

## Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om Revideret forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej

KOM(2005) 319 endelig — 2000/0212 (COD)

(2006/C 195/06)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 30. september 2005 under henvisning til EF-traktatens artikel 71 og 89 at anmode om Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til EØSU's Faglige Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informations-samfundet, som udpegede Stephane Buffetaut til ordfører og Erhard Ott til medordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 2. maj 2006.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 427. plenarforsamling den 17. og 18. maj 2006, mødet den 18. maj 2006, følgende udtalelse med 63 stemmer for, 1 imod og 12 hverken for eller imod:

### 1. Konklusioner og henstillinger

1.1 Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg finder, at Kommissionens forslag til forordning om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej er et fremskridt i forhold til tidligere udgaver, for så vidt angår muligheden for underhåndsaftaler.

1.2 Men for at opfylde målsætningen om retssikkerhed, som både de organiserende myndigheder og operatørerne ønsker, er det nødvendigt at præcisere visse punkter:

— konkret gennemførelse af den geografiske afgrænsning af offentlig trafikbetjening og specifikke bestemmelser, der kan forhindre konkurrenceforvridning i tilfælde af indgåelse af en underhåndsaftale med en lokal »in house« operatør;

— undtagelse fra de generelle principper i tilfælde af indgåelse af en underhåndsaftale om jernbanetransport, som ud fra en juridisk betragtning ikke synes særlig berettiget, men som ikke desto mindre fortjener bedre rammer;

— tilbagevenden til forslaget til forordning fra februar 2002 <sup>(1)</sup>, hvad angår servicekvalitet og respekt for sociallovgivningen, uden at det går ud over subsidiaritetsprincippet;

— præcisering med hensyn til gensidighedsordningen i overgangsperioden;

— mulighed for i ekstraordinære tilfælde at forlænge kontrakter ud over den planlagte varighed, når investeringsbyrden og afskrivningen nødvendiggør det;

— en klarere definition af regional trafik og fjertrafik;

— anvendelse af forordningen i forbindelse med alle kontrakter, der vedrører offentlig transport, er omfattet af forsyningspligt eller tildeler enerettigheder,

— bekræftelse af, at forordningen har forrang for udbudslovgivningen, så snart operatøren bærer en risiko.

1.3 I den sammenhæng støtter udvalget udtrykkeligt pligten til at indgå kontrakter kombineret med ligevægten mellem muligheden for at sende i udbud og muligheden for at tildele underhåndsaftaler med henblik på at fremme den nødvendige gennemsigthed og forbedre tjenesternes kvalitet inden for rammerne af et system med konkurrence.

1.4 Udvalget ser gerne, at forordningens bestemmelser anvendes på samtlige kontrakter om offentlig trafikbetjening.

1.5 For så vidt angår ligevægten mellem udbud og underhåndsaftaler med en intern operatør, er udvalget gunstigt stemt over for den geografiske afgrænsning af aktiviteterne for at undgå enhver konkurrenceforvridning og således bevare de lokale myndigheders frie valg og retfærdigheden i en kontrollet konkurrence.

1.6 Når det gælder underhåndsaftaler med en intern operatør, ser udvalget gerne, at man bevarer en fleksibel manøvremargin, som dog skal være klart defineret og afgrænset, i de tilfælde, hvor det er af afgørende betydning for sammenkædningen af nettene og integrationen af de offentlige transporttjenester, således at disse kan udstrækkes til tilstødende territorier med andre kompetente myndigheder end dem, der har indgået kontrakten om offentlig trafikbetjening.

1.7 Undtagelserne for kontrakter af beskedent omfang og undtagelser, der har til formål at bevare kontinuiteten i trafikbetjeningen, finder udvalget berettigede.

1.8 Udvalget tvivler dog på det hensigtsmæssige i at indgå underhåndsaftaler om offentlige jernbanetransporttjenester med gamle operatører på samme måde som med nye operatører uden nogen præcise rammer eller regler, der sikrer en fair konkurrence, sådan som det er planen for interne operatører, hvilket vil være en kilde til retsikkerhed og konkurrenceforvridninger.

<sup>(1)</sup> KOM (2000) 7 endelig 2000/0212 (COD), som ændret ved KOM (2002) 107 endelig.

1.9 Efter udvalgets opfattelse kan principperne om gennemsigthed, ligebehandling, kvalitet og effektivitet i den offentlige trafikbetjening ikke garanteres bedre end ved at anvende de samme regler som for lokal vejtransport.

1.10 Udvalget opfordrer til at vende tilbage til ånden i forordningen fra 2002, hvad angår servicekvalitet og overholdelse af medlemsstaternes gældende sociallovgivning.

1.11 Med forbehold af ovenstående slår EØSU til lyd for en hurtig vedtagelse af forordningen med henblik på at etablere den fornødne retssikkerhed i sektoren.

## 2. Indledning

2.1 Kommissionen har offentliggjort et nyt forslag til forordning om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej. Forslaget er det tredje i rækken.

2.2 EØSU vil gerne rose Kommissionen for det arbejde, den har udført for at genåbne debatten, som var kørt fast i EU-institutionerne.

2.3 I sit forslag forsøger Kommissionen at forlige de forskellige holdninger, som er kommet til udtryk under tidligere debatter i lyset af den seneste udvikling i retspraksis (herunder især Altmark-Trans-dommen), og at fjerne enhver bekymring for manglende hensyntagen til subsidiaritetsprincippet og overholdelse af princippet om de territoriale myndigheders administrationsfrihed.

2.4 Forslaget er meget forskellig fra den tidligere udgave — der er bl.a. sket en forenkling. Parlamentet har dog for ikke at forlænge lovgivningsproceduren besluttet at betragte den nyeste udgave som samme tekst og gå direkte til andenbehandlingen. Forslaget befinder sig nu hos ministerrådet, der lige har påbegyndt behandlingen og har besluttet at undersøge forholdet mellem den nye udgave og den tredje jernbanepakke, navnlig hvad angår åbningen af den internationale trafik og muligheden for cabotage<sup>(2)</sup>.

2.5 Kommissionen mener, at den aktuelle lovgivningsramme, der stammer fra 1969, er forældet, og finder, at effektiviteten og kvaliteten i transportsektoren skal forbedres for at bevare eller øge markedsandele. Den ønsker, »at regulere konkurrencen, også på regionalt plan og i byområder, således at kontrakter om offentlig tjeneste indgås og gennemføres på helt gennemsigtig måde«<sup>(3)</sup>. Med hensyn til dette emne udtrykte EØSU i 2001 i sin udtalelse om det tidligere forslag til forordning tilfredshed med, »at Kommissionen har til hensigt inden for personbefordring at tilvejebringe en markedsordning, som går i retning af indførelse af kontrolleret konkurrence«<sup>(4)</sup>.

<sup>(2)</sup> Bemærk, at dette forslag ikke længere dækker flodsejlad, der fortsat er reguleret af EF-traktatens artikel 73.

<sup>(3)</sup> KOM(2005) 319 endelig udg. - punkt 2.

<sup>(4)</sup> EFT C 221 af 7.8.2001 (punkt 2.2).

2.6 EØSU bemærkede tillige med tilfredshed, »at lige muligheder og lige konkurrence mellem virksomhederne, uanset deres karakter, fremover skal opnås via juridisk og regnskabsmæssig gennemsigthed«<sup>(5)</sup>.

2.7 Selv om forslaget til forordning skal drøftes under andenbehandlingen i Europa-Parlamentet, kan EØSU i dag kun genfremsætte sit ønske om gennemsigthed, lige muligheder, kontrolleret konkurrence i forvaltningsprocedurerne for offentlig personbefordring med jernbane og ad vej under overholdelse af neutralitetsprincippet i traktatens artikel 295.

2.8 I den henseende har EU-domstolens seneste retspraksis tilført flere nye vurderingselementer, navnlig i dommene i Altmark-Trans- og Stadt Halle-sagerne. Kommissionen er i forbindelse med udøvelsen af sin initiativret ikke bundet af retspraksisdoktriner, eftersom Den Europæiske Unions retssystem først og fremmest er baseret på den skrevne ret og ikke på retsafgørelser. I praksis er principperne i de tre sidste kriterier fra Altmark-Trans-dommen blevet indskrevet i artikel 4 i forslaget til forordning. Desuden er visse elementer fra det fjerde kriterium medtaget under punkt 7 i bilaget.

2.9 Det er værd at understrege, at Altmark-Trans-dommen fastsætter kriterier, der skal sikre, at kompensationer for forsyningspligttydelser ikke juridisk kan betegnes som statsstøtte. Forslaget til forordning har et bredere anvendelsesområde og behandler punkter, som retspraksisen ikke kommer ind på, f.eks. spørgsmålet om overensstemmelse med konkurrencereglerne vedrørende kompensationer, der juridisk kan betegnes som statsstøtte, og tildeling af enerettigheder. Det skal understreges, at der i 1969 ikke eksisterede noget transportmarked og at spørgsmålet om enerettigheder derfor ikke var aktuelt.

## 3. Generelle bemærkninger

3.1 Udvalget hilser Kommissionens initiativ velkommen, men ønsker samtidig at pege på visse juridiske spørgsmål, som bør diskuteres. Det anser det for vigtigt, at forordningen reelt skaber den retssikkerhed, som hele sektoren har ønsket, for at den kan vedtages og gennemføres hurtigt.

3.2 Udvalget glæder sig over Kommissionens bestræbelser på at nå frem til en ny ligevægt i den lokale trafikbetjening, som respekterer de lokale myndigheders forvaltningsmæssige frihed og kan tilfredsstille alle interessegrupper.

3.3 Udvalget glæder sig over, at de lokale offentlige myndigheder nu har valget mellem at sende deres trafikbetjening i udbud eller udføre tjenesterne selv eller via en intern operatør, forudsat at de opfylder præcise kriterier, som skal forhindre enhver konkurrenceforvriddning.

<sup>(5)</sup> Ibidem punkt 2.4.

3.4 Udvalget gentager sin støtte til princippet om kontroleret konkurrence (snarere end til helt fri konkurrence), som er indskrevet i det nye forslag til forordning (artikel 3 og artikel 5, stk. 3). Dette princip synes at være bedst egnet til på den ene side at opfylde behovene for offentlig trafikbetjening og på den anden side at etablere den nødvendige harmoniserede og sikre ramme for bestemmelser vedrørende tildeling af kontrakter. Princippet opfylder på én gang behovene for offentlig trafikbetjening og virksomhedernes behov i sektoren (uanset hvilken juridisk status virksomhederne måtte have).

3.5 Udvalget finder, at et system med konkurrence, der stiller som generelt krav, at der skal indgås kontrakt, og giver frit valg mellem enten at sende i udbud eller at indgå underhåndsaftale, vil sikre en offentlig trafikbetjening af bedre kvalitet og større effektivitet. De organiserende myndigheder vil klart og på forhånd skulle definere, hvad de offentlige tjenesteforpligtelser består i og hvilket geografisk område, de dækker, fastsætte regler for beregning af kompensation og fordeling af udgifter og indtægter og sørge for en fyldestgørende forudgående offentliggørelse

3.6 På den måde vil operatørerne få en klar forståelse af rammen og de forpligtelser, der er forbundet med deres aktivitet.

3.7 Desuden bestemmes det, at de kompetente myndigheder en gang om året skal offentliggøre en detaljeret rapport om den forsyningspligt, der hører under deres kompetence, de udvalgte operatører samt den kompensation og de enerettigheder, operatørerne har fået til gengæld (artikel 7). På den måde informeres borgerne om, præcis hvilke vilkår der gælder for drift af transporttjenester, og vil således være i stand til at sammenligne kvalitet og pris for de tjenester, som tilbydes. Det er dog vigtigt at sørge for, at den foreslåede rapport ikke medfører en urimelig forøgelse af de offentlige myndigheders administrationsbyrde og indirekte af de udgifter, som pålægges operatørerne. For meget bureaukrati er skadelig for god informationsformidling.

#### 4. Særlige bemærkninger

##### 4.1 Forordningen *contra* anden lovgivning vedrørende offentligt udbud

4.1.1 Spørgsmålet om, hvilken lovgivning der skal have forrang, er blevet bragt på bane, fordi der kan blive tale om et dobbelt regelsæt for sektoren.

4.1.2 Under sin førstebehandling i 2001 vedtog Europa-Parlamentet et ændringsforslag, ifølge hvilket den kommende forordning skulle have forrang for bestemmelserne om offentlige indkøbskontrakter med henblik på at skabe en klar og sammenhængende juridisk ramme. Kommissionen foreslår nu en løsning, hvor anvendelsen af lovbestemmelser afhænger af den organiserende offentlige myndigheds valg:

— hvis der er tale om forsyningspligt og operatøren påtager sig en del af risikoen, gælder forordningen;

— hvis der er tale om en »offentlig købsaftale«, gælder direktivet om offentlige købsaftaler, for så vidt angår udbudsproceduren for kontrakter.

4.1.3 EØSU mener, at forordningens bestemmelser skal gælde for alle kontrakter om offentlig trafikbetjening under overholdelse af principperne om gennemsigtighed og lige behandling. Dette vil være langt den enkleste og klareste løsning, uden at den ville drage de kompetente myndigheders aftalefrihed i tvivl.

##### 4.2 Muligheden for at indgå underhåndsaftaler

4.2.1 I modsætning til de to tidligere udgaver åbner det nye forslag for første gang mulighed for at indgå en kontrakt med en intern operatør om offentlig trafikbetjening ved underhåndsaftale og uden forudgående udbudsprocedure (artikel 5, stk. 2). Den nye mulighed er en reaktion på ønsket om at bevare de lokale myndigheders frihed til at organisere, som er blevet fremsat under tidligere debatter.

##### 4.2.2 Muligheden er underlagt flere betingelser:

— Trafikbetjeningen skal være lokal.

— Den interne operatør må kun drive offentlig personbefordring inden for det geografiske område, der henhører under den pågældende myndighed, og må ikke deltage i udbudsprocedurer uden for det område. Dette er essensen i det ønske om konkurrencemæssig reciprocitet, som Parlamentet gav udtryk for under førstebehandlingen (ændringsforslag nr. 61), bragt i overensstemmelse med principperne i EU-traktaten. Bestemmelsen er både logisk og rimelig, eftersom det ville være uretfærdigt, hvis en lokal operatør under en offentlig myndigheds kontrol, der nyder beskyttelse mod konkurrence i sit eget geografiske område, kunne konkurrere med andre operatører i geografiske områder, der er åbne for konkurrence.

— Der kan kun indgås underhåndsaftaler med en intern operatør, som er under den kompetente myndigheds fuldstændige kontrol i lighed med dens egne tjenestegrene. Kommissionen har dog ikke taget fuldt hensyn til EU-domstolens retspraksis (dom i Teckal-sagen af 18.11.1999, dom i Stadt Halle-sagen af 11.1.2005 og dom i Parking Brixen-sagen af 13.10.2005).

4.2.3 Under førstebehandlingen udtalte Europa-Parlamentet sig klart til fordel for at bevare muligheden for at indgå en underhåndsaftale med en lokal operatør under den kompetente myndigheds kontrol ved siden af muligheden for at sende i udbud. Debatten i ministerrådet har peget i samme retning: en stor del af repræsentanterne for medlemsstaterne har været positivt stemt over for forslaget om, at de kompetente myndigheder skal bevare friheden til vælge mellem selv at levere lokal trafikbetjening gennem egne virksomheder eller at indgå kontrakter herom efter en udbudsprocedure.

4.2.4 På baggrund af de samstemmende holdninger har Kommissionen derfor søgt at finde den rigtige balance mellem kontrolleret konkurrence og muligheden for indgåelse af underhåndsaftaler — en indfaldsvinkel, som EØSU støtter, fordi den sikrer de organiserende myndigheders forvaltningsfrihed og tager hensyn til de principper, som EU-domstolen har fastsat.

4.2.5 Det er værd at understrege, at Kommissionen i definitionen af interne operatører (med en formulering, der stemmer overens med traktaten) indfører en geografisk afgrænsning som kriterium for at tage hensyn til det princip om konkurrence-mæssig reciprocitet, som Europa-Parlamentet ønskede for lokale »in house«-tjenester. Anvendelsen af dette kriterium rejser to spørgsmål:

— Gælder dette kriterium både for de transporttjenester, der leveres af interne operatører, og for dem, der leveres af underkontrahenter?

— Hvad sker der, når ruter fortsætter ud over grænserne for det geografiske område, hvor den organiserende myndighed har kompetencen? Skal de så afbrydes eller gælder der i så tilfælde særlige regler? Efter EØSU's mening må kriteriet om territorial kompetence gøres mere fleksibelt. Transporttjenester kan være af interesse for flere kompetente myndigheders territorier, når der er brug for at sammenkoble net eller integrere transporttjenester, og når territorier har fælles grænse med eller støder op til territoriet for den myndighed, der har indgået kontrakten om offentlig trafikbetjening.

4.2.6 Man bør derfor i de tilfælde, hvor transporttjenester leveres af den organiserende myndighed selv eller gennem en intern operatør, være opmærksom på, at disse transporttjenester kan være af interesse for flere kompetente myndigheders territorier, når der er brug for at sammenkoble net eller integrere transporttjenester eller hvis territorierne har fælles grænse og støder op til territoriet for den myndighed, der har indgået kontrakten om offentlig trafikbetjening. For at undgå, at denne mulighed misbruges til at omgå princippet om fair konkurrence, bliver det nødvendigt at sikre sig, at de tjenester, som leveres uden for den organiserende myndigheds geografiske kompetenceområde ikke overstiger en vis procentdel af kontraktens samlede værdi.

4.2.7 Det bør desuden være tilladt for forskellige myndigheders interne operatører at samarbejde, især om forskning og udvikling, for at de ikke organisatorisk skal blive mindre effektive end deres eventuelle konkurrenter, som måske ikke er underlagt de samme begrænsninger.

4.2.8 Det bliver nødvendigt at afklare disse forhold såvel juridisk som hvad angår trafikbetjeningens praktiske organisation. Man kan i denne forbindelse notere sig, at kriterierne, som EU-domstolen i sin dom af 11.1.2005 (sagen Stadt Halle) anvender til at definere »en intern operatør«, giver én vis manøvreremargin, idet formuleringen lader forstå, at listen ikke er udtømmende. Den seneste retspraksis (dommen i sagen Parking Brixen af 13.10.2005) understreger endvidere, at det er et

afgørende kriterium, at kontrollen svarer til den kontrol, som udføres over for egne tjenester.

4.2.9 Endelig er det overraskende, at mens betingelserne generelt er meget strengt defineret for underhåndsaftaler med en intern operatør, er jernbanesektorens særlige undtagelse fra forordningens principper, der vedrører underhåndsaftaler med en operatør, ikke gjort betinget af noget — en forskel, som hverken er begrundet eller forklaret i forordningens begrundelse.

#### 4.3 Udbud og indkaldelse af tilbud

4.3.1 Ud over muligheden for at indgå en underhåndsaftale med en operatør giver forslaget til forordning mulighed for konkurrencebaserede udbud. Princippet om udbud kan fraviges i tre tilfælde:

— ved kontrakter af beskedent omfang,

— for at sikre, at trafikbetjeningen ikke afbrydes, eller forhindre en umiddelbar risiko herfor,

— ved kontrakter om offentlig regional trafikbetjening og fjerntrafikbetjening med jernbane.

4.3.2 Efter EØSU's opfattelse er de første to principielt berettigede, selv om man kan diskutere de kriterier, som lægges til grund for definitionen af tjenester af beskedent omfang. Den tredje undtagelse rejser derimod flere spørgsmål. For det første på grund af sektorens størrelse (en omsætning på ca. 50 mia. euro), dernæst fordi tildelingsbetingelserne er temmelig løst defineret (i modsætning til indgåelse af underhåndsaftale med en intern operatør), selv om artikel 7 fastsætter nogle nyttige offentliggørelsesforanstaltninger, og endelig fordi jernbanetransport som sektor ikke automatisk bør undtages fra konkurrence, medmindre den er underlagt bestemmelser, der svarer til bestemmelserne i artikel 5, stk. 2, i forslaget til forordning.

4.3.3 Spørgsmålet er, om ikke kontrollerede udbud bedre ville sikre gennemsigtighed, ligebehandling og såvel passage-ernes som operatørernes interesser, og om den valgte løsning, der ligner et politisk kompromis, ikke bringer uorden i den juridiske sammenhæng.

#### 4.4 Kompensation for forsyningspligt

4.4.1 Artikel 6 i forslaget til forordning viser tilbage til artikel 4, som delvis er inspireret af kriterierne i dommen i Altmark-Trans-sagen. Enhver kompensation skal være i overensstemmelse med bestemmelserne i denne artikel, uanset efter hvilken procedure kontrakten er indgået. Kompensationer i forbindelse med underhåndsaftaler skal desuden være i overensstemmelse med reglerne i bilaget, ifølge hvilket kompensationsbeløbet beregnes ved at sammenligne den situation, hvor forsyningspligten opfyldes, med den tænkte situation, hvor forsyningspligten ikke blev opfyldt, og de tjenester, der er omfattet af forsyningspligten, i stedet blev drevet udelukkende på forretningsmæssigt grundlag.



4.4.2 Teksten skelner således mellem to situationer:

- hvis trafikbetjeningen er sendt i udbud, vil operatørernes kompensation i det store og hele være i overensstemmelse med de tre første betingelser, som defineres i dommen i Altmark-Trans-sagen.
- hvis trafikbetjeningen udføres i henhold til en underhåndsaftale, er operatørernes kompensation kun delvis inspireret af kriterierne i dommen i Altmark-Trans-sagen: der skal desuden foretages en sammenlignende undersøgelse af, hvad den økonomiske forvaltning af trafikbetjeningen ville koste uden forsyningspligt.

4.4.3 Systemet indebærer en vis juridisk kompleksitet, som kalder på klarere formuleringer for at sikre gennemsigtighed og god forvaltning for både passagerer og skatteborgere.

#### 4.5 Servicekvalitet og sociallovgivning

4.5.1 Kommissionen insisterer på, at formålet med forslaget til forordning er at indføre regler for forsyningspligt og kompensation for forsyningspligt i transportsektoren og ikke at behandle alle tænkelige spørgsmål vedrørende servicekvalitet, sociallovgivning og forbrugerbeskyttelse. Således strejfes spørgsmålet om sociale rettigheder kun overfladisk i artikel 4, stk. 7. Man må medgive, at dette er et område, hvor medlemsstaterne har kompetencen på dette område.

4.5.2 Ikke desto mindre indeholdt det reviderede forslag fra 2002 en præcis definition af fyldestgørende kvalitet, passagerinformation og sociallovgivning i den offentlige trafikbetjening (tidligere artikel 4, 4a) og 4b)).

4.5.3 EØSU beklager, at den seneste udgave af forordningen er alt for diskret i spørgsmålet om kvalitet, passagerinformation og den sikring, som man kan forvente af de nationale sociallovgivninger. Udvalget insisterer på, at Kommissionen skal komplettere sit nye forslag med bestemmelserne fra 2002 i fuld respekt for subsidiaritetsprincippet og princippet om de lokale myndigheders forvaltningsmæssige frihed. Uden at give en udtømmende liste med kriterier for sikkerhed, kvalitet og passagerinformation ville det være godt at opstille minimumskrav på disse områder.

#### 4.6 Overgangsperioderne fra den nuværende situation til den nye lovgivnings ikrafttræden

4.6.1 Artikel 8, stk. 6, der handler om den konkurrencemæssige situation i anden halvdel af overgangsperioderne, er præget af en vis mangel på præcision. Første halvdel af overgangsperioderne belyses slet ikke, og beskrivelsen gælder ikke underhåndsaftaler.

Bruxelles, den 18. maj 2006

Anne-Marie SIGMUND

Formand for

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg

## BILAG

## til Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse

Følgende ændringsforslag, der fik mere end en fjerdedel af de afgivne stemmer, blev forkastet under debatten:

**Punkt 4.6**

Der tilføjes et nyt punkt under afsnit 4.6:

Markederne for offentlig landtransport i EU udviser forskellige grader af åbning eller liberalisering, lige fra dem der er lukkede, over dem med reguleret konkurrence og til dem der er helt liberaliserede. Derfor er det nødvendigt at fastsætte en overgangsperiode, så markederne kan tilpasse sig forordningen, og så de kan godkendes, således at der undgås uligheder medlemsstaterne imellem.

*Begrundelse*

Afgives mundtligt.

*Afstemningsresultat*

For: 22

Imod: 43

Hverken for eller imod: 3

---