



GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT

20. oktober 2023

2023-3455

Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om anvendelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet i det fælles europæiske jernbaneområde, om ændring af direktiv 2012/34/EU og om ophævelse af forordning (EU) nr. 913/2010

KOM (2023) 443

Nyt notat.

1. Resumé

Kommissionen har den 11. juni 2023 fremsat et forslag til forordning om anvendelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet i det fælles europæiske jernbaneområde, om ændring af direktiv 2012/34/EU og om ophævelse af forordning (EU) nr. 913/2010.

Den danske sprogversion er oversendt den 22. september 2023.

Formålet med forslaget er ifølge Kommissionen at optimere anvendelsen af kapacitet på den europæiske jernbaneinfrastruktur og sikre en mere effektiv styring af trafikken, således at der skabes plads til mere trafik på jernbanenettet, og kvaliteten højnes.

Forslaget omfatter indførelsen af nye processer for tildeling af kapacitet af hensyn til bedre at kunne opfylde behovene i de forskellige jernbanemarkedssegmenter, navnlig inden for godstransport og grænseoverskridende transport, hvor det ifølge Kommissionen er vanskeligt at få kapacitet i en tilstrækkelig mængde og kvalitet.

Derudover bliver Det Europæiske Netværk af Infrastrukturforvalteres (ENIM's) rolle generelt styrket, og der indføres som noget helt nyt en kompensationsordning ved ændringer af tidligere tildelt kapacitet.



Forslaget erstatter bestemmelser om kapacitetstildeling i markedsåbningsdirektivet (2012/34/EU) og ophæver samtidig forordningen om godstogskorridorer ((EU) nr. 913/2010). Med forslaget nedlægges godstogskorridorerne derfor.

Forordningsforslaget vurderes at have lovgivningsmæssige konsekvenser, statsfinansielle konsekvenser og erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Regeringen er positiv over for forslagets intensjon, men er bekymret for, at forslaget indeholder en række elementer, der kan have negative konsekvenser for den danske jernbane. De negative konsekvenser skal afsøges nærmere i forbindelse med afklaring af en række upræcise elementer i forslaget. Regeringen vil arbejde for en forsimpning og konkretisering af forslaget, således at forslagets forpligtelser og rettigheder bliver gennemskuelige. Ligeledes vil regeringen arbejde for at reducere de økonomiske konsekvenser forbundet med forslaget.

2. Baggrund

Kommissionen har ved KOM (2023) 443 af 11. juli 2023 fremsat forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om anvendelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet i det fælles europæiske jernbaneområde, om ændring af direktiv 2012/34/EU og om ophævelse af forordning (EU) nr. 913/2010. Forslaget er oversendt til Rådet den 22. september 2023 i dansk sprogversion. Forslag er fremsat med hjemmel i artikel 91 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TFEU) og behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure, jf. traktatens artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal. Til grund for forslagets fremsættelse ligger en af Kommissionen udarbejdet konsekvensanalyse.

Forslaget er et element i den europæiske grønne pagt og strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet. Mens størstedelen af passagerbefordring med jernbane i EU er indenlandsk, er omkring halvdelen af godstrafikken grænseoverskridende, og Kommissionen forventer, at efterspørgslen efter grænseoverskridende jernbanetjenester vil stige. Kommissionen har i den forbindelse vurderet, at en indsats på EU-plan er afgørende for at forbedre punktligheden og pålideligheden af grænseoverskridende trafik.

Der blev med en evaluering af anvendelsen af forordningen om godstogskorridorer foretaget i 2021 konstateret en række udfordringer. Generelt blev det konstateret, at målene i forordningen ikke var nået, og at der blev gjort begrænset brug af godstogskorridorer. Med



forordningsforslaget ønsker Kommissionen derfor at nedlægge godstogskorridorer og ophæve forordningen herom.

3. Formål og Indhold

Kommissionens overordnede formål med forslaget er at forbedre den internationale jernbaneinfrastrukturkapacitet og trafikstyring heraf for på den måde at skabe grundlag for at fremme internationale jernbanetransporter.

Forordningsforslaget tilsigter at optimere anvendelsen af kapacitet på den europæiske jernbaneinfrastruktur og sikre en mere effektiv styring af trafikken, således at der skabes plads til mere trafik på jernbanenettet og kvaliteten højnes.

Kommissionen ønsker med forslaget at korrigere forhold, som Kommissionen siden godstogsforordningens (2010) og markedsåbningsdirektivets (2012) ikrafttrædelse har vurderet utilstrækkelige. Forslaget har til hensigt at erstatte de eksisterende regler om forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapacitet og trafikstyring i forordningen om godstogskorridorer og i markedsåbningsdirektivet (2012/34/EU) af hensyn til at skabe en fælles ramme for hele EU-jernbanenettet.

I forslaget lægges der op til en større overdragelse af beslutningskompetence til fælles europæiske organer på områder såsom kapacitetstildeling, compensation, trafikstyring m.v. Der vil således foretages en øget centralisering i EU.

Det skal bemærkes, at forslaget ikke kun retter sig mod grænseoverskridende trafik, men ligeledes kan få betydning for ren national og lokal trafik.

Kapacitetstildeling

Kommissionen har til hensigt at strømline og ajourføre reglerne for forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapacitet, således at man bedre kan opfylde behovene i de forskellige jernbanemarkedssegmenter, herunder særligt i forhold til grænseoverskridende godstogstransport. Dette er navnlig af hensyn til, at det inden for godstransport og grænseoverskridende transport er det vanskeligt at få kapacitet i en tilstrækkelig mængde og kvalitet til at opfylde kundernes behov.

Mere konkret foreslår Kommissionen, at infrastrukturforvalteren for en periode på mindst fem år frem planlægger kapaciteten på sit jernbanenet. Formålet er at forsøge at foregribe efterspørgslen efter



jernbanetjenester og afspejle den kapacitet, der er tildelt gennem eksempelvis rammeaftaler. Kanaltildeling skal også ske på årsbasis gennem køreplaner og skal være særlig brugbar på overbelastede eller stærkt udnyttede strækninger af jernbanenettet. Endelig skal der åbnes op for ansøgninger om kapacitetstildeling tæt på driftstidspunktet, hvilket vil være mere egnet til ad hoc-kørsel.

Der lægges ligeledes op til øget koordination og samarbejde mellem infrastrukturforvalterne om kapacitetstildeling til grænseoverskridende trafik, således at når en infrastrukturforvalter modtager en ansøgning om kapacitetsrettigheder på flere jernbanenet, vil den pågældende infrastrukturforvalter koordinere ansøgningen med de andre berørte infrastrukturforvaltere.

Herudover indarbejder forslaget elementer fra arbejdet med det nye køreplanskoncept TTR (Time Table Redesign) i europæisk lovgivning med henblik på at optimere anvendelsen af kapacitet på den europæiske jernbaneinfrastruktur, jf. artikel 16-18.

Etablering af ENIM

Det fremgår af forslaget at der oprettes et nyt organ kaldet ENIM. ENIM (European Network of Infrastructure Managers), som et organ bestående af medlemsstaternes infrastrukturforvaltere. ENIM bliver tildelt ansvar for koordination og kommunikation m.v. inden for blandt andet kapacitetstildeling og trafikstyring. ENIM kan afgive anbefalinger og henstillinger til infrastrukturforvalterne og ikke træffe afgørelser om nationale forhold i medlemsstaterne. Fra Danmark vil det være Banedanmark, som deltager i organet.

Det fremgår derudover af forslaget, at ENIM inden 2027 skal have udviklet og vedtaget europæiske rammer for kapacitetsforvaltning, for koordinering af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring og for præstationsvurdering uden nærmere beskrivelse af, hvordan det konkret skal organiseres. Rammerne skal danne grundlag for samarbejdet mellem infrastrukturforvaltere, og enhver afvigelse fra rammerne bør begrundes af infrastrukturforvaltere.

Ifølge forslaget får Kommissionen en rolle som medlem uden stemmeret i ENIM. Kommissionen får herved tildelt en slags superviserende rolle på en række områder, der hidtil har ligget hos medlemsstaternes infrastrukturforvaltere. Kommissionen får således en vigtig rolle i forhold til det løbende arbejde fremadrettet, og får mulig-



hed for at stramme reguleringen yderligere gennem delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter på nærmere definerede områder efter vedtagelse af forordningen.

Der lægges desuden op til, at Kommissionen skal kunne bede om rådgivning hos et nyt uafhængigt præstationsvurderingsorgan, som skal bestå af uafhængige eksperter med erfaring inden for jernbanetransport fra forskellige interessentgrupper. Organet skal kunne vurdere jernbaneinfrastrukturens og jernbanetransportens resultater.

Kompensationsordning

Der indføres en kompensationsordning, således at hvis en infrastrukturforvalter eller en ansøger ikke opfylder sine forpligtelser med hensyn til en tildelt kapacitetsrettighed, og hvis dette resulterer i en ændring, der kategoriseres som væsentlig, skal den part, der iværksatte ændringen, kompensere den anden part. Kompensationsordningen gælder for hele jernbanenettet, altså både national og grænseoverskridende trafik.

Det vil være op til et flertal i ENIM at fastsætte harmoniserede vilkår for kompensation, herunder hvilke elementer der skal indtænkes (tab af passagerindtægter, udgifter til rejsegodtgørelse, m.v.), og hvornår kompensation kan udløses (eksempelvis om nedsættelse af hastighed udgør en kapacitetsrestriktion, som udløser kompensationsret).

Ved ændringer i en tildelt kapacitetsrettighed, som påvirker kapacitetsrettigheder (og udnyttelsen heraf) på tværs af grænser, vil infrastrukturforvalteren imidlertid til en vis grad skulle betale kompensationen for hele den tværnationale strækning.

Kommissionen bemyndiges til at vedtage gennemførelsesretsakter, der fastsætter betingelser, som giver anledning til udbetalingen af kompensation, kategoriseringen af ændringer af kapacitetsrettigheder og metoderne til fastsættelse af kompensationsniveauerne. Dette er tiltænkt som en mulighed i tilfælde af vedvarende uenighed i ENIM, eller hvis Kommissionen vurderer at de af ENIM fastsatte vilkår ikke er rimelige.

Det bemærkes, at der ikke er ret til kompensation i tilfælde af force majeure. Dog er force majeure-begrebet i Kommissionens forslag noget snævrere end de muligheder, der i dag kan begrunde en ændring i kapaciteten.



Forslaget lægger op til tættere involvering af de nationale tilsynsorganer, i dansk kontekst Jernbanenævnet, også i forbindelse med tilbagekaldelse af tildelt kapacitetsrettighed og kompensation som følge heraf, jf. artikel 40. Det vil være op til de nationale tilsynsorganer at beslutte størrelsen af den kompensation, som infrastrukturforvalteren skal betale.

Delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter

Forordningsforslaget lægger op til, at Kommissionen får bred mulighed for at stramme reguleringen i forordningsforslaget yderligere, herunder ved at fastsætte flere vilkår og krav over for eksempelvis infrastrukturforvaltere, på nærmere definerede områder gennem delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter. Muligheden for at vedtage delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter fremgår af flere artikler i forslaget. Eksempelvis får Kommissionen mulighed for at vedtage delegerede retsakter med henblik på at stramme reglerne for kapacitetsrestriktioner som følge af eksempelvis infrastrukturarbejder (fx sporarbejde), såfremt Kommissionen mener, at visse arbejder får for mange konsekvenser for jernbanevirksomhederne, jf. artikel 10 (8). Ligeledes vil Kommissionen som førnævnt kunne vedtage gennemførelsesretsakter med betingelser for kompensation, jf. artikel 40 (7).

Nedlæggelse af korridorer

Med forordningsforslaget ophæves forordning (EU) nr. 913/2010 om godstogskorridorer i 2029, idet en evaluering af forordningen har vist, at særskilt forvaltning af kapaciteten i godstogskorridorerne og i resten af nettet ikke er effektiv.

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 om forordningsforlaget.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen lægger vægt på, at der er behov for en EU-indsats for at fjerne hindringer i EU-lovgivningen for gennemførelsen af sektorinitiativer til modernisering af kapacitetsforvaltningen. Ifølge Kommissionen kan en mere effektiv international koordinering opnås ved klare juridiske rettigheder og forpligtelser, som i hvert fald



i et vist omfang skal harmoniseres i hele EU. Hvis der ikke tages hånd om problemet på EU-plan, kan manglen på harmonisering/interoperabilitet mellem digitale værktøjer ifølge Kommissionen føre til indførelse af divergerende, inkompatible systemer i forskellige medlemsstater.

Kommissionen vurderer på ovenstående baggrund, at forslaget overholder nærhedsprincippet.

Jernbaneanrådet er grænseoverskridende, og der er derfor i et vist omfang behov for fælles europæiske regulering. Herudover er området allerede reguleret på EU-niveau. Regeringen er derfor enig i, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Gældende dansk ret

I dag er bestemmelser om jernbaneinfrastrukturkapacitet og trafikstyring reguleret i markedsåbningsdirektivet og i godstogsforordningen.

Markedsåbningsdirektivet er implementeret i dansk ret gennem jernbaneloven.

I jernbaneloven fremgår bestemmelser om kapacitetstildeling af kapitel 3 og kapacitetstildeling og trafikstyring af kapitel 5. Bestemmelserne om kapacitetstildeling er nærmere udmøntet i bekendtgørelse nr. 1245 af 10. november 2015 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v. og bekendtgørelse nr. 1503 af 29. juni 2021 om jernbanerelaterede servicefaciliteter og tjenesteydelser.

I forhold til kompensation er bestemmelser vedrørende de aflysningsgebyrer m.v., som jernbanevirksomhederne skal betale til infrastrukturforvalteren ved sen aflysning af tildelt kapacitet, nærmere udmøntet i bekendtgørelse nr. 914 af 22. juni 2023 om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet.

Desuden er bestemmelser om Jernbanenævnet behandlet i jernbanelovens kapitel 16 og nærmere udmøntet i bekendtgørelse nr. 2424 af 13. december 2021 om Jernbanenævnet.



7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forordningsforslaget vil flytte bestemmelser om kapacitetsforvaltning fra markedsåbningsdirektivet (2012/34/EU) til forordningsforslaget, som vil have direkte virkning og ikke skulle implementeres gennem national lovgivning.

Idet markedsåbningsdirektivets bestemmelser om kapacitetsforvaltning er implementeret i jernbaneloven, vil disse skulle ophæves i jernbaneloven.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Det vurderes, at forslaget vil medføre negative statsfinansielle konsekvenser.

Etableringen af supranationale organer forventes at medføre kontrolmekanismer og administration, som vil føre til øgede administrative byrder for danske myndigheder. Forordningsforslaget vil også medføre et behov for store IT-investeringer, da der skal laves integrerede systemer for kapacitetstildeling m.v., som skal fungere sammen på tværs af Europa. Dette kan medføre betydelige udgifter for Banedanmark og andre infrastrukturforvaltere.

Herudover vil Kommissionen indføre en kompensationsordning, hvor jernbaneinfrastrukturforvaltere vil have udsigt til at skulle betale kompensation for ændringer og aflysninger af jernbanevirksomhedernes tildelte kapacitet. Beløbsstørrelser på de foreslåede kompensationer fremgår ikke af forslaget, idet de skal fastlægges af ENIM, alternativt Kommissionen gennem gennemførelsesretsakter, efter forslaget er vedtaget. Statsfinansielle omkostninger forbundet med kompensationsordningen er derfor forbundet med væsentlig usikkerhed.

Forslaget kan betyde, at der på EU-niveau kan træffes afgørelse om kompensationer, der vil få negative statsfinansielle konsekvenser. Hvis infrastrukturforvalteren (Banedanmark) eksempelvis skal betale en kompensation til en jernbanevirksomhed, skal dette afholdes af infrastrukturforvalterens bevillinger givet på Finansloven. Hvis en jernbanevirksomhed, der har en trafikkøberkontrakt med Transportministeriet, omvendt skal betale en kompensation, kan det betyde, at denne udgift skal afholdes af den kontraktbetaling, som



Transportministeriet (staten) yder til jernbanevirksomheden for at udførelse offentlig service trafik.

Kommissionen får også gennem forslaget mange monitoreringsmuligheder samt en række muligheder for efterfølgende at regulere områder. Alt efter hvad denne regulering udmøntes i, kan det også være udgiftsdrivende.

De statsfinansielle konsekvenser vil blive undersøgt nærmere.

Det bemærkes, at afledte nationale udgifter som følge af EU-retsakter afholdes inden for de berørte ministeriers eksisterende bevillingsramme, jf. Budgetvejledningens bestemmelser herom.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Transportministeriet vurderer på det foreløbige grundlag, at forslaget samlet set vil medføre negative samfundsøkonomiske konsekvenser.

Forslaget medfører oprettelse af flere europæiske organer samt overdragelse af beslutningskompetence på områder såsom kapacitetstildeling, kompensation, trafikstyring mv. Da langt størstedelen af jernbanetrafik i Danmark, og i EU generelt, er national, kan forslaget medføre, at processer bliver besværliggjorte, bureaukratiske og forsinkede, når flere regulerende instanser på EU-niveau skal involveres.

En øget centralisering ved for eksempel tilbagekaldelse af kapacitet og sporspærringer risikerer at modarbejde projekter på jernbanen. Såfremt tidsplaner i jernbaneprojekter vil blive påvirket af tilbagekaldelser i kapacitet fra de centraliserede europæiske organer, vil det kunne resultere i store negative konsekvenser. Endvidere kan dette føre til forstyrrelser af togdriften og køreplaner til gene for passagerer (fx pendlere) og dermed påvirke samfundsøkonomien negativt.

Efter forslagets intention, kan det med en vis usikkerhed medføre samfundsøkonomiske gevinster i form af bedre tildeling af jernbanekapacitet. Disse opvejer dog umiddelbart ikke de negative konsekvenser ved forslaget.

De samfundsøkonomiske konsekvenser vil skulle undersøges nærmere.



Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget forventes at medføre behov for øgede ressourcer til Jernbanenævnet til at varetage de nye opgaver, der følger af forslaget. Dette vil som konsekvens resultere i øget opkrævning fra de jernbanevirksomheder, som Jernbanenævnet fører tilsyn med efter jernbanelovens regler.

Forslaget om indførelse af kompensation til jernbanevirksomhederne i forbindelse med kapacitetsrestriktioner ventes at medføre positive erhvervsøkonomiske konsekvenser for jernbanevirksomhederne, idet de vil få dækket tab, som de ikke får dækket i dag. Omvendt vil jernbanevirksomhederne også kunne blive pålagt at betale kompensation til infrastrukturforvaltere, hvis en ændring til kapacitetstildeling er forårsaget af jernbanevirksomheden.

De erhvervsøkonomiske konsekvenser vil blive af søgt nærmere, når, og såfremt de nærmere specifikationer ved forslaget fastlægges i delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter. Øvrige konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget vurderes ikke at have betydning for beskyttelsesniveauet.

8. Høring

Kommissionens forslag blev sendt i høring i EU-specialudvalget for transport den 19. juli 2023. Frist for fremsendelse af høringssvar var den 6. september 2023.

Transportministeriet har modtaget følgende høringssvar:

Dansk Erhverv:

Den europæiske passagertogs- og godstogstrafik fungerer ikke altid optimalt, hvilket der er mange årsager til. En optimal udnyttelse af jernbanenettet og dets kapacitet har mange fordele for jernbaneoperatørerne, herunder klimamæssigt men også omkostningsmæssigt. Det kan Kommissionens forslag hjælpe til med.

Dansk Erhverv støtter forslaget, der sigter på at øge tilgængeligheden af infrastruktur gennem bedre planlægnings- og tildelingsprocesser og forbedret koordinering på tværs af grænserne. Udfordringer er grænseoverskridende og skal løses på EU-niveau.



Infrastrukturforvalterne af jernbanenettet spiller en afgørende rolle i at sikre forskellige jernbanekunders behov. Derfor er det vigtigt, at regulering af dem er tidssvