støtte. Visse medlemsstater har ønsket indført et procentuelt loft over, hvor stor en andel af CEF-midlerne, der kan afsættes til de såkaldte blanding-ansøgningsrunder. Andre medlemsstater forholder sig skeptisk til blanding-ansøgningsrunder ved enten helt at ønske muligheden slettet eller som minimum, at der foretages en analyse af effekten af blanding-operationer.

I artikel 9 om fastlæggelsen af, hvilke aktioner, der er støtteberettigede er synspunkterne spredte. Flere medlemsstater har søgt at forhandle ud fra egne præferencer uden klare alliancer. Overordnet set synes der at være visse medlemsstater, som har haft forskellige ønsker om tilføjelsen af nye aktioner. Overfor – og iblandt denne gruppe lande – har der været et stærkt synspunkt om ikke at udvide kategorien af aktioner, men i stedet fokusere programmets midler og effekt.

Endvidere er der fremlagt forslag til en ny artikel 11a, som omhandler specifikke krav vedrørende støtteberettigelse til udviklingen af transportinfrastruktur med dobbelt civil-militær anvendelse (dual-use). Blandt andet foreslås det, at dual-use-projekter skal opfylde en række supplerende krav til ansøgningsprocessen, de berørte områder af transeuropæiske transportnet samt situationer, hvor der ansøges om opgradering af eksisterende infrastruktur og højere infrastrukturkrav.

Derudover har forhandlingerne båret præg af en diskussion om arbejdsprogrammernes indhold og medlemsstaternes involvering i processen, jf. artikel 13(4) og artikel 19. Grundlæggende går drøftelserne på afvejningen mellem fleksibilitet til udformningen af arbejdsprogrammer over for fastsættelse af kravene direkte i forordningen, øget involvering af Kommissionen over for



medlemsstaternes godkendelse og kontrol, og muligheden for at justere forordningens prioriteter i løbet af budgetperioden.

Endelig forventes bilaget, del II og del III, at være et at de områder, hvor Rådet vil være mest uenig.

Det drejer sig for det første om fordelingen af midler til hhv. aktioner vedrørende a) effektive, sammenkoblede og multimodale net og overfor aktioner vedrørende b) intelligent, bæredygtig, inklusiv og sikker mobilitet. Landene er i varierende grad skuffede over fordelingen på transportområdet imellem på den ene side "hård" infrastruktur, især de store projekter, jf. punkt a, og på den anden side "blødere" transportinfrastruktur som fx trafikstyringssystemerne ERTMS, ITS, SESAR, jf. punkt b. Flere medlemsstater har advokeret for, at andelen til punkt a skal være højere.

For det andet er det forventningen, at udvidelserne af de forskellige hovednetkorridorer og antallet af prioriterede projekter vil udgøre et centralt forhandlingspunkt i Rådet. Det østrigske formandskab har ført en skriftlig proces bilateralt mellem de enkelte medlemsstater. Det er forventningen, at mange medlemsstater vil fremføre nationale præferencer og ønske tilføjelser af præidentificerede projekter eller udvidelser af hovednetkorridorer, da det alt andet lige er en mulighed for at sikre støtte grundet højere prioritetsstatus.

10 Regeringens generelle holdning

Regeringen lægger vægt på, at drøftelser vedrørende CEF ikke foregriber forhandlingerne om den kommende finansielle ramme for 2021-2027, idet regeringens hovedprioritet for MFF-forhandlingerne er at realisere et samlet udgiftsniveau svarende til 1,00 pct. af EU27's BNI.

Inden for denne ramme kan regeringen støtte forslaget.

Regeringen lægger vægt på, at tildelingskriterierne i videst muligt omfang understøtter dansk hjemtag og bidrager med størst mulig EU-merværdi. Regeringen vil derfor arbejde for, at CEF'en opretholder fokus på de grænseoverskridende projekter og projekter med grænseoverskridende betydning, der ofte har høj samfundsøkonomisk værdi. Regeringen hilser det derfor velkomment, at Femern Bælt-projektet fortsat tydeligt fremgår som et prioriteret projekt i forslaget.

På transportområdet finansieres de grænseoverskridende projekter typisk af et eller to lande, men de mobilitetsmæssige fordele ved projekterne kommer flere lande til gode. Samtidig er godkendelsesprocedurerne for disse projekter særligt udfordrende, fordi projekterne typisk skal godkendes i to EU-lande. Disse faktorer medfører et særligt behov for EU-støtte til de grænseoverskridende projekter. Regeringen støtter derfor Kommissionens forslag om, at den maksi-



male støttesats til de grænseoverskridende projekter på transportområdet fortsat skal være betydeligt højere end til øvrige transportinfrastrukturprojekter. Det vurderes også positivt ift. mulighederne for yderligere EU-støtte til Femern Bælt-projektet. På den baggrund støtter regeringen, at den maksimale støtteprocentsats til grænseoverskridende transportprojekter hæves til de foreslåede 50 pct.

Regeringen finder det vigtigt, at CEF-midlerne ikke bliver spredt ud på for mange underprioriteter og mindre projekter, idet det risikerer at udhule støttegrundlaget for de grænseoverskridende projekter.

Regeringen støtter den foreslåede udvidelse af TEN-T-hovednetkorridoren Skandinavien-Middelhavet med vej- og banestrækningerne fra Fredericia op til hhv. Hirtshals og Frederikshavn. På den måde får begge de to store internationale transportkorridorer igennem Danmark, hhv. den østlige korridor via Fyn/Femern Bælt og Sjælland og den vestlige ”Jyllandskorridor”, den højst prioriterede status i TEN-T-sammenhæng. Alle fem danske regioner bliver dermed repræsenteret på TEN-T-hovednetkorridoren Skandinavien-Middelhavet.

Regeringen finder det positivt, at forslaget lægger op til at understøtte en mere bæredygtig søfart med hensyn til at imødegå klimaforandringer. Regeringen finder, at der ikke alene bør være sammenhæng med EU's og nationale energi- og klimaplaner men også med IMO's (International Maritime Organization) foreløbige strategi for reduktion af drivhusgasser fra skibsfarten. Endelig finder regeringen det vigtigt, at grænseoverskridende projekter omfatter såvel projekter over landegrænser som projekter på tværs af grænser forbundet af vand.

Regeringen forholder sig positivt til og støtter den reviderede forordning på energiområdet, herunder ændringen om, at det fremover vil være muligt at søge om støtte til grænseoverskridende VE-projekter. Rettidig udbygning af energiinfrastruktur i Europa er centralt for at fremme det indre marked, øge forsynings sikkerheden og fremme integration af vedvarende energi.

Regeringen er overordnet enig med Kommissionen i behovet for større udbredelse af adgangen til giga-bithastigheder og hurtig udrulning af 5G. Regeringen kan derfor støtte forslaget om, at projekter, der har en grænseoverskridende dimension, europæisk merværdi, og som ikke er kommercielt levedygtige, i den kommende budgetperiode får mulighed for tilskud til udrulning af meget hurtige bredbåndsnet, fremme af 5G, og sammenkobling af EU og nabolandes backbonenet.

Regeringen vil overordnet arbejde for, at forslaget i videst muligt omfang målrettes initiativer med reel EU-merværdi og tager mest muligt hensyn til den løbende udvikling i forhold til teknologier og tjenester, f.eks. ved alene at give de overordnede hensyn frem for teknologispecifikke krav.



Regeringen finder det positivt, at Kommissionen med forslaget lægger op til, at CEF'en udelukkende bliver et instrument for direkte støtte. Det har i perioden 2014-2020 indtil videre været meget lav efterspørgsel på CEF'ens såkaldte finansielle instrumenter (lånegarantier). For projekter hvor det vil være relevant med lånegarantier eller direkte lån, vil det fortsat være muligt via "Invest EU" (afløseren for Den Europæiske Fond for Strategiske Investeringer, EFSI) og Den Europæiske Investeringsbank, EIB.

Regeringen støtter Kommissionens målsætning om at forsimple administrationen på en række områder, herunder fx reglerne for støtteprocentsatser og af-rapporteringen fra projekterne til Kommissionen.

11 Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

Grund- og nærhedsnotatet er fremsendt til Folketingets Europaudvalg den 16. juli 2018.



4. Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om afskaffelse af sæsonbestemt tidsomstillinger og ophævelse af direktiv 2000/84/EF

KOM(2018) 639

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 fremlagde den 12. september 2018 forslag om at afskaffe de sæsonbestemte tidsomstillinger og ophæve direktiv 2000/84/EF.

Afskaffelsen vil i praksis indebære, at de nugældende regler om obligatorisk omstilling til og fra sommertid i marts og oktober ophæves, og at det fremadrettet ikke vil være tilladt for EU's medlemslande at foretage sæsonbestemte tidsomstillinger i forhold det enkelte lands standardtid.

Medlemslandene vil fortsat selv skulle bestemme deres standardtid, men vil med afskaffelsen af de sæsonbestemte tidsomstillinger skulle beslutte, om de permanent vil ændre deres standardtid.

I de fleste lande i Europa svarer standardtiden (vintertiden) til den tidszone landet befinder sig i. Det betyder, at solen står højest på himlen omkring kl 12. Nogle lande er dog tidsforskudt fra deres naturlige tidzone, herunder eksempelvis Frankrig og Spanien, der begge befinder sig naturligt i den vesteuropæiske tidszone (greenwich mean time), men har valgt at deres standardtid skal følge den centraleuropæiske tidszone (greenwich mean time +1). Solen står derfor højest på himlen omkring kl 13.

Danmark ligger i den centraleuropæiske tidzone, og Danmarks nuværende standardtid (vintertid) svarer til centraleuropæisk tid. Hvis Danmark overgår til permanent sommertid, vil Danmarks standardtid fremover følge den østeuropæiske tidszone, og solen vil året rundt stå højest på himlen omkring kl 13.

Umiddelbart vurderes forslaget at have mindre lovgivningsmæssige konsekvenser.

Forslaget om afskaffelse af sæsonbestemte tidsændringer kan have brede samfundsøkonomiske og erhvervsøkonomiske konsekvenser. På baggrund af de videnskabelige undersøgelser af effekterne af tidsskiftet mellem vinter- og sommertid, kan dog ikke konkludere klart, om effekterne ved tidsskiftet sam-



let set er positive eller negative. Det vurderes ikke, at forslaget vil have statsfinansielle konsekvenser.

Side 35/121

Regeringen **har** vurderet, at der **var** behov for yderligere tid til behandling af forslaget, idet der bl.a. var behov for grundig høring af civilsamfund, interesseorganisationer og erhverv med henblik på at belyse forslagets konsekvenser. **Høring af interesseorganisationer og erhverv har fundet sted, og en offentlig debat i civilsamfundet pågår.**

2 Baggrund

Kommissionen har ved KOM nr. 639 af 12. september 2018 fremsendt forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om afskaffelse af sæsonbestemte tidsomstillinger og ophævelse af direktiv 2000/84/EF. Forslaget er oversendt i dansk sprogversion den 18. september 2018.

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 114 og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Kommissionen angiver som baggrund for forslaget, at borgere i EU, Europa-Parlamentet og et voksende antal medlemslande i stigende grad har sat spørgsmålstegn ved, om ordningen med en tidsomstilling hvert halve år bør fortsætte.

Kommissionen har derfor gennemført en offentlig høring i løbet af sommeren 2018, der resulterede i 4,6 mio. besvarelser, hvoraf 84 % af respondenterne gik ind for at afskaffe den halvårige tidsomstilling. Spørgsmålet er ligeledes blevet rejst af transportministre i forbindelse med de seneste rådsmøder i december 2017 og juni 2018, og en række medlemslande har givet udtryk for, at de helst vil afskaffe den gældende ordning.

Kommissionen finder det nødvendigt at sikre, at det indre marked fungerer ordentligt, hvorfor en koordineret afskaffelse af den halvårige tidsomstilling sikrer en ensartet tilgang. Kommissionens forslag stiller medlemslandene frit i forhold til, om de vil anvende såkaldt sommertid eller vintertid som standardtid.

Kommissionen giver udtryk for, at det vil være hensigtsmæssigt, at der foregår en vis koordination mellem medlemslandene i forhold til valg af den standardtid, som de hver især vil anvende fra 2019. På nuværende tidspunkt er medlemslandene fordelt på tre tidszoner, hvoraf hovedparten har valgt at følge centraleuropæisk tid.



3 Formål og indhold

Det overordnede formål med forslaget er ifølge Kommissionen, at borgerne, Europa-Parlamentet og et voksende antal medlemslande har sat spørgsmålstegn ved, om den nuværende ordning med en tidsomstilling hvert halve år bør fortsætte. Kommissionen finder, at det er vigtigt at have harmoniserede EU-regler på dette område for at sikre, at det indre marked fungerer korrekt.

Kommissionen foreslår derfor at afskaffe de sæsonbestemte tidsomstillinger i EU, idet det sikres, at medlemslandene fortsat selv kan bestemme deres standardtid; navnlig om de vil anvende sommertiden som deres standardtid på permanent basis, eller om de vil anvende den nuværende standardtid (såkaldt vintertid) på permanent basis.

Forslagets indhold består af, at:

1. medlemslandene fra den 1. april 2019 ikke længere må ændre deres standardtid som følge af årstidernes skiften, og
2. medlemslandene vil fortsat frit kunne ændre deres standardtid, så længe ændringen ikke er sæsonbestemt. Medlemslandene bør i så fald underrette Kommissionen i god tid af hensyn til det indre markeds funktion. Hvis et medlemsland har givet en sådan meddelelse og ikke har trukket den tilbage senest seks måneder før datoen for anvendelsen af den planlagte ændring, skal medlemslandet gennemføre ændringen.

Da forslaget bestemmer, at medlemslandene skal gennemføre direktivet senest den 1. april 2019, betyder det, at den sidste obligatoriske omstilling til sommertid således finder sted den 31. marts 2019. Medlemslande, der ønsker at ændre deres standardtid til ”permanent sommertid” skal herefter ikke foretage sig yderligere. Medlemslande, der ønsker at fastholde den nugældende standardtid (vintertid), kan ifølge forslaget foretage en tidsomstilling den 27. oktober 2019 fra sommertid til vintertid (standardtid), hvorefter det ikke længere er muligt at foretage sæsonbestemte tidsomstillinger.

Medlemslandene skal ikke som sådan tage stilling til valget af standardtid i medfør af forslaget, men da formålet med forslaget er at afskaffe sæsonbestemte tidsomstillinger, vil medlemslandene alligevel skulle træffe beslutning om, hvorvidt de vil anvende sommertid eller såkaldt vintertid som standardtid. Hvis medlemslandene ikke aktivt vælger en ny standardtid, videreføres den nugældende standardtid (vintertid).

4 Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF art. 294) medlovgiver.



Der foreligger endnu ikke en udtalelse fra Europa-Parlamentet, men Europa-Parlamentet vedtog den 8. februar 2018 beslutning om bestemmelser vedrørende tidsskifteordninger. Beslutningen opfordrer Kommissionen til at foretage en grundig vurdering af direktiv 2000/84/EF om bestemmelser vedrørende sommertid og om nødvendigt at fremsætte et forslag om ændring af direktivet.

Europa-Parlamentet fremhæver, at baggrunden for resolutionen er, at der på baggrund af adskillige videnskabelige undersøgelser, herunder undersøgelsen fra Europa-Parlamentets Forskningstjeneste fra oktober 2017 om bestemmelser vedr. sommertid, ikke er nået til noget endeligt resultat, men har påpeget eksistensen af negative virkninger for den menneskelige sundhed. Europa-Parlamentet henviser til, at en række borgerinitiativer har henledt opmærksomheden på borgernes bekymringer med hensyn til dent halvårslige tidsomstilling.

Europa-Parlamentet henviser desuden i beslutningen fra februar 2018 til, at det er afgørende at bevare en samlet EU-tid, selv efter udløbet af de halvårslige tidsskift.

Europa-Parlamentet henviser til, at det tidligere har rejst spørgsmålet til Kommissionen i forespørgsel til mundtlig besvarelse O-000111/2015 af 25. september 2015. Dengang afviste Kommissionen at foretage sig yderligere i sagen med henvisning til, at de eksisterende regler om tidsskifte var gavnlige, og at de fleste medlemslande gik ind for at besvare reglerne.

5 Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at undersøgelsesresultater viser, at det er vigtigt at have EU-regler på dette område for at sikre, at det indre marked fungerer ordentligt. Eftersom der ifølge Kommissionen i stigende grad sættes spørgsmålstegn ved den nuværende sommertidsordning, er en koordineret afskaffelse af det halvårslige tidsskifte **ifølge Kommissionen** den eneste mulighed for fortsat at sikre en ensartet tilgang. For netop at sikre denne ensartede tilgang foreslår Kommissionen derfor at ophæve sommertidsordningen i EU, og at overlade det til hver enkelt medlemsland at vælge sin standardtid.

Regeringen er enig i, at nærhedsprincippet er overholdt fsva forslaget om afskaffelse af sæsonbestemte tidsomstillinger og ophævelse af direktiv 2000/84/EF.

Det bør dog bemærkes, at Kommissionen med forslaget foreslår, at medlemslandene bliver forpligtet til at *underrette* Kommissionen, når medlemslandene beslutter at ændre deres standardtid. Når et medlemsland har givet Kommissionen en sådan meddelelse og ikke har trukket den tilbage senest seks måneder før datoen for anvendelsen af den planlagte ændring, *skal* medlemslandet *gennemføre* ændringen. Denne forpligtelse følger af forslaget og har ikke tidligere



været gældende, idet beslutninger om ændring af standardtid træffes af hvert enkelt medlemsland og dermed er medlemslandenes prerogativ.

Side 38/121

6 Gældende dansk ret

Valget af tidszone – og dermed standardtid - ligger inden for de enkelte medlemslandes suverænitet og kan således ikke besluttes på EU-niveau. Det vil derfor være op til hvert enkelt medlemsland at vurdere, om det vil skifte tidszone for på den måde at kunne få permanent sommertid hele året. Kommissionen har i forbindelse med lanceringen af forslaget lagt vægt på, at beslutningen, om hvilken tidszone et medlemsland tilhører, ligger bedst hos de enkelte medlemslande.

Spørgsmålet om sæsonbestemte tidsomstillinger er omfattet af følgende regulering:

National lovgivning fsva sæsonbestemte tidsomstillinger

- Lov nr. 223 af 24. april 1974 om anvendelse af sommertid
- Anordning nr. 858 af 26. september 2001 om fastsættelse af sommertid fra og med år 2002

National lovgivning fsva standardtid (tidszone)

- Lov nr. 83 af 29. marts 1893 om tidens bestemmelse

7 Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Såfremt forslaget vedtages, skal *Lov nr. 223 af 24. april 1974 om anvendelse af sommertid* samt *Anordning nr. 858 af 26. september 2001 om fastsættelse af sommertid fra og med år 2002*, som gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/84/EF af 19. januar 2001 om sommertid, ophæves.

Herefter skal Danmark tage stilling til, om Danmarks standardtid (såkaldt vintertid) skal fortsætte, eller om Danmark skal skifte tidszone. Såfremt det besluttes at skifte tidszone, forudsætter det en lovændring af den nugældende *Lov nr. 83 af 29. marts 1893 om tidens bestemmelse*, som fastsætter Danmarks standardtid. Såfremt det besluttes at fastholde Danmarks standardtid, kræver det ingen lovændring.



Forslaget om afskaffelse af sæsonbestemte tidsændringer kan have brede samfundsøkonomiske og erhvervsøkonomiske konsekvenser. På baggrund af de videnskabelige undersøgelser af effekterne af tidsskiftet mellem vinter- og sommertid, kan dog ikke konkludere klart, om effekterne ved tidsskiftet samlet set er positive eller negative.

Selvom afskaffelsen af tidsskiftet ikke i sig selv vil have væsentlige erhvervsøkonomiske konsekvenser, vil en øget fragmentering i medlemsstaternes tidszoner kunne have negative erhvervsøkonomiske og forbrugermæssige konsekvenser. Dette vil i høj grad afhænge af, hvordan udfaldet af de enkelte medlemslandes valg af tidszone bliver, specielt de nærmeste nabolande og handelspartnere, herunder bl.a. Tyskland og Sverige.

Det vurderes ikke, at forslaget vil have statsfinansielle konsekvenser.

Herudover kan Danmarks eventuelle efterfølgende beslutning om valg af standardtid have konsekvenser for kultur- og fritidsforeninger, erhvervslivet samt civilsamfundet.

Som det fremgår af høringssvarene nedenfor, er der ikke enighed blandt høringssparterne om, hvilken standardtid Danmark bør vælge at indføre, hvorfor den valgte standardtid må antages at have negative konsekvenser for nogen og positive konsekvenser for andre.

8 Høring

Forslaget er sendt i høring i en bred kreds af interessenter.

Forslaget er både sendt til EU-specialudvalget for Transport, Bygning og Bolig, i interministeriel høring, hvor man har bedt alle ministerier om at videresende høringen til relevante aktører, til det Grønlandske Selvstyre og det Færøske Landsstyre, ligesom at der er foretaget en telefonisk høring af en række interesseorganisationer med anmodning om tilkendegivelser af deres holdning til forslaget. Den telefoniske høring er fulgt op af en tilsvarende skriftlig høring.

Der er indkommet høringssvar fra følgende interessenter.

Dansk Byggeri har sendt følgende bemærkninger:

Dansk Byggeri har ikke en holdning til sommer- eller vintertid, eller til skiftet imellem dem, men vi meget kraftigt fraråde, at de enkelte lande selv skal beslutte tidsindstilling. Hensynet til arbejdstagere, der passerer over grænserne og de mange varer og tjenesteydelser, der dagligt krydser grænserne, tilsiger, at



det vil være meget uhensigtsmæssigt, at klokken ikke er det samme i Sønderjylland og Nordtyskland og i København og i Malmø.

Dansk Industri har sendt følgende bemærkninger:

DI har telefonisk over for Transport-, Bygnings- og Boligministeriet tilkendegivet, at man ikke umiddelbart ser et bydende behov for at ophæve de eksisterende regler for sæsonmæssig skift af tid (mellem sommer- og vintertid) og dermed nogen egentlig nytte ved Kommissionens initiativ.

Er der imidlertid et bredt ønske i Rådet om at ophæve det gældende regelsæt og introducere et nyt tidsregime, ser DI ikke umiddelbart større vanskeligheder derved. Dog er det vigtigt for DI at pointere, at man ønsker harmoniseret løsning i EU. Harmoniseret i en form, hvor EU-medlemslandene alle anvender samme tid som standard.

Kommissionen lægger i forslaget op til en harmonisering, hvor kravet om at skifte mellem sommer- og vintertid ophæves for unionen, men det vil dog være op til det enkelte medlemsland at vælge ny standardtid. De betyder, at man i yderste konsekvens risikerer en situation, hvor vore nærmeste naboer og samhandelspartnere anvender én standardtid, mens Danmark anvender en anden standardtid. Det vil ikke være en gunstig situation for erhverv og virksomheder.

DI har drøftet Kommissionens forslag med en række af sine medlemmer inden for særligt transport- og turismeerhvervet, det vil være nogle af de væsentlige sektorer, for hvem et permanent sæsonskift kan have en vis betydning.

Man bør i forhandlingerne overveje trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser ved f.eks. at vælge sommertid som ny standardtid. Sommertid hele året vil betyde en meget sen solopgang i vinterhalvåret.

DI kan umiddelbart se fornuft i, at man i det mindste vælger samme standardtid som Tyskland.

DTL – Danske Vognmænd har sendt følgende bemærkninger:

Det er for DTL meget vigtigt, at de enkelte medlemslande ikke individuelt kan fastsætte deres tidszone, men at tidszonerne skal være ens for Centraleuropa fx mellem Danmark, Tyskland og Sverige. Det gælder ikke mindst i forhold til anvendelsen af takografen til kontrol af køre-/hviletidsreglerne. At fx Storbritannien er en time efter og Finland en time foran, kan i DTLs optik fastholdes.

DTLs medlemsvirksomheder har gennemgående mere brug for lys om formiddagen end om eftermiddagen, herunder i forbindelse med på- og aflæsning herunder fx med kran. De vil derfor foretrække normaltid frem for sommertid hele året, hvis de nugældende halvårslige skift afskaffes.



Alternativt foretrækker DTL, at man fortsætter med de nuværende skift mellem normaltid og sommertid.

Erhvervsflyvningens sammenslutning har sendt følgende bemærkninger:

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i denne høring.

ES har ikke bemærkninger til, om man fastholder tidsskift, men til, at det ikke er hensigtsmæssigt at tillade de enkelte medlemsstater at afgøre, om de vil vælge sommertid eller vintertid.

EU risikerer at blive et kludetæppe af tidszoner, hvilket er uhensigtsmæssigt.

Forbrugerrådet TÆNK har sendt følgende bemærkninger:

Forbrugerrådet Tænk vurderer, at Europa-Kommissionens forslag til direktiv om afskaffelse af det obligatoriske skift til og fra sommertid og om ophævelse af direktiv 2000/84/EU ligger uden for vores interesseområde og vil derfor undlade at forholde os hertil. Forbrugerrådet Tænk kan således ikke tages til indtægt for at støtte forslaget eller for at gøre det modsatte.

Dansk Erhverv har sendt følgende bemærkninger:

Dansk Erhverv har modtaget ministeriets høring af 20. september 2018 vedrørende ovennævnte.

Vi har endvidere modtaget og besvaret en telefonisk forespørgsel fra ministeriet i sagen og har endelig afgivet bemærkninger til Kommissionens høring om samme 4. – 16. august d.å.

Vi kan oplyse, at Dansk Erhverv støtter forslaget om afskaffelse af skifte mellem sommer- og vintertid, idet vi vurderer at ulemperne ved den nuværende ordning er større end gevinsterne. Vi støtter endvidere Kommissionens indstilling om, at afskaffelsen gennemføres koordineret på EU-plan således at området i videst muligt omfang harmoniseres.

Efter nærmere drøftelser med medlemskredsen skal Dansk Erhverv støtte at vi i Danmark fastholder standardtiden i stedet for at indføre permanent sommertid. Dette af hensyn til de erhverv, der har brug for bedst muligt lys om morgenen.

DTU Management og DTU Transport har sendt følgende bemærkninger:

Formålet med lovforslaget er at afgøre om de sæsonbestemte tidsomstillinger i EU skal afskaffes, og om direktiv 2000/84/EF dermed skal ophæves.



Som udgangspunkt støtter vi at afskaffe sæsonbestemte tidsomstillinger, da denne omstilling giver forstyrret søvn, og da det kan tage om til en uge, før søvnrytmen er tilbage til normal¹.

Forskningen vedrørende, hvorvidt sæsonbestemte tidsomstillinger har en negativ indvirkning på trafiksikkerheden, er splittet¹, og nogle studier viser en negativ effekt på trafiksikkerheden som følge af sæsonbestemte tidsomstillinger, mens andre studier ikke finder nogen effekt. Et studie fra USA viser, at afskaffelsen af sommer-/vintertid formentligt vil kunne øge trafiksikkerheden². Studiet viser, at sommertid hele året ville kunne mindske fodgængeruheld med 13 % og biluheld med 3 %, grundet at vi får lysere aftener, og at der er flere fodgængere ude om aftenen. Derimod finder et finsk studie³, at antallet af trafikuheld ikke øges som følge af sæsonbestemte tidsomstillinger. Derudover viser forskning, at det er mere trafikfarligt at skifte til sommertid end til vintertid på grund af den manglende time, når man skifter til sommertidsperioden, og den dermed manglende søvn¹.

Sammenholdt med resultaterne fra USA nævnt overfor², vil man dog kunne argumentere for, at sommertid er at foretrække som en helårsløsning. Man skal derudover være opmærksom på den potentielle negative effekt, som sæsonbestemte tidsomstillinger har på personer med søvnsygdomme, affektive psykiske lidelser eller bipolar lidelse³. Disse befolkningsgrupper påvirkes i højere grad af forstyrret søvn og kan dermed udgøre en særlig risiko for trafiksikkerheden i forbindelse med tidsomstillinger.

På baggrund af ovenstående støtter vi forslaget om at afskaffe vekslen imellem sommer- og vintertid.

Dansk Arbejdsgiverforening har sendt følgende bemærkninger:

Dansk Arbejdsgiverforening (DA) har følgende bemærkninger til ovenstående høring udsendt den 13. september 2018.

DA er enig med Europa-Kommissionen i, at skiftet mellem sommer- og normaltid bl.a. er forbundet med en lang række administrative byrder. DA har f.eks. indgået en aftale om skift mellem sommer- og normaltid med LO for at håndtere betaling af løn m.v. ved overgangene mellem sommer- og normaltid på virksomheder med 3-holdsskift/natarbejde.

¹ Harrison, y. (2013). The impact of daylight saving time on sleep and related behaviours. *Sleep medicine reviews*, 17 (4), 285-292.

² Coate, D., & Markowitz, S. (2004). The effects of daylight and daylight saving time on US pedestrians' fatalities and motor vehicle occupant fatalities. *Accident Analysis & Prevention*, 36. 351-357.

³ Lahti, T., Nysten, E., Haukka, J., Sulander, P., & Partonen, T. (2010). Daylight saving time transitions and road traffic accidents. *Journal of Environmental and Public Health*, 1-3.



Det forhold, at Europa-Kommissionen i sit forslag gør det valgfrit for medlemslandene at bestemme, hvilken zonetid de fra 2019 vil benytte, risikerer dog at skabe et EU, der permanent er opdelt i forskellige zonetider, hvilket alt andet lige også er administrativt byrdefuldt.

DA finder derfor, at det bør være en forudsætning for dansk opbakning til forslaget, at der samtidig kan indgås en politisk aftale EU-landene imellem om, at landene overgår til samme zonetid.

I den forbindelse anbefaler DA, at regeringen arbejder for, at den valgte zonetid bliver den nuværende sommertid.

Drivkraft Danmark har sendt følgende bemærkninger:

Vi er enige med Europa-Kommissionen i, at skiftet mellem sommer- og normaltid blandt andet kan være forbundet med en lang række administrative byrder.

Men det forhold, at Europa-Kommissionen i sit forslag gør det valgfrit for medlemslandene at vælge, hvilken zonetid de fra 2019 vil benytte, risikerer dog at skabe et EU, der permanent er opdelt i forskellige zonetider, hvilket alt andet lige også er administrativt byrdefuldt.

Vi finder derfor, at det bør være en forudsætning for dansk opbakning til forslaget, at der samtidig kan indgås en politisk aftale EU-landene imellem om, at landene overgår til samme zonetid. I den forbindelse anbefaler vi, at regeringen arbejder for, at den valgte zonetid bliver den nuværende sommertid.

HORESTA har sendt følgende bemærkninger:

HORESTA takker indledningsvist for muligheden for at afgive høringsvar vedr. afskaffelsen af sæsonbestemte tidsomstillinger.

For dansk hotel-, restaurant- og turismeerhverv vejer hensynet til sommertid, enten som permanent tid eller som en tidsomstilling mellem vintertid og sommertid, tungere end de mulige fordele ved afskaffelsen af sæsonbestemte tidsomstillinger.

Hensynet til et effektivt indre marked er vigtigt for såvel turisme som øvrige erhverv på tværs af EU. HORESTA forholder sig derfor som udgangspunkt positivt til færrest mulige begrænsninger mellem EU-landene og anerkender fordelene ved en fælles fastlæggelse af tid og ensartede tidsomstillinger mellem EU-landene.



Men for hotel-, restaurant- og turismeerhvervet i Danmark er det helt afgørende, at der med forslaget om afskaffelse af tidsomstillingen mellem sommer- og vintertid sker en permanentgørelse af sommertiden i Danmark.

Sommertid er afgørende for turismeerhvervet

Udsigten til lune sommeraftener og fantastisk natur bringer hvert år tusindvis af turister ud i det danske sommerland. De gyldne sommeraftener og solnedgangen ved vores kyster er blandt både danskernes og de udenlandske turisternes favoritter. Lyset, tiden og ikke mindst timingen heraf er afgørende for dansk turisme og de naturoplevelser, som vi kan byde på.

Vi har selvfølgelig mere at byde på i Danmark. Men langt de fleste aktiviteter finder sted og er afhængig af de lyse timer. Begrænses de lyse timer, så begrænses udbuddet af aktiviteter og oplevelser til danskere som turister.

Den lille havfrue, zoologisk have eller Mols Bjerger er ikke meget værd indhulet i mørke. Det samme gælder en kajaktur i det sydfynske ø-hav, et spil golf på Marbækbanen ved Esbjerg eller klippeklatring på de bornholmske klipper. Her er de lyse timer afgørende for aktivitet og dermed for rentabilitet for den enkelte operatør og virksomhed.

Danskere som turister har taget udelivet til sig. Vi spiser, drikker og hygger os på de stadig flere caféer og restauranter, der tilbyder udendørsservering. Madmarkeder og streetfood skyder op på gader og pladser. Vi har fået byer med liv og aktivitet. Og ikke mindst vækst og jobs i restauranterhvervet, som i dag er Danmarks største jobskaber. Også her er de lyse timer afgørende for aktivitet og rentabilitet.

Derfor er spørgsmålet om sommertid eller vintertid ikke blot et spørgsmål om, hvorvidt vi synes det er rart eller bedst med lys om morgenen eller aftenen. Det er et spørgsmål om rammevilkår, omsætning, vækst og arbejdspladser.

En afskaffelse af tidsomstillingen mellem vintertid og sommertid, hvor vintertiden permanentgøres vil betyde en times tabt omsætning hver eneste dag i 7 måneder for restauranter, forlystelser og andre turismevirksomheder. Det vil have store konsekvenser for udbuddet af aktiviteter til turister og tilsvarende stor betydning for turismevirksomhederne og dansk turisme generelt set.

Der arbejdes aktivt både politisk og i erhvervet for, at turismesæsonen skal vare længere, og at det kan betale sig at holde åbent en større del af året. Det har en stor indflydelse på både vækst, udvikling og arbejdspladser i hele landet. Afskaffelse af sommertiden vil have den direkte modsatrettede effekt. Det vil forkorte sæsonen og udfordre rentabiliteten.



Dansk turisme er i forvejen udfordret af svære rammevilkår og vores konkurrenceevne er svækket. Vi har et meget højere omkostnings- og prisniveau end vores konkurrenter. Og vi er dybt afhængige af, at vi på anden vis kan tiltrække gæster og turister.

Dansk turisme har brug for sommertiden og de lyse eftermiddags- og aftentimer, ikke mindst i forår- og efterårssæsonen, for at skabe oplevelser til danskere og turister. For at skabe aktivitet og omsætning - og dermed jobs og vækst særlig i områder udenfor de store byer.

Færre lyse timer sidst på dagen kan bogstavelig talt risikere at slukke lyset for vækst og jobskabelse i dansk turisme, som er meget afhængig af de lyse eftermiddags- og aftentimer. Derfor er det afgørende, at vi i Danmark sikrer sommertiden og de lyse sommeraftener, så vi kan tiltrække og tilbyde oplevelser til turister fra nær og fjern.

Tiden er et nationalt anliggende

Der er store nationale forskelle på dagslængden i løbet af året. Særligt de nord-europæiske lande har store variationer i antallet af lyse timer alt efter årstiden. De sydeuropæiske lande har derimod et mere konstant antal af lyse timer året rundt. Betydningen af tidsomstillingen mellem vintertid og sommertid - og betydningen af tidsfastsættelsen - varierer derfor markant mellem EU-landene.

Mængden af dagstimer – og solskinstimer - og dermed mulighederne for oplevelser er et konkurrenceparameter i turismen. Her har de nordeuropæiske lande af geografiske årsager en udfordring, idet dagslyset varierer mere end, hvad det gør i sydligere lande.

De enkelte lande har muligheden for at kompensere for denne forskellighed, ved at placere landet i den mest fordelagtige tidszone. Det ændrer naturligvis ikke ved antallet af lyse dagtimer, men har indflydelse på mulighederne for at udnytte dagstimerne bedst muligt.

Derfor er det fortsat vigtigt, at beslutningen om, hvad tiden skal være, er en sag for det enkelte EU-medlemsland. Det er både af hensyn til rammevilkår for vigtige erhverv som turisme- og oplevelseserhvervet, men også af hensyn til at tilgodese sundhedsfremmende fritidsaktiviteter i naturen og på de mange uoplyste idrætsanlæg samt hensyn til forskellige nationale traditioner, kulturer m.v.



Vi har for nuværende godt syv måneders sommertid og fem måneders vintertid. Ingen tvivl om at afskaffelsen af disse tidsomstillinger og tilpasningen heraf vil have mærkbar indflydelse på vores hverdag.

Vi går typisk i skole og tager oftest på arbejde først på dagen, mens vores fritids- og idrætsaktiviteter ligger sidst på dagen. For langt de flestes vedkommende foregår forpligtelserne først på dagen inden døre, mens de mange udendørs fritidsmuligheder er afhængig af det naturlige lys. Derfor vil en permanentgørelse af sommertiden i højere grad tilgodese danskernes fritidsmæssige interesser og muligheder - hvad enten det er som aktiv idrætsudøver, gæst på en restaurant eller turist i eget land.

Kunstig belysning og varmelamper kan på ingen måde genskabe disse mange mistede lyse timer. Det er hverken økonomisk eller miljømæssigt forsvarligt - endside muligt at etablere sådanne installationer på alle de berørte attraktioner, seværdigheder, idrætsanlæg, pladser eller virksomheder.

HORESTA vil derfor på det kraftigste opfordre til, at *hensynet til sommertid, enten som permanent tid eller som en tidsomstilling mellem vintertid og sommertid, vejer tungere for Danmark end de mulige fordele ved afskaffelsen af sæsonbestemte tidsomstillinger.*

Hvis tidsomstillingen skal afskaffes, er det afgørende, at vi i Danmark permanentgør sommertiden. Placeringen af den 'ekstra' lyse time ligger bedst om aftenen - både for danskerne og det danske hotel-, restaurant- og turismeerhverv.

LO har sendt følgende bemærkninger:

LO har i EU-specialudvalget for konkurrenceevne, vækst og forbrugerspørgsmål og i EU-specialudvalget for Transport, Bygning og Bolig modtaget forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om afskaffelse af sæsonbestemte tidsomstillinger og ophævelse af direktiv 2000/84/EF i høring.

Det er LO's opfattelse, at der er visse fordele ved de eksisterende sæsonbestemte tidsomstillinger i forhold til udvalgte erhverv som fx de grønne brancher. Muligheden for at arbejde - særligt i foråret - en time længere i dagslys er til gavn for brancherne og lønmodtagerne. Ligeledes betyder sommertiden, at man i den varme periode kan starte tidligere og derved undgå noget af eftermiddagsvarmen.

Ved at afskaffe tidsomstillingerne kan man i et vist omfang forvente, at arbejdstiden vil blive omlagt, så mange af de ansatte i disse brancher vil blive bedt om



at møde ind tidligere for at udnytte lyset og undgå varme. Denne mulige om-lægning af arbejdstiden finder vi uhensigtsmæssig.

Hvis det fremover bliver muligt for medlemsstaterne selv at vælge, hvilken zo-netid de vil benytte, risikerer det skabe et EU opdelt i forskellige zonetider. Det kan give en lang række udfordringer i forbindelse med for eksempel samhandel og krydsning af grænser. Det bør derfor være en forudsætning for eventuel dansk opbakning til forslaget, at der samtidig indgås en politisk aftale EU-landene imellem om, at landene overgår til samme zonetid.

KL har sendt følgende bemærkninger:

Som KL forstår forslaget, lægges der op til at sommertid skal gælde hele året.

Permanent sommertid kan evt. have positiv betydning for borgere Sydeuropa – men i Nordeuropa vil det betyde endnu mørkere morgener i vinterhalvåret. Mange borgere har mindre energi i vinterhalvåret – og har mere behov for lyset ved dagens start end sidst på eftermiddagen. Det gælder både institutionsbørn, skolebørn, teenagere, psykisk og socialt sårbare borgere – og en lang række personer i ordinære jobs. Det vil således få varig negativ betydning for en lang række borgere, såfremt der indføres permanent sommertid i vinterhalvåret.

Forslaget vil formentlig også have en række samfunds- og privatøkonomiske konsekvenser. Såvel offentlige institutioner som private firmaer skal anvende mere lys om formiddagen. Pba. den korte høringsfrist er høringssvaret ikke politisk behandlet i KL.

DSB har sendt følgende bemærkninger:

Europa-Kommissionen offentliggjorde den 18. september 2018 forslag til direktiv om afskaffelse af sæsonbestemte tidsomstillinger og ophævelse af direktiv 2000/84/EF.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har anmodet om DSB's eventuelle bemærkninger hertil.

DSB lægger vægt på, at der af hensyn til kunderne fortsat kommer til at gælde ensartet regler i EU på dette område. Den nuværende lovgivning, der foreskriver skift mellem sommertid og normaltid, er til irritation for de kunder, som rejser, når tidsskiftet finder sted. I den dimension er forslaget en gevinst. DSB har en vis forståelse for, at der inden for enkelte områder måske kunne være behov for en vis overgangsordning i 2019, som indeholdt i forslaget, men finder at der bør være tungtvejende grunde til at etablere en overgangsordning. Så-danne tungtvejende grunde ses ikke at fremgå af forslaget.

DSB har ikke yderligere bemærkninger til forslaget.



ITD har sendt følgende bemærkninger:

Side 48/121

Generelle bemærkninger

ITD har overordnet set ikke noget imod, at de nuværende EU-regler om normal- /sommertid ophæves. Foreningen er enig med Kommissionen i, at der er mange gode grunde til at ophæve de nuværende regler. ITD ønsker dog fortsat fælles og ensartede regler i hele EU, og ITD foreslår, at medlemsstaterne ikke skal have adgang til at etablere egne nationale regler. Vi henstiller til, at EU-lande inden for samme tidszone forpligtes til at fastholde princippet om én og samme tid. Se vore bemærkninger til artikel 2 nedenfor.

Bemærkninger til de enkelte artikler

§ 1:

Ingen bemærkninger.

§ 2:

Med forslaget i artikel 1, stk. 1 følger i realiteten, at hver enkelt EU-medlemsland kan vælge mellem enten en helårlig standardtid eller en helårlig sommertid.

Kommissionens forslag risikerer efter ITD's opfattelse at betyde, at der fremover vil kunne være eksempler, hvor nabolande oplever forskellige helårs normal- eller sommertider. Hvad ville der fx ske, hvis Danmark måtte beslutte sig til at have normaltid hele året, mens Tyskland og Sverige modsat måske etablerede en helårlig sommertid? Problemet vil selvsagt være stort for grænsependlere, for langturschauffører og for alle de mange andre, der hver dag arbejder internationalt.

Chauffører har i deres lastbiler en såkaldt tachograf, der løbende måler deres køre-hvile-tid. I tachografen kører UTC-tiden altid i baggrunden, og aktiviteterne registreres i UTC-tid.

Men tachografens "eksterne" ur, som vises i tachografens display, skal jo være indstillet til den til enhver tid gældende lokaltid, da det er den tid, chaufføren/vognmanden skal forholde sig til.

Det vil derfor være u hensigtsmæssigt, hvis chaufføren skal ændre den lokale tid i tachografen, hver gang han krydser grænsen mellem to lande med uens helårstider.

ITD er således betænkelig ved, at der i henhold til Kommissionens forslag kan opstå et kludetæppe af forskellige nationale særregler i EU. En sådan situation



fremmer ikke det indre markeds virkemåde og vil medføre praktiske og administrative problemer for bl.a. den internationale landevejstransport. Hertil følger ikke ubetydelige meromkostninger for erhvervslivet.

ITD kan støtte, at de nuværende regler ophæves. Dog bør EU's medlemsstater opnå enighed om, at alle medlemslande inden for samme tidszone forpligtes til at have én og samme tid hele året. Om den tid så er "sommertid" eller "vintertid", er for så vidt underordnet.

§ 3:

Ingen bemærkninger.

§ 4:

Ingen bemærkninger.

§ 5:

Ingen bemærkninger.

DIF/DBU har sendt følgende bemærkninger:

For DIF, der repræsenterer knap 2 millioner medlemmer i 62 specialforbund, er debatten om sommertidens afskaffelse langt vigtigere end blot en snak om at stille havemøbler frem eller tilbage.

Vores holdning er klar; en afskaffelse af sommertiden vil få alvorlige konsekvenser for fodboldklubberne i Danmark, udendørsidrætten generelt og folkesundheden i bred forstand, fordi afskaffelsen vil gøre det vanskeligere at gennemføre udendørsaktiviteter som eksempelvis en fodboldsæson, hvis den ekstra lyse aftenlys forsvinder i sommerhalvåret.

Sommertidens forlængende aftenlys gør det ganske simpelt muligt for sportsklubber, idræts- og fritidsforeninger at afholde turneringer og anden udeaktivitet fra først på aftenen til solnedgang. Hvis sommertiden afskaffes, vil råderummet til sådanne aktiviteter blive indskrænket fra de nuværende 5-6 måneder til 3 måneder henover sommeren. Det betyder mindre banetid, mindre udetid og dermed også færre aktive medlemmer i det danske foreningsliv. Derfor vil det efter vores opfattelse være en fejl at afskaffe sommertiden.

På ovenstående baggrund er DIF og DBU tilhængere af en løsning, hvor sommertiden gøres permanent eller nuværende ordning bibeholdes. Overvejes en løsning, hvor vintertiden gøres permanent, udtrykker vi hermed vores bekymring og appellerer til, at en sådan beslutning må bero på en grundig og til-



bundsgående undersøgelse af konsekvenserne for DIFs 9.000 idrætsforeninger.

DAF har sendt følgende bemærkninger:

Dansk Atletik Forbund (DAF), er en del af Danmarks Idrætsforbund og repræsenterer 42.000 medlemmer. Derudover arrangerer vores foreninger også op imod 1.000 motionsløb årligt hvori en stor gruppe af de over 1 mio. borgere der regelmæssigt løber eller går, deltager.

For alle er debatten om sommertidens afskaffelse vigtigere end blot en snak om at stille havemøbler frem eller tilbage.

Afskaffelse af sommertiden vil få alvorlige konsekvenser for vores aktiviteter i Danmark, udendørsidrætten generelt og folkesundheden i bred forstand, fordi afskaffelsen vil gøre det vanskeligere at gennemføre udendørsaktiviteter hvis den ekstra lyse aften time forsvinder i sommerhalvåret.

Sommertidens forlængende aftenlys gør det ganske simpelt muligt for sportsklubber, idræts- og fritidsforeninger og andre at afholde turneringer og anden udeaktivitet fra først på aftenen til solnedgang. Hvis sommertiden afskaffes, vil råderummet til sådanne aktiviteter blive indskrænket fra de nuværende 5-6 måneder til 3 måneder henover sommeren. Det betyder mindre træningstid, mindre udetid og dermed også færre aktive medlemmer i det danske foreningsliv og de hundredetusinder af motionister der løber eller går i naturen. Derfor vil det efter vores opfattelse være en fejl at afskaffe sommertiden.

På ovenstående baggrund er Dansk Atletik Forbund tilhængere af en løsning, hvor sommertiden gøres permanent eller nuværende ordning bibeholdes. Overvejes en løsning, hvor vintertiden gøres permanent, udtrykker vi hermed vores bekymring og appellerer til, at en sådan beslutning må bero på en grundig og tilbundsgående undersøgelse af konsekvenserne for alle vores foreninger, medlemmer og andre idrætsaktive der dyrker vores sport.

Dans Golf Union har sendt følgende bemærkninger:

Vi har følgende konkrete bemærkninger til forslaget:

For en udendørsidræt som golf anser vi det som problematisk, hvis der fremover bliver vintertid hele året. Hermed vil den ekstra lyse aften time forsvinde, hvilket vil gå udover antal spillede golfrunder i Danmark, da lige netop dette tidspunkt er der, hvor de mest populære starttider ligger. De tabte golfrunder vil ikke kunne hentes i den ekstra lyse tid om morgenen.



En times mindre golf om aftenen vil svare til ca. 30 personer færre vil kunne spille en runde golf om dagen pr. klub. Det svarer på landsplan til ca. 1 mio. færre golfrunder pr. år.

Meget hold-træning og mange turneringer ligger i aftenrummet. En begrænsning af dette vil dermed også påvirke det sociale miljø i klubberne – et miljø der er meget vigtigt for spillernes fortsatte tilknytning til golfsporten.

Vintertid hele året vil betyde færre aktive golfspillere og dermed et samfundsmæssigt tab, bl.a. i relation til folkesundheden.

Det vil betyde økonomiske problemer for de danske golfklubber, da antallet af starttider og medlemmer vil falde samtidig med at omkostningerne til at drive et golfanlæg vil være de samme.

Dansk Golf Union vil således foretrække en løsning, hvor sommertiden gøres permanent eller nuværende ordning bibeholdes, idet det vil give flest mulige lyser timer om eftermiddagen/aftenen, hvilket er det tidspunkt, hvor de fleste danskere spiller golf.

Vi håber, at vores betragtninger vil blive taget med i overvejelserne omkring de sæsonbestemte tidsomstillinger.

9 Generelle forventninger til andre landes holdninger

Enkelte lande synes at støtte forslaget, **mens enkelte lande har meddelt, at man ikke kan støtte forslaget.** Majoriteten af medlemslandene mener, at Kommissionens tidsplan for behandling og vedtagelse af forslaget er for ambitiøs, og at der er behov for at gennemføre høringer af civilsamfund, erhvervs- og interesseorganisationer i de respektive medlemslande. Derfor har **et flertal af** lande meddelt Kommissionen, at der er behov for yderligere tid til at behandle forslaget.

Et flertal af medlemslande har desuden gjort gældende, at det er afgørende med en koordineret løsning i EU fsva valget af standardtid, således at man ikke ender med et kludetæppe af tidszoner i EU.

10 Regeringens generelle holdning

Da forslaget om afskaffelse af det halvårige tidsskift berører alle i Danmark, mener regeringen, at der er behov for ordentlig tid til behandling af direktivforslaget. Der **har derfor været foretaget** en grundig høring af civilsamfund, interesseorganisationer og erhverv med henblik på at belyse forslagets konsekvenser.



Hvis forslaget vedtages og det halvårige tidsskift afskaffes, bør valget af den fremtidige tidszone koordineres tæt og centralt med de øvrige medlemslande i EU, herunder særligt med Danmarks nærmeste nabolande, for at undgå en yderligere differentiering af tidszonerne inden for det indre marked.

For at medlemslandene kan tage stilling til selve afskaffelsen af tidsomstillingen på et oplyst grundlag, bør der forinden afsættes tid til, at medlemslandene kan give en indikation på, hvilken standardtid de ønsker at indføre fremadrettet.

11 Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

Grund- og nærhedsnotat er fremsendt den 9. oktober 2018.



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

Side 53/121

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 medlemsstaternes mulighed for at fritage visse jernbanetjenester fra kravene i forordningen begrænses. Endvidere udvides rettighederne 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, som vil blive analyseret nærmere.

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

Regeringen er ikke færdig med at analysere og vurdere forslaget og dets konsekvenser, men regeringen konstaterer, at jernbanetransport generelt er dyrt og for lidt konkurrencedygtig i forhold til sammenlignelige transportformer, og at forslaget på en række punkter markant trækker i den forkerte retning i forhold til at sikre en konkurrencedygtig jernbanesektor. Regeringen vil derfor 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 begrænse EU's mulighed for at fastsætte regler om rejser, som ikke er grænseoverskridende, samt 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.

Der har været afholdt ét arbejdsgruppemøde under det østrigske formandskab, og formandsskabet har den 15. oktober udsendt et kompromisforslag vedr. kapital I-III. På TTE-rådsmødet den 3. december 2018 forventes det, at forslaget kommer på til fremskridtsrapport, og at formandsskabet i rapporten oplyser, at der i Rådet er nogenlunde enighed om kapitel I-III.

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 medlemsstaterne. Endvidere blev der identificeret følgende konkrete problemområder:

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

Kommissionens forslag af 27. september 2017 (se nedenfor om kompromisforslag)

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 medlemsstaterne 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 om fx erstatningsansvar og handicaprettigheder fremadrettet ikke kunne fraviges.

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

Forsinkelse m.m.

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, hvor lang leveringstid og hvilke omkostninger det vil have at fremskaffe måltiderne m.m.

Det foreslås også, at ved gentagne forsinkelser på under 60 min. i et periode- eller abonnementskorts gyldighedsperiode, skal forsinkelserne kunne akkumu-



leres, 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 beredskabsplan⁵ 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.

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 jernbanetjenestens 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. Jernbanevirksomhe-



derne 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 afgangsstationen.

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 bevægelsesanordninger 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 medlemsstaterne, 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 forslagets 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:

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



Den 15. oktober 2018 har det østrigske formandskab fremsendt kompromisforslag vedr. kapitel I-III.

Side 60/121

Af væsentlige ændringer 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.
- Afsnittet med definitioner udvides.
- Artiklen om mulighed for medtagelse af cykel afgrænses, dog skal operatørerne m.fl. oplyse bedre om vilkårene for medtagelse af cykel.
- Der indføres pligt til hurtig deling af realtidsdata.
- Pligterne for jernbaneoperatørerne til at tilbyde gennemgående billetter udvides.

4 Europa-Parlamentets udtalelser

I Europa-Parlamentet er det Udvalget for Transport og Turisme (TRAN), som behandler forslaget. Boguslaw Liberadzki (Socialists & Democrats) er rapporteur.

Den 9. oktober 2018 blev Liberadzki's endelige rapport vedtaget i TRAN-udvalget, og rapporten afventer nu behandling i Europa-Parlamentets plenarforsamling, inden Europa-Parlamentet lægger sig fast på en holdning forud for trilog-forhandlingerne med Rådet.

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:

- i. Lov nr. 686 af 27. maj 2015 (jernbaneloven)
- ii. 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.

Statsfinansielle konsekvenser

Der er på nuværende tidspunkt ikke foretaget en analyse af de statsfinansielle konsekvenser af forslaget, men det må formentlig forventes, at forslaget vil medføre bebyrdende økonomiske konsekvenser for staten. Regeringen vil analysere forslaget nærmere, og det er regeringens forventning at have et overblik over de forventede statsfinansielle konsekvenser i løbet af foråret 2019.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Der er på nuværende tidspunkt ikke foretaget en analyse af de samfundsøkonomiske konsekvenser ved forslaget. Regeringen vil analysere forslaget nærmere, og det er regeringens forventning at have et overblik over de forventede samfundsøkonomiske konsekvenser i løbet af foråret 2019.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Der er på nuværende tidspunkt ikke foretaget en analyse af de erhvervsøkonomiske konsekvenser af forslaget, men det må formentlig forventes, at forslaget vil medføre bebyrdende økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Regeringen vil analysere forslaget nærmere, og det er regeringens forventning at have et overblik over de forventede erhvervsøkonomiske konsekvenser i løbet af foråret 2019.

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 hørings svar 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.

Forbrugerrådet Tænk – Passagerpulsens:

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

Grundlæggende er det positivt at Kommissionen ønsker at sidestille jernbanepassagers 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 billetudbudet, 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:

Side 63/121

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 tilrådsstillelse 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.

Trafikselskaberne i Danmark:

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 kompensation. 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).

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

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:

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 objektivt 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 sidestilles 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

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	Forslag B, begrænse fritagelsesmuligheder	Policy forslag B Ikke relevant i dansk kon-



forordningens krav	og fremskynde ophævelse af fritagelse	tekst. 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 jernbanepersonale i at tilgodeser 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 handicap-



		pede, 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 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.
Gennemgående billetter	Politisk scenario B: Begreberne gennemgående billet og tilknyttede forpligtelser defineres Jernbanevirksomheder og billetudstederne tilskyndes til at sælge gennemgående billetter, når det er muligt. Bevisbyrden ligger hos jernbanevirksomheder og billetudsteder, hvis der ikke er solgt gennemgående billetter.	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 sæl-



		<p>ges en gennemgående billet. Det gøres ikke med en lovtekst, men kræver et omfattende og vidtgående kommercielt og teknisk samarbejde mellem de involverede. Dertil kommer, at nogle kunder måske er mere 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>
De nationale håndhævelsesorganers klagebehandling og håndhævelse.	Scenario B, udførlige instrukser vedrørende klagebehandlingsprocessen og de nationale håndhævelsesorganer pålægges at samarbejde om problemer, der går på tværs af landegrænser.	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.



Force majeure,	Der indføres en force majeure klausul i artikel 17 (godtgørelse), baseret på en smal definition.	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 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 jernbaneselskaberne 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 me-



		get 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 regional-togsstrækninger og i regional-tog 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

Side 80/121

Artikel 18,6 om beredskabsplaner finder DSB ikke hører hjemme i denne regulatoriske ramme.

Artikel 19, Regresret

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 bemandedes 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 jernbane-agentur. DSB har ovenfor kommenteret stationslederbegrebet. Mere væsentligt er, at rapporteringspligten og pligten til at etablere tilhørende kvalitetsstyringssystemer 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 in-formationsmuligheder 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 andres landes holdninger

Der har været afholdt 6 arbejdsgruppemøder i alt siden fremsættelsen af forslaget. Der er afsluttet en første artikelgennemgang af forslaget.

Det østrigske formandskab har fremsat et kompromisforslag vedr. kapitel I-III, som blev drøftet den 25. oktober. Efter drøftelsen konstaterede formandsskabet dog, at særligt kapitel II i kompromisforslaget fortsat skal forhandles, såfremt formandsskabet som ønsket kan anføre i en fremskridtsrapport på TTE-rådsmødet den 3. december, at der i Rådet er nogenlunde enighed om kapitel I-III. Det østrigske kompromisforslag vedr. kapitel I-III imødekommer i nogen grad den danske position, da der foreslås bedre undtagelsesmuligheder m.m. (se nærmere under punkt 2).



De fleste lande har fortsat et undersøgelsesforbehold, og der kan endnu ikke siges noget generelt om de andre landes holdninger. På arbejdsgruppemøder giver en del lande dog udtryk for, at de finder forslaget uklart formuleret, og at de foreløbigt vurderer, at forslaget er uproportionelt i forhold til de byrder, som pålægges transportaktørerne.

10 Regeringens generelle holdning

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 1371/2007 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.

Grundlaget for, at EU med den gældende forordning kan regulere ikke blot grænseoverskridende rejser, men også indenrigsrejser, mener regeringen kan diskuteres nærmere, men regeringen konstaterer, at det foreliggende forslag ikke i nævneværdig grad udvider forordningens anvendelsesområde. Regeringen vil dog arbejde for, at forordningen ikke længere skal omfatte rejser, som ikke er grænseoverskridende.

Regeringen konstaterer, at jernbanetransport generelt er forholdsvis dyrt og for lidt konkurrencedygtig i forhold til sammenlignelige transportformer, og selv om regeringen ikke er færdig med at analysere og vurdere forslaget og dets konsekvenser, er det regeringens opfattelse, at forslaget på en række punkter trækker markant i den forkerte retning i forhold til at sikre en konkurrencedygtig jernbanesektor. Det kan fx konkret nævnes, at der med forslaget stilles krav om, at når der kører tog, skal der altid være assistance til rådighed for personer med handicap m.fl. på stationer og i tog, hvilket DSB, Arriva og Trafikselskaberne i Danmark alle i deres høringssvar anfører vil være særdeles omkostningstungt.

Regeringen er derfor bekymret for, at der med forslaget introduceres regler, som vil være uforholdsmæssigt bebyrdende for både staten og jernbanevirksomhederne m.fl., hvorfor 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 be-



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

Side 83/121

11 Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Der er oversendt grund- og nærhedsnotat den 25. oktober 2017.

Der er forud for TTE-rådsmøde d. 7. juni 2018 oversendt samlenotat den 25. maj 2018.



6. 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).

Forordningsforslagets formål er ifølge Kommissionen dels at minimere risikoen for forsinkelser i de enkelte TEN-T-projekter, dels at øge den juridiske sikkerhed for projektiværksættere for derigennem også at tiltrække flere private investorer til transportinfrastrukturen.

Der skal med forordningen skabes øget klarhed om de procedurer, som projektiværksætterne skal følge, navnlig i forbindelse med 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 fungere som et centralt kontaktpunkt (one-stop-shop) for projektiværksættere og andre investorer. Denne myndighed udsteder én samlet afgørelse for et givent transportinfrastrukturprojekt.

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.

Der fastsættes med forslaget en øvre grænse på tre år for hele tilladelsesprocessen. Med forslaget følger desuden en række detaljerede krav og tidsfrister vedrørende samarbejdet imellem myndigheden og projektiværksætteren.

Forslaget vil, hvis vedtaget i sin nuværende form, nødvendiggøre ændringer i dansk ret. Det er sandsynligt, at forslaget vil medføre bebyrdende økonomiske konsekvenser for staten som følge af evt. nødvendige organisationsændringer i forbindelse med oprettelsen af en 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.

Regeringen finder, at intentionen med forslaget er positiv. Regeringen vil tage endeligt stilling til forslagets enkeltdele, når de er analyseret nærmere, men har følgende foreløbige generelle holdning:

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 har forståelse for, at Kommissionen foreslår en samlet øvre grænse på tre år for hele tilladelsesprocessen. Men det er et åbent spørgsmål, om en sådan tidsgrænse ville kunne fungere i praksis, givet at den samme omfattende EU-lovgivning ville skulle overholdes som i dag.

Regeringen finder, at det skal undersøges nærmere, om en one-stop-shop, der udsteder én samlet projekttilladelse, vil give en reel merværdi for projektiværksætterne.

Regeringen finder det problematisk, at der i forslaget fastsættes meget detaljerede procedurer for, hvordan sagsbehandlingen for projekttilladelser skal foregå.

Regeringen er ikke overbevist om, at det er muligt at finde én detaljeret model for godkendelse af transportinfrastrukturprojekter, som vil fungere hensigtsmæssigt i alle EU-lande på én gang. Regeringen ønsker, at der fortsat bliver frihed for det enkelte land til at indrette sagsbehandlingen på en måde, der passer til det pågældende land.

Regeringen ønsker, at Kommissionen bør have en maksimal sagsbehandlingstid fra tidspunktet for notifikation til afgørelse, når det kommer til afgørelser vedrørende om et projekts finansieringsmodel er forenelig med EU's statsstøtteregele.

2 Baggrund

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 jobsikkerheden og 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 tilbageholdende 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 sik-



kerhed for projektiværksættere for derigennem også at tiltrække flere private investorer til transportinfrastrukturen.

Der skal med forordningen skabes øget klarhed om de procedurer, som projektiværksætterne 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 følgervirkninger (sparede CO₂-emissioner, støjdemning, mindre luftforurening, mindre trafiktrængsel og færre ulykker) og reducerede administrative omkostninger for projektiværksættere 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 medlemsstater 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 fastslås, at myndigheden koordinerer indgivelsen af alle relevante dokumenter og oplysninger, og at myndigheden udarbejder den samlede afgørelse indenfor den i artikel 6 angivne tids-



frist. Denne afgørelse er den eneste retligt bindende afgørelse. Myndigheden skal begrunde sin afgørelse behørigt. Hvis et projekt kræver afgørelser i to eller flere medlemsstater, 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 projektivrksætteren, 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 projektivrksætteren 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 projektivrksætteren og andre berørte myndigheder, udarbejde en detaljeret beskrivelse af ansøgningen og sende den til projektivrksætteren (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 projektivrksætteren opmærksom på tidsplanen for tilladelsesproceduren, og hvad det endelige ansøgningsdossier skal indeholde. Projektivrksætteren 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 projektivrksætteren, 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 medlemsstater 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 medlemsstater. 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

Der foreligger ikke en endelig betænkning fra Europa-Parlamentet.

I Europa-Parlamentet er udvalget for Transport og Turisme (TRAN) udpeget som ansvarlig for betænkningen med Dominique Riquet (ALDE, FR) som ordfører.

I betænkningssudkast af 17. september 2018 glæder ordføreren sig over Kommissionens forslag til forordning og støtter særligt, at der indføres frister på hvert trin i godkendelsesproceduren, at der etableres et enkelt kontaktpunkt for projektivrærksættere 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. Ordføreren foreslår bl.a. tilføjet, at overholdelse af forordningens frister bliver et udvælgelseskriterium for de projekter, der indsendes til Connecting Europe Facility (CEF). Således er ordføreren overbevist om, at reguleringsforslaget kan bidrage væsentligt til en effektiv gennemførelse af TEN-T-nettet i Unionen og henstiller til en hurtig vedtagelse af retsakten.



Udvalget for Regional udvikling (REGI) forventes at ville afgive bidrag til betænkningen. Udvalget for Miljø, Folkesundhed og Fødevarerbeskyttelse (ENVI) samt udvalget for Indre Marked og Forbrugerbeskyttelse (IMCO) har besluttet ikke at afgive en udtalelse.

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 medlemsstaterne 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 medlemsstaterne 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 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 Fødevareministeriets område.

I forslagets præambel 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

Side 92/121

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, indenfor ressortministeriets egne rammer.

Forslaget har ikke konsekvenser for den danske andel af udgifterne i relation til EU's budget.

Regeringen vil analysere forslagets statsfinansielle konsekvenser nærmere.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Der er på nuværende tidspunkt ikke foretaget en analyse af de samfundsøkonomiske konsekvenser ved forslaget.

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.

Regeringen vil analysere forslaget nærmere.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Regeringen vil analysere forslaget nærmere med henblik på at klarlægge, om der kan være positive erhvervsøkonomiske konsekvenser som følge af, at projektiværksættere, der anlægger infrastrukturprojekter, med forslaget får én samlet indgang til de offentlige myndigheder, eller om der tværtimod kan være en risiko for, at forslagets detaljerede bestemmelser vedr. tidsplaner og proces-



ser for myndighedsgodkendelse kan medføre øgede administrative byrder for projektiværksætterne, herunder de private projektiværksættere.

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 sigte 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 infrastruktur fonden ”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:

Side 97/121

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

Forslaget og dets konsekvensvurdering blev gennemgået under det bulgarske formandskab ved to arbejdsgruppemøder i juni 2018. Herefter afsatte det østrigske formandskab to møder i juli efterfulgt af et møde i oktober og et i november.

I forhandlingerne er forslaget modtaget med blandede reaktioner fra medlemsstaterne. Forslagets formål om bl.a. at minimere risikoen for forsinkelser af projekter på det transeuropæiske transportnets hovednet (TEN-T) blev hilst velkommen, men flere medlemsstater har understreget, at forordningen ikke bidrager til at sikre opfyldelsen af formålet og i visse tilfælde vil have modsat effekt.

En del medlemsstater har desuden udtrykt bekymring om indførelsen af en såkaldt *single competent authority* (én enkelt kompetent myndighed), der skal være ansvarlig for en samlet og integreret planlægning- og beslutningsproces, dvs. én myndighedsgodkendelse. Derudover har flere medlemsstater været meget kritiske over for forslagens detaljeniveau, herunder i relation til indførelsen af frister for planlægning- og beslutningsproces samt struktureringen af beslutningsprocesserne. Flere medlemsstater har således peget på en række udfordringer med den praktiske implementering af forslaget såvel som afledte konsekvenser på lokalt og regionalt niveau i forhold øgede omkostninger og øget bureaukrati.



Desuden har en række medlemsstater stillet sig spørgende i forhold til forslagens overholdelse af nærhedsprincippet, idet de bemærkede, at indførelsen af en samlet og integreret myndighedsudstedelse samt indførelsen af en *single competent authority* vil begrænse medlemsstaternes kompetence til nationalt at strukturere og organisere nationale myndigheder og procedurer med den konsekvens, at forslaget begrænser nationale beslutningsprocesser.

Endvidere har flere medlemsstater anført, at forslaget kan være kontraproduktivt, idet en samlet og integreret planlægning- og beslutningsproces kan lede til øget bureaukrati og dermed længere processer.

Endelig har enkelte medlemsstater stillet spørgsmålstejn ved, om valget af retsakt, dvs. en forordning, er mest optimal med henvisning til andre typer af retsakter, herunder direktiver og retningslinjer, bedre vil kunne sikre en nødvendig fleksibilitet for medlemsstaternes implementering.

Der er således udbredt skepsis om, hvorvidt initiativerne vil have den ønskede virkning, eller om elementer af forslaget derimod vil skabe mere bureaukrati og mere komplekse procedurer for de nationale projekter på det transeuropæiske transportnets hovednet.

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 grænseoverskridende projekter, der skal godkendes i (mindst) to lande. Hvis projekterne kunne godkendes hurtigere, ville det alt andet lige være til gavn for gods- og passagertransporten i Europa, idet mobiliteten ville forøges og trængslen reduceres.

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 medlemsstaterne.

Regeringen vil tage endeligt stilling til forslagens enkeltdele, når de er analyseret nærmere, men har følgende foreløbige generelle holdning til forslagens enkeltdele.

Regeringen har forståelse for, at Kommissionen foreslår en samlet øvre grænse på tre år for hele tilladelsesprocessen, så man for nogle projekters vedkommende principielt hurtigere end i dag ville nå frem til anlægsfasen. Men det er et åbent spørgsmål, om en sådan tidsgrænse ville 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 projektværksættere får én samlet indgang til det offentlige. Det vil alt andet lige gøre det enklere at søge om godkendelse af et transportinfrastrukturprojekt. 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 projektværksætterne til gavn.

Kommissionen foreslår, at det fremover skal være én offentlig myndighed, der udsteder én samlet projekttilladelse (one-stop-shop). Det lyder i overskriftsform som en simplificering. Men regeringen finder, at det skal undersøges nærmere, om en sådan ordning vil give en reel merværdi for projektværksætterne, idet man ikke kommer udenom, at flere offentlige myndigheder under alle omstændigheder ville blive involveret i udarbejdelsen af en sådan tilladelse; bl.a. idet mængden af EU-lovgivning der i den forbindelse skal overholdes er betydelig, og ikke bliver reduceret med dette forslag.

Såfremt man ville gå videre men 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.

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. Kommissionen har mundtligt givet tilsagn om, at denne model skal kunne fortsætte uændret. Det vil under forhandlingerne blive vurderet, om der er behov for at gøre teksten mere eksplicit på dette punkt, så der ikke opstår tvivl herom.

Regeringen finder det problematisk, at der i forslagens artikel 6, stk. 4-8 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. Det bemærkes, at der i forvejen findes detaljerede krav i øvrig EU-lovgivning til forberedelsen af infrastrukturprojekter, fx i seneste ændring af VVM-direktivet (2014/52/EU).

Man skal i den forbindelse huske på, at de 28 EU-lande i dag har meget forskellige regler for projekttilladelser, og at disse forskelligheder bl.a. er begrundet i



forskellige forvaltningsretlige traditioner, fx vedr. inddragelse af civilsamfundet og nabohearinger.

Der er også betydelige forfatningsmæssige forskelle vedr. fx forholdet imellem nationalstaten og lokale og regionale myndigheder. Hvor det fx i Danmark typisk er Folketinget, der godkender et større transportinfrastrukturprojekt ved vedtagelse af en anlægslov, er kompetencen til godkendelse i visse andre lande uddelegeret til delstater eller (andre) lokale og regionale myndigheder.

Regeringen er på den baggrund ikke overbevist om, at det er muligt at finde én detaljeret model for godkendelse af transportinfrastrukturprojekter, som vil fungere hensigtsmæssigt i alle EU-lande på én gang. Regeringen ønsker, at der fortsat bliver frihed for det enkelte land til at indrette sagsbehandlingen på en måde, der passer til det pågældende land.

Regeringen havde gerne set, at Kommissionen var mere ambitiøs mht. tidsgrænserne for Kommissionens egen sagsbehandling. Kommissionen nævner i betragtning (12) behandlingen af statsstøttesager, men uden at angive en tidsfrist for Kommissionens sagsbehandling.

Regeringen ønsker, at Kommissionen bør have en maksimal sagsbehandlingstid fra tidspunktet for notifikation til afslutning, når det kommer til afslutninger vedrørende om et projekts finansieringsmodel er forenelig med EU's statsstøtteregler. Kommissionen har forklaret, at det ikke er muligt at skrive en sådan maksimal sagsbehandlingstid ind i denne forordning, da området er omfattet af eksklusiv unionskompetence.

Kommissionen henholder sig dog også til, at man har igangsat et internt arbejde med henblik på at forbedre processerne omkring statsstøttekontrollen, herunder inkorporere muligheden for, at Kommissionen – på foranledning af medlemslandene – kan definere en særlig hurtig procedure for TEN-T-projekterne. Regeringen ønsker, at en sådan procedure implementeres hurtigst muligt, og vil fortsætte dialogen med Kommissionen om emnet.

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 for selskaber, der er ejet af ét land.

Regeringen finder, at det i artikel 9 bør slås fast, at muligheden for at bede EU (dvs. Kommissionen) om teknisk assistance til implementeringen af projekter af fælles interesse også gælder projekter, hvor de administrative procedurer allerede er påbegyndt ved forordningens ikrafttrædelse. Teksten er pt. uklar. Desuden bør det fremgå, hvad denne tekniske bistand kan bestå af.



11 Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Side 102/121

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

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



7. Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om anvendelse af elektronisk godstransportinformation (gensidig anerkendelse af elektroniske transportdokumenter)

KOM(2018) 279

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 fremlagde den 17. maj 2018 forslag om regulering af elektronisk godstransportinformation. Forslaget er fremsat som led i 3. del af vejpakken.

Forslaget bestemmer, at offentlige myndigheder skal acceptere godstransportinformation i elektronisk form, når oplysninger om transport er krævet af gældende lovgivning. Med henblik på sikker informationsudveksling indeholder forslaget krav til de systemer, som skal anvendes til den elektroniske informationsudveksling.

Forslaget stiller ikke yderligere krav til dokumenternes indhold end de, der gælder i dag, og det er valgfrit for godstransportoperatørerne, om de ønsker at anvende elektronisk kommunikation.

Umiddelbart vurderes forslaget at have mindre lovgivningsmæssige konsekvenser.

De erhvervsøkonomiske konsekvenser forventes for Danmark at være positive i betydelig grad. De statsfinansielle konsekvenser for Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen forventes ikke at overstige 1 mio. kr. årligt.

Regeringen er positiv overfor kommissionens forslag, som forventes at smiddiggøre de administrative procedurer i forbindelse med grænseoverskridende godstransport til gavn for det danske godstransporterhverv.

2 Baggrund

Kommissionen har ved KOM nr. 279 af 17. maj 2018 fremsendt forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om elektronisk godstransportinformation. Forslaget er oversendt i dansk sprogversion den 19. juni 2018.



Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91, artikel 100, stk. 2 og artikel 192, stk. 1, og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Kommissionen angiver som baggrund for forslaget, at det er en betydelig hindring for det indre markeds funktion, at godstransportdokumenter ikke er digitaliseret. Kommissionen oplyser, at godt 99 % af grænseoverskridende transportoperationer i EU stadig involverer papirbaserede dokumenter.

Kommissionen har i arbejdet med nærværende forslag identificeret to primære udfordringer for anvendelsen af elektronisk godstransportinformation. Udfordringerne består i, at der eksisterer en *fragmenteret lovramme* og et *fragmenteret IT-miljø* på tværs af medlemsstaterne.

3 Formål og indhold

Det overordnede formål med forslaget er ifølge Kommissionen at udvide muligheden for at anvende digital teknologi til at fjerne eksisterende barrierer for et velfungerende indre marked, fremme økonomisk modernisering og opnå større produktivitet i transportsektoren.

Forslagets væsentligste elementer består i:

1. at forpligte offentlige myndigheder til at acceptere elektronisk godstransportinformation;
2. at sikre en ensartet gennemførelse af ordningen i unionen, og
3. at gøre IT-systemer og -løsninger anvendelige på tværs af unionen.

Ad 1) Forslaget forpligter myndigheder til at modtage godstransportdokumenter mv. i elektronisk form i de tilfælde, hvor eksisterende lovgivning kræver, at godstransportinformationen skal gøres tilgængelig. Det er forventningen, at anvendelsen af elektronisk godstransportinformation vil stige, når medlemsstaternes myndigheder forpligtes til at acceptere den.

Forslaget stiller desuden krav om, at myndigheder, erhvervsdrivende og eFTI-udbydere (**E**lectronic **F**reight **T**ransport **I**nformation), der kommer i besiddelse af elektronisk godstransportinformation, skal sikre fortrolighed om de oplysninger, der behandles og udveksles.

Dokumenter og oplysninger skal behandles via en elektronisk løsning, som kaldes eFTI-platforme, som udbydes af private eFTI-udbydere.

En eFTI-plattform er en IT-løsning, der er beregnet til at behandle og formidle elektroniske transportdokumenter. En eFTI-udbyder er en fysisk eller juridisk



person, der giver erhvervsdrivende adgang til eFTI-plattformen. Forslaget fastsætter en række standarder, som platforme og udbydere skal leve op til, herunder at disse skal være certificerede.

Forslaget forpligter *ikke* erhvervsdrivende til at anvende elektroniske informationsudveksling, men ved anvendelse af elektronisk informationsudveksling, skal certificerede eFTI-plattform og -udbydere benyttes.

Ad 2) Med henblik på at sikre ensartet gennemførelse, forpligtes medlemsstaterne til at akkreditere et eller flere certificeringsorganer. Organets opgave er at certificere eFTI-plattforme og -udbydere, hvis disse opfylder forordningens krav. Organet nedsættes i privat regi, f.eks. af brancheorganisationerne. Omkostningerne afholdes af organisationerne selv, og vil i praksis kunne overføres til de eFTI-udbydere og eFTI-plattforme, der ønsker at blive certificeret. Certificeringsorganet skal akkrediteres i henhold til forordning (EF) nr. 765/2008, som for Danmarks vedkommende betyder, at det skal akkrediteres af Den Danske Akkrediteringsfond (Danak).

Ad 3) Forslaget indeholder rammebetingelserne for de tekniske specifikationer, som skal sikre interoperabilitet mellem IT-systemer på tværs af EU. De tekniske specifikationer udarbejdes af Kommissionen, som tildeles kompetence til at udstede delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter.

Kommissionen bemyndiges til at udstede gennemførelsesretsakter om de eFTI-datasæt og undersæt, som eFTI-plattformene skal indeholde, herunder fælles tekniske specifikationer for myndigheders adgang til eFTI-plattforme, procedurer for behandling af oplysninger, funktionelle krav til eFTI-plattforme og eFTI-udbydere, sikring af data, registrering af databehandlingsprocesser, beskyttelse af data mod korrupsion, tyveri, utilsigtet tab, ødelæggelse og skade, og om behandling af data på EU's officielle sprog.

Det foreslås desuden, at Kommissionen bemyndiges til at udstede delegerede retsakter efter undersøgelsesproceduren for at supplere forordningen med regler om certificering, brug af kvalitetsmærker, fornyelse af certificering af eFTI-plattforme og regler om certificering af eFTI-udbydere. Undersøgelsesproceduren tillægger medlemsstaterne kompetence til at forhindre en delegeret retsakts vedtagelse.

4 Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF art 294) medlovgiver.



Det er Europa-Parlamentets Udvalg for Transport og Turisme (TRAN), som behandler forslaget. **Claudia Schmidt er udpeget som rapporteur på forslaget.**

Europa-Parlamentet har den 25. oktober 2018 afgivet udkast til betænkning.

Ordføreren bifalder Kommissionens forslag.

Forslaget har ifølge ordføreren været alt for længe undervejs, eftersom sektoren er alvorligt bagud med digitaliseringen i forhold til resten af økonomien. Ifølge konsekvensanalysen involverer næsten 99 % af alle grænseoverskridende transportoperationer i EU stadig papirbaserede dokumenter på et eller andet tidspunkt i løbet af processen. Europa-Parlamentet har flere gange tidligere opfordret til at gøre en stærkere indsats for at indføre papirløs transport og har indtrængende opfordret til en mere enkel, papirløs, gnidningsløs, gennemsigtig, sikker og pålidelig informationsstrøm mellem virksomheder, kunder og myndigheder i denne sektor.

Ordføreren mener imidlertid, at forslaget har et ret begrænset anvendelsesområde, og at det kan styrkes yderligere. Et krav om, at de kompetente myndigheder skal acceptere visse lovgivningsmæssige oplysninger i elektronisk form, vil sandsynligvis ikke være nok til at skubbe transportsektoren i retning af at blive papirløs. Forslagets anvendelsesområde bør derfor ifølge ordføreren udvides til at omfatte andre relevante lovgivningsmæssige oplysninger på transportområdet (f.eks. fællesskabstilladelse, teknisk kontrol og førerens kvalifikationer) med henblik på at reducere den administrative byrde yderligere.

Som et princip bør alle transportrelaterede lovgivningsmæssige oplysninger fremover fremsendes elektronisk. Der kan muligvis indføres en overgangsperiode for at gøre det muligt for de mange meget små SMV'er i sektoren at tilpasse sig.

Desuden bør de kompetente myndigheder fremover i højere grad gøre brug af alle tilgængelige digitale oplysninger (herunder relevante business-to-business-oplysninger såsom vejafgifter og ITS) for at overvåge overholdelsen af transportlovgivningen (f.eks. vedrørende cabotage eller udstationering) på en mere intelligent måde.

Endelig er det af afgørende betydning at opnå og bevare operatørernes tillid til systemets sikkerhed. Det foreslåede system med certificerede eFTI-platformer og -udbydere, herunder de korrekte standarder, specifikationer og regler om adgang, er derfor meget vigtigt. Dette certificeringssystem bør oprettes forholdsvis hurtigt og på grundlag af eksisterende internationale standarder, og alle relevante interessenter bør inddrages, således at udbredelsen på markedet snart kan følge efter.



Betænkningen forventes vedtaget af Europa-Parlamentets plenarforsamling i starten af 2019. Udvalget skal efter planen stemme om forslaget den 22. januar 2018.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg (EØSU) vedtog en udtalelse på plenarmødet den 17. oktober 2018. Det Europæiske Regionsudvalg besluttede ikke at afgive en udtalelse om forslaget.

5 Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at medlemsstaternes unilaterale initiativer til at facilitere brugen af elektroniske informationsudveksling vil have begrænset effekt, hvis en tilsvarende handling ikke finder sted i andre medlemsstater, hvis områderne også berøres af de relevante transportoperationer.

Selv hvis de fleste EU-medlemsstater vedtog lovgivning, der gjorde det lettere at bruge elektroniske transportdokumenter, er der en stor risiko, for at hver enkelt medlemsstat ved ensidig lovgivning vedtager forskellige krav for accept af elektroniske dokumenter.

Det mest hensigtsmæssige niveau til at løse problemet på, er ifølge Kommissionen på EU-niveau, da denne tilgang giver mulighed for at fastsætte fælles tilgang og standarder for accepten af elektroniske transportdokumenter. I den henseende viderefører og supplerer dette initiativ tiltag, der allerede er truffet på EU-niveau for at sikre ensartede forhold for accept af elektroniske gods-transportoplysninger og dokumenter, herunder ved at sikre tillid til de systemer, der benyttes.

Regeringen er enig i, at nærhedsprincippet er overholdt.

6 Gældende dansk ret

Udveksling af godstransportinformation er omfattet af følgende regulering:

National lovgivning

- Bekendtgørelse nr. 531 af 24. maj 2018 om visse former for kombineret godstransport
- Lov nr. 1122 af 18. september 2015 om fragtaftaler ved international vejtransport (CMR-loven)
- Bekendtgørelse nr. 1373 af 26. november 2015 om godskørsel
- Bekendtgørelse nr. 541 af 12. juni 2012 om anvendelse af RID i national transport og transport af farligt gods i håndbagage m.v.



- Bekendtgørelse nr. 601 af 23. juni 2009 om jernbanetransport af farligt gods
- Bekendtgørelse nr. 38 af 5. januar 2017 om vejtransport af farligt gods

EU-lovgivning

- Forordning (EU) No 910/2014 af 23. juli 2014 om elektronisk identifikation og tillidstjenester til brug for elektroniske transaktioner på det indre marked og om ophævelse af direktiv 1999/93/EF
- Forordning (EU) No 952/2013 af 9. oktober 2013 om EU-toldkodeksen
- Forordning 11/1960 vedrørende afskaffelse af forskelsbehandling med hensyn til transportpriser og transportvilkår
- Forordning (EF) Nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (Der foreligger forslag om revision af forordningen – forslag nr. 2017/0123 (COD))
- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 af 5. november 2015 om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed
- Forordning (EF) nr. 1013/2006 om overførsel af affald
- Forordning (EU) nr. 952/2013 om EU-toldkodeksen og dens gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter
- Forordning nr. 164/2010 om tekniske specifikationer for elektronisk skibsmelding for sejlads på indre vandveje
- Forordning (EU) Nr. 1305/2014 af 11. december 2014 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet trafiktelematik for godstrafikken i jernbanesystemet i Den Europæiske Union og om ophævelse af forordning (EF) nr. 62/2006

Anden international regulering

- Konvention om internationale jernbaneforbedringer (COTIF)

7 Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser



Bekendtgørelse nr. 531 af 24. maj 2018 om visse former for kombineret gods-transport

Bekendtgørelsen træder i kraft den 1. juli 2018. Bekendtgørelsens § 7 beskriver, at der ved kombineret transport for fremmed regning skal udfærdiges et transportdokument, som skal forelægges i to nummererede eksemplarer, hvoraf det ene eksemplar skal følge varerne, og det andet skal opbevares i transportvirksomheden i to år regnet fra befordringsdagen. Transportdokumentets indhold skal bekræftes ved stempning.

Vedtagelse af forordningen kan medføre behov for en ændring af bekendtgørelse om visse former for kombineret godstransport.

Lov nr. 1122 af 18. september 2015 om fragtaftaler ved international vejtransport (CMR-loven)

CMR-loven gennemfører FN-konventionen af 19. maj 1956 om fragtaftaler ved international godsbeholdning ad landevej (CMR) i dansk ret. CMR-loven er senest ændret ved lov nr. 1246 af 18. december 2012, hvorved en tillægsprotokol til den nævnte FN-konvention, der muliggør anvendelsen af elektroniske fragtbrev i forbindelse med international vejtransport, blev gennemført i dansk ret.

Det fremgår af CMR-lovens § 6, stk. 4, at oprettes et fragtbrev elektronisk, skal fragtbrevet signeres elektronisk af fragtaftalens parter, og oplysningerne i det elektroniske fragtbrev skal være tilgængelig for fragtaftalens parter. Fragtførelsen skal på afsenders anmodning udlevere en kvittering for godset samt alle oplysninger, der gør det muligt at identificere forsendelsen og tilgå det elektroniske fragtbrev.

Om autentifikation af det elektroniske fragtbrev fremgår det af CMR-lovens § 6, stk. 5, at den digitale signatur, som skal anvendes, jf. § 6, stk. 4, skal være baseret på den gældende ECES-standard eller opfylde kravene i forordning (EU) nr. 910/2014 af 23. juli 2014 om elektronisk identifikation og tillidstjenester til brug for elektroniske transaktioner på det indre marked og om ophævelse af direktiv 1999/93/EF.

Det bemærkes i den forbindelse, at den foreslåede forordning komplementerer forordning (EU) nr. 910/2014 af 23. juli 2014 om elektronisk identifikation og tillidstjenester til brug for elektroniske transaktioner på det indre marked og om ophævelse af direktiv nr. 1999/93/EF.

Det bemærkes, at CMR-lovens § 6 indhold og formkrav til fragtbrev skal ses i sammenhæng med, at det fremgår af CMR-lovens § 5, stk. 1, at en fragtaftale



bekræftes ved fragtbrev. Efter § 5, stk. 2, er aftalen dog gyldig og underkastet CMR-loven, selv om fragtbrev ikke er oprettet eller det ikke har det foreskrevne indhold eller er bortkommet.

Det kan forventes, at en eventuel vedtagelse af forordningen vil medføre, at der vil skulle foretages lovændringer af teknisk karakter i CMR-loven, herunder i forhold til formkrav mv. for elektroniske fragtbreve.

Bekendtgørelse nr. 541 af 12. juni 2012 om anvendelse af RID i national transport og transport af farligt gods i håndbagage m.v.

Bekendtgørelsen fastsætter bestemmelser om anvendelse af reglementet for international transport af farligt gods med jernbane i national transport og passagerers transport af farligt gods i håndbagage. Dokumenterne skal medbringes under transporten og på forlangende forevises Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen.

Vedtagelse af forordningen kan medføre behov for en ændring af bekendtgørelse.

EU-lovgivning

Forslaget komplimenterer ifølge Kommissionen den eksisterende EU-lovgivning og supplerer visse transportsektorspecifikke EU-retsakter gennem mere detaljerede funktionelle krav og tekniske specifikationer.

Forslaget ændrer ikke på eksisterende bestemmelser i relevante EU-retsakter, men søger at sikre 1) at der fastsættes en ensartet lovramme for anvendelsen af elektronisk godstransportinformation, for så vidt angår retsakter, som ikke giver mulighed for at præsentere elektronisk information, eller retsakter, der omfatter en sådan mulighed, men som ikke angiver eller i begrænset omfang angiver, hvordan denne information skal præsenteres elektronisk; b) Interoperabilitet mellem forskellige IT-systemer; og c) Sammenhæng med Unionens politik på andre områder.

Statsfinansielle konsekvenser

Forslagets statsfinansielle konsekvenser forventes at være negative. De statsfinansielle konsekvenser vil blive analyseret nærmere.

Forslagets statsfinansielle konsekvenser vil hidrøre fra udgifter til:

- En akkrediterings- og certificeringsordning i regi af Danak.
- Indretning af IT-systemer til modtagelse af elektronisk information. Udgifterne afhænger af hver enkelt myndigheds eksisterende IT-



løsninger, hvor ofte de skal modtage elektronisk godstransportinformationer, og hvor avanceret en løsning myndigheden ønsker.

- Indsamling og formidling af oplysninger om eFTI-udbydere og eFTI-platforme samt indberetning herom til Kommissionen.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen estimerer på baggrund af de forventede teknologiske krav, at de økonomiske konsekvenser på styrelsens område, vil udgøre i størrelsesordenen 0,2-1 mio. kr. årligt.

De statsfinansielle konsekvenser for øvrige myndigheder kendes endnu ikke.

De statsfinansielle konsekvenser ved forslaget afholdes, jf. budgetvejledningens retningslinjer, indenfor ressortministeriets egne rammer.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Fra 2018-2040 forventer Kommissionen på europæisk plan en miljøgevinst på ca. 74 mio. euro. Det svarer forholdsmæssigt for Danmark til en miljøgevinst på ca. 10 mio. kroner, men da Danmark i høj grad er digitaliseret i forvejen forventes beløbet at være lavere.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Kommissionen vurderer, at forslaget samlet set vil have betydelige positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet i form af administrative lettelser.

Regeringen vil analysere de erhvervsøkonomiske konsekvenser nærmere.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

En vedtagelse af forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

8 Høring

Forslaget er sendt i høring i EU-specialudvalget for transport. Der er indkommet høringssvar fra følgende interessenter:

- Danske Rederier
- DTL-Danske Vognmænd
- ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport
- Dansk Erhverv



- SLD - Specialforeningen for Logistik og Distribution
- Dansk Industri
- Danske Speditører

Side 112/121

Danske Rederier har følgende bemærkninger til forslaget:

Danske Rederier er positive over for forslagets overordnede mål, som sigter mod at simplificere udvekslingen af information mellem myndigheder og virksomheder og mindske de administrative procedurer. Formålet med forordningen støtter op om målet med revisionen af meldepligtsdirektivet, som er af stor vigtighed og central for rederierhvervet.

Forslagene vil på sigt støtte op om realiseringen af EU's overordnede ambition om at forbedre den multimodale logistikkæde og facilitere modalskiftet fra vej til sø.

Det er positivt, at oplysninger relateret til transport af gods inden for EU, herunder ved transit, kan rapporteres elektronisk. Det bør også være en prioritet for EU, at der opnås enighed om et format og indhold på tværs af medlemslandene. Ellers kan det ende med en løsning, hvor der opstår flere forskellige elektroniske systemer / formater, hvilket kan resultere i en uacceptabel situation.

Det er ligeledes vores holdning, at dette forslag skal ses som led i forsyningskæder som helhed og således ligne systemer, som anvendes i andre dele af en multimodal kæde for at sikre, at de enkelte dele af kæden er indbyrdes kompatible.

Certificeringen af EFTI-platforme for at øge tilliden synes at være en fornuftig udvikling. Vi anbefaler, at identitets- og adgangsstyringssystemet enten er det samme eller i det mindste kompatibelt med andre systemer for at undgå dobbelte administrative byrder for rederierne.

Forordningen fastslår, at medlemsstaternes kompetente myndigheder er forpligtet til at acceptere oplysninger vedrørende transport af gods, når de stilles til rådighed elektronisk af de berørte erhvervsdrivende. Danske Rederier er positive over for dette. Endeligt ønsker Danske Rederier at påpege, at løsningen skal være teknologineutral og forenelig med morgendagens teknologi.

DTL-Danske Vognmænd har følgende bemærkninger til forslaget:

DTL forstår forslaget sådan, at det retter sig mod medlemsstaternes myndigheder og deres godkendelse/accept af elektroniske transportdokumenter.



Generelt er DTL positive overfor, at EU tager initiativ til en harmonisering for elektroniske transportdokumenter, særligt i forhold til internationale transporter. Herved kan der spares administrative omkostninger, og kontrollen kan blive styrket.

I dansk ret er der som udgangspunkt ingen kontrakt- eller formkrav. Fra dansk side bør det sikres, at dette ikke påvirkes af nærværende forslag.

Forslaget rejser en række spørgsmål:

- Finansieringen og udgifterne til forslaget? For erhvervslivet skulle disse være en investering på EUR 4.4 milliarder til efter-levelse af forordningen. Besparelsen for virksomhederne skulle være på EUR 20-27 milliarder kroner i perioden 2018-2040. Er det samme tidshorisont for investeringen på EUR 4.4 milliarder for erhvervslivet, og er der kun udgifter for de virksomheder, som ønsker at indrette sig på at anvende elektroniske transportdokument?
- Hvordan forholder forslaget sig i forhold til det elektroniske transportdokument eCMR?
- Forslaget vil tage lang tid at implementere – ifølge Kommissionen 4 år. Er det muligt med et mindre ambitiøst set-up og kompliceret løsning, som kunne implementeres på mindre end 4 år?
- Hvornår vil forslaget have effekt? Som nævnt overfor så vurderes besparelsen for virksomhederne til at være på EUR 20-27 milliarder kroner i perioden 2018-2040.
- I forslaget foreslås en række delegerede retsakter til Kommissionen. Man skal sikre sig, at disse delegerede retsakter kun vedrører spørgsmål af teknisk karakter og indhold.

ITD har følgende bemærkninger til forslaget:

Generelle bemærkninger: Initiativet vedrørende elektronisk godstransportinformation sigter mod forenklet udveksling af lovbestemt information om gods mellem myndigheder og virksomheder. Formålet er at forbedre effektiviteten af de administrative procedurer og sikre valide data ved for eksempel vejsidekontroller.

Transport- og logistikvirksomhederne vil desuden kunne drage fordel af mindre administrative byrder og udnytte digitale informationsflows til at effektivisere forretningsgange. Kommissionen skønner, at Den digitale udveksling af godstransportinformation kan spare mellem 75 og 102 millioner timer om året i den europæiske transportsektor. Den foreslåede forordning skal fastlægge en



retlig ramme for elektronisk kommunikation og udveksling af lovgivningsrelevante oplysninger i forbindelse med godstransport på Unionens område ved at: a) forpligte medlemsstaternes kompetente myndigheder til at acceptere lovgivningsmæssigt relevante oplysninger (for eksempel CMR-oplysninger), når de stilles til rådighed elektronisk af de berørte virksomheder, b) fastlægge regler for systemer, hvormed de berørte virksomheder kan sikre elektronisk adgang til oplysninger og dokumentation om aktuelle transporter.

ITD kvitterer for, at Kommissionen lægger op til, at virksomhederne kan vælge, hvorvidt de vil anvende elektronisk dokumentation og alene stiller krav om, at når virksomhederne gør krævet (lovbestemt) information/dokumentation tilgængelig elektronisk, så skal de gøre det på grundlag af data behandlet på en certificeret eFTI-plattform. Kommissionen foreslår et regelsæt, der baserer sig på et certificerings-/akkrediterings- setup, hvor både eFTI-plattformer og udbydere af systemer skal godkendes og registreres. Samtidig foreslås harmoniserede regler/systemer, som medlemsstaterne pålægges at anerkende (også i international transport). Selve forordningen indeholder ikke de specifikke regelsæt/rammer, men der lægges op til en række delegerede retsakter. Det vil i praksis sige, at kommissionen ved hjælp af ekspertgrupper (som for eksempel DTLF) udarbejder de nødvendige retningslinjer og bestemmelser, som løbende evalueres af parlamentet, rådet og medlemsstaterne. Det er derfor alene principperne, der fastlægges i forordningen – de detaljerede regler udarbejdes på grundlag af forordningen og ekspertgruppernes arbejde. ITD støtter formålet med forordningen særligt med henblik på effektiv og ensartet kontrol. Endvidere er det afgørende, at implementeringen af fremtidige eFTI-regimer fører til lettelse af administrative byrder gennem digitalisering og udfasning af papirdokumentation omkring gods-, køretøjs- og førerdata. Det er vigtigt, at det sikres, at data alene kan tilgås og behandles af autoriserede brugere og i henhold til klart definerede brugerroller og behandlingsrettigheder inden for eFTI-plattformen i overensstemmelse med de relevante lovkrav til dokumentation.

Efter ITD's opfattelse bør myndighederne alene have adgang til lovgivningsmæssige oplysninger om en godstransportoperation, når denne adgang gives til myndighederne af en virksomhed, der aktuelt er underkastet en kontrol. Med andre ord at data og oplysninger anses som virksomhedernes "ejendom" og ikke skal gøres frit tilgængelige for myndighederne, med mindre det kræves i forbindelse med en aktuel kontrol.

Da oplysninger om godstransportdata ofte er virksomheds- og konkurrencefølsomme data, skal det sikres, at systemerne indrettes, så data er sikret på passende vis, herunder mod uautoriseret eller ulovlig behandling og imod utilsigtet tab, ødelæggelse eller skade. ITD mener desuden, at kommissionen bør inddrage øvrig dokumentation og data i arbejdet. For eksempel myndighedsdokumenter som køretøjsregistreringsattester, køretøjscertifikater og godkendelser, fører kvalifikationer og så videre. Det synes urimeligt og uhensigtsmæssigt alene at stille krav til digitalisering af dokumentation fra virksomhederne, der



skal gøres tilgængelig for myndighederne – uden også at omfatte myndighedsdokumenter, der skal anvendes af myndighederne indbyrdes, som det i dag er pålagt føreren af et køretøj at medføre i papirform eller som smartcards.

Seneste eksempel er kravet om at medbringe periodesyns- og vejsidesynsrapporter, hvor medlemsstaterne fortsat kan vælge at kræve dokumentationen fremlagt i papirform i henhold til 2014/47/EU.

Bemærkninger til de enkelte paragrafforslag:

Artikel 1: ITD kvitterer for, at forslaget fastsætter betingelser for, at medlemsstaternes kompetente myndigheder skal acceptere lovbestemte oplysninger, når de stilles til rådighed elektronisk af de berørte virksomheder – også på tværs af grænser.

Artikel 2: Ingen kommentarer. Da indholdet af kommende delegerede retsakter er ukendte, tager vi dog forbehold for yderligere kommentarer.

Artikel 3: Ingen kommentarer.

Artikel 4: ITD støtter kravet om certificerede systemer og udbydere af digitale platforme.

Artikel 5: ITD kvitterer for kravet om, at medlemsstaternes kompetente myndigheder skal acceptere oplysninger, der stilles til rådighed elektronisk af de pågældende erhvervsdrivende i overensstemmelse med artikel 4.

Artikel 6: ITD støtter kravet om, at kompetente myndigheder, eFTI-udbydere og berørte erhvervsdrivende skal træffe foranstaltninger for at sikre fortroligheden af kommercielle oplysninger, der behandles og udveksles i overensstemmelse med forordningen.

Artikel 7: ITD støtter intentionen om harmoniserede/standardiserede eFTI-datasæt, procedurer og regler for adgang til data. Da indholdet af kommende delegerede retsakter er ukendte, tager vi dog forbehold for yderligere kommentarer.

Artikel 8: ITD er positiv over de skitserede funktionskrav til eFTI-platforme. Da indholdet af kommende delegerede retsakter er ukendte, tager vi dog forbehold for yderligere kommentarer.

Artikel 9: ITD er positiv over de skitserede krav til eFTI-platformsudbydere. Da indholdet af kommende delegerede retsakter er ukendte, tager vi dog forbehold for yderligere kommentarer.



Artikel 10-12: ITD støtter den foreslåede certificeringsmodel. Da indholdet af kommende delegerede retsakter er ukendte, tager vi dog forbehold for yderligere kommentarer.

Artikel 13-17: Ingen kommentarer. Da indholdet af kommende delegerede retsakter er ukendte, tager vi dog forbehold for yderligere kommentarer.

ITD står gerne til rådighed for uddybende eller eventuel yderligere dialog, hvis ønsket.

Dansk Erhverv har følgende bemærkninger til forslaget:

Dansk Erhverv har modtaget ministeriets høring af 18. maj 2018 vedrørende ovennævnte og har følgende bemærkninger hertil.

Dansk Erhverv støtter bestræbelserne på at etablere et paneuropæiske system for elektroniske transportdokumenter. På længere sigt vil dette lette de administrative byrder for både det offentlige og de private virksomheder.

Belært at tidligere erfaringer, fx udfordringer med implementeringen af de elektroniske fragtdokumenter, anbefaler Dansk Erhverv, at man tager udgangspunkt i en trinopdelt løsningsmodel, så man løbende har fremgang i projektet frem mod den totale implementering af alle dokumenter i alle lande i EU. Dansk Erhverv mener ikke, at det er realistisk, at forslaget kan gennemføres på 4 år.

Dansk Erhverv hæfter sig ved, at det direkte pligtsubjekt er de nationale myndigheder, der skal stille de nødvendige faciliteter og ressourcer til rådighed for det private erhverv. I den sammenhæng er det vigtigt at have in mente, at systemerne skal være valgfri for erhvervet, der derfor stadig skal have lov til at anvende papirdokumentation eller, ift. den danske aftalelov, mundtlige aftaler. Det gør sig særligt gældende for rent nationale transportopgaver, hvor der ikke er behov for en stor mængde dokumenter og transporterne fx foretages af vognmandsvirksomheder. I disse tilfælde vil et fuldintegreret system være en stor administrativ og økonomisk byrde for vognmanden.

Det er nødvendigt at den elektroniske opbevaring og overføring af dokumenterne sættes op på en teknologineutral måde, der billigt og nemt kan integreres i køretøjerne. En mulighed er at gøre det til en del af de kommende smart tachografer. Da der stadig ikke er enighed om, hvornår disse skal være implementerede, eller hvilke funktionaliteter disse skal have, skal der arbejdes på en løsning, fx en hardware enhed i bilen – fastmonteret eller håndholdt (mobiler) – der kan læse af kontrolmyndighederne via tablets eller lignende.

Dansk Erhverv bemærker, at der ikke er klarhed over, hvor finansiering til disse systemer skal komme fra. Såfremt de enkelte lande alene skal stå for disse,



så må det frygtes, at tidsplanerne bliver usikre og meget lange. Skal systemet være effektivt skal der en anden form for økonomisk planlægning til.

Desuden vil både udgifter og besparelser være behæftet med stor usikkerhed, da disse afhænger af erhvervets tilslutning til ordningen og nationalstaternes egne gennemførelsesprocedurer.

Med hensyn til delegeringsbemyndigelsen til Kommissionen skal Dansk Erhverv bemærke, at denne kun bør omfatte rent tekniske og administrative ændringer, der ellers ville forsinkes af lange hørings-processer.

SLD har følgende bemærkninger til forslaget:

På vegne af SLD - Specialforeningen for Logistik og Distribution, der tæller 15 af de største danske transport-, logistik- og distributionsvirksomheder inden for vejgodstransportområdet, og som sekretariatsbetjenes i Dansk Erhverv, skal jeg hermed gøre opmærksom på, at SLD støtter de af Dansk Erhverv fremsatte bemærkninger i forbindelse med høringen vedr. EU-Kommissionens forslag til forordning om gensidig anerkendelse af elektroniske transportdokumenter.

Dansk Industri har følgende bemærkninger til forslaget:

DI Transport har modtaget ovennævnte forslag i høring og har på den baggrund følgende bemærkninger:

DI Transport kan støtte forslaget, der skal forbedre mulighederne for at bruge digitale transportdokumenter i den internationale transport.

Adgangen til at benytte digitale transportdokumenter kan være med til at lette de administrative byrder inden for især vejgodstransporten.

Det er endvidere DI Transports vurdering, at danske transport- og logistikvirksomheder vil stå stærkere i den internationale konkurrence ved bedre muligheder for at anvende digitale transportdokumenter.

DI Transport skal opfordre til at fleste mulige dokumenter bliver omfattet af muligheden for digitale dokumenter. I den forbindelse er der især vigtigt at få fremmet udbredelsen og anvendelse af digitale CMR-fragtbreve i EU.

Danske Speditører har følgende bemærkninger til forslaget:

Danske Speditører takker for modtagelse af høringsmateriale og skal nedenfor afgive vores umiddelbare bemærkninger.

Danske Speditører er først og fremmest positive over for forslagets overordnede formål, der har til hensigt at fremme anvendelsen af et digitalt alternativ til



transportbranchens papirbaserede transportdokumenter. Kommissionen har lokaliseret to drivende faktorer, der hindrer udviklingen af digitale transportdokumenter:

1. myndighedernes manglende godkendelse af digitale transportdokumenter
2. manglende samklang mellem forskellige IT-løsninger, der skal bære de digitale transportdokumenter.

Danske Speditører er enig i, at de to nævnte faktorer er væsentlige hindringer for digitale transportdokumenter, men ikke i, at de er de eneste. Følgende kan f.eks. nævnes:

- manglende anerkendelse af digitale transportdokumenter i internationale konventioner på transportområdet
- Papirdokumenter udgør grundlaget for dokumentation af andre forhold tilknyttet transporten. F.eks. Køre/hviletid, cabotage-kørsel, kvittering for godsets udlevering til modtageren
- Et papirbaseret transportdokument anvendes som betingelse for, at en køber vil betale sælgeren for varen, eller som betingelse for, at transportøren kan modtage betaling for transportens udførelse
- Behov for originale stempler og underskrifter mellem erhvervsdrivende
- Behov for originale stempler og underskrifter fra toldadministration, f.eks. ved afslutning af T-1-forsendelser

Samlet set er det vores opfattelse, at det papirbaserede transportdokument i dag udgør et så integreret instrument i samhandlen mellem aktørerne i EU, at det udarbejdede forslag alene vil få symbolsk betydning for den del af gods-transporten, der reguleres af internationale konventioner. Da lovforslaget ligeledes alene fokuserer på udviklingen af digitale transportdokumenter, der henholder sig til de af EU udarbejdede regelsæt, begrænses gennemslagskraften yderligere (lovforslagets art. 1, stk. 2).

Ud fra dette perspektiv er det vores umiddelbare vurdering, at en digital omstilling på transportområdet fortsat vil være i hænderne på branchens aktører, der som korrekt anført i høringsmaterialet, møder udfordringer i form af manglende anerkendelse fra myndighederne og manglende harmonisering af digitale platforme.

Et forslag kunne derfor være, at EU-kommissionen inddrager de organisationer, der i dag koordinerer, vedligeholder og udvikler konventioner bag CMR-



loven, Luftfartslovens kap. 9 og Bilag 1, Sølovens kap. 13 og Cotif-CIM-reglerne på jernbanetransport. Alternativt, at EU-kommissionen udvælger en af de fore transportformer, f.eks. vejtrans-porten, der rent geografisk er tilknyttet unionens jurisdiktion.

Det skal bemærkes, at det siden ikrafttrædelsen af EU-forordning om digitalisering 1. juli 2016 har været muligt, formelt set, at samtlige EU-lande kunne digitalisere transportdokumenter fuldt ud. Danske Speditører har efterfølgende været i kontakt med sine europæiske søsterorganisationer med henblik på at få afklaret, om der i deres lande er juridiske hindringer for, at digitale transportdokumenter ved landevejstransport kan anvendes som i Danmark til også at omfatte f.eks. farligt gods (ADR) og cabotage. De indkomne svar viste, at praksis i mange europæiske lande, herunder Sverige og Norge, lader meget tilbage at ønske ud fra et dansk synspunkt. Den uensartede praksis i Europa med hensyn til gyldigheden af digitale transportdokumenter er en reel væksthæmmer, der forsinker og besværliggør grænseoverskridende vejgodstransport.

Målet skal være, at alle lande som Danmark fuldt ud anerkender og muliggør at fremlæggelse af alle former for transportdokumentation i en ren digital form i praksis gøres lige så gyldig som papirbaserede dokumenter.

9 Generelle forventninger til andre landes holdning

Kommissionens forslag har været drøftet på en række arbejdsgruppemøder i Rådet. På arbejdsgruppemøderne har der været en præsentation af forslaget, herunder af konsekvensanalysen samt en artikelgennemgang af forslaget.

Generelt har der været opbakning blandt medlemsstaterne til formålet med forslaget.

Der har dog været også bekymringer at spore hos en række delegationer. Bekymringerne har bl.a. omhandlet brugen af gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter, hvor en række medlemsstater har fundet, at tilgangen med alene at fastlægge de overordnede principper i forordning, mens konkrete regler henvises til sekundær lovgivning, var for vidtgående. I den forbindelse har der været kritik af, at Kommissionen kan påvirke anvendelsesområdet ved justering af annek 1 via delegerede retsakter.

En række medlemsstater har ydermere tilkendegivet skepsis til kravet om, at eFTI-platforme skal certificeres, før operatører har vished for, at myndigheder anerkender dem.

For så vidt angår Kommissionens beføjelser til at justere annek 1 ved hjælp af delegerede retsakter har Rådets Juridiske Tjeneste (RJT) umiddelbart fundet at beføjelserne gav Kommissionens endog ret vide beføjelser til at justere annekset, der i praksis udlægger forordningens anvendelsesområde. Man fandt, at



forslaget i udgangspunktet gav Kommissionen for stor skønsret i forhold til unilateralt at udlægge anvendelsesområdet men fremhævede dog også, at man med mindre justeringer kan bringe teksten inden for rammerne af det acceptable, uden at det ændrer grundlæggende ved artiklernes opbygning.

Det er vurderingen, at de fleste medlemsstater er positive overfor forslaget. Det er endvidere forventningen, at digitalisering af de europæiske transportdokumenter vil kunne bidrage til at reducere transportbranchens samlede administrative omkostninger.

Der er imidlertid stor forskel på graden af digitalisering i de enkelte medlemsstater. Det må derfor forventes, at nogle medlemsstater sandsynligvis vil presse på for at forcere implementeringsprocessen, så den gennemføres hurtigere end de skønnede 4 år. På den anden side vil medlemsstater med begrænset erfaring med digitalisering sandsynligvis i højere grad modsætte sig en forcering af implementeringsplanen.

Flere medlemsstater har tilkendegivet på arbejdsgruppemøderne, at de er usikre på kvaliteten af forslagets økonomiske beregninger. Det er derfor forventningen, at flere lande vil kræve en styrket analyse i forhold til at få præciseret de administrative omkostninger, der er forbundet med forslaget.

Endelig lægger flere lande vægt på, at der ved implementering af forslaget benyttes eksisterende dataplatforme, så omkostningerne i forhold til evt. nyinvesteringer reduceres mest mulig.

10 Regeringens generelle holdning

Regeringen støtter målsætningen om at udvide brugen af digital teknologi med henblik på at fjerne eksisterende barrierer for et velfungerende indre marked, fremme økonomisk modernisering og for at opnå større produktivitet i transportsektoren.

Regeringen er derfor positiv overfor forslaget, som ses at harmonere med regeringens ambitioner på området for digital omstilling.

Danske virksomheder er langt fremme, når det kommer til digital omstilling, og en vedtagelse af forordningen vil efter regeringens vurdering, føre til, at danske transport- og logistikvirksomheder vil stå stærkere i den internationale konkurrence.

Muligheden for danske virksomheder for at anvende digitale transportdokumenter på tværs af EU vil lette administrative byrder for erhvervet og vil kunne effektivisere forretningsgangene.



Det er vigtigt for regeringen, at forordningen munder ud i effektiv regulering og ikke pålægger erhvervslivet eller staten unødige udgifter.

Side 121/121

Regeringen vil arbejde for, at forordningen så vidt muligt bliver teknologineutral og implementeres på en måde, der gør det omkostningseffektivt og nemt at udveksle elektronisk godstransportinformation.

Regeringen er bekymret for, om forslaget i sin helhed kan implementeres på fire år, og forudser, at det kan blive nødvendigt med en trinopdelt implementering, hvor forordningen f.eks. implementeres på én transportform ad gangen.

Regeringen vil arbejde for, at der kan sikres ægthed af et elektronisk dokument, idet et elektronisk dokument f.eks. principielt kan kopieres et vilkårligt antal gange, uden at det er tydeligt for den person, der forestår kontrollen, at der er tale om en kopi.

Det skal i denne sammenhæng endvidere sikres, at det er muligt at identificere, hvem der har udformet dokumentet, samt at dokumentet omhandler den person, der præsenterer dokumentet, det køretøj som vedkommende befinder sig i, samt de varer, der bliver transporteret.

Regeringen vil arbejde for, at det afklares, hvordan politiet skal modtage og kontrollere dokumenter, der indeholder sikkerhedselementer. I forordning 1072/2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel bilag 1 er der f.eks. krav om, at fællesskabstilladelser og førerattester skal have mindst to af de i bilaget opremsede sikkerhedselementer.

Regeringen vil desuden arbejde for, at de nugældende regler vedr. kontrol af cabotagekørsel i forordning 1072/2009 kan overholdes.

11 Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

Grund- og nærhedsnotatet er fremsendt til Folketingets Europaudvalg den 21. juni 2018.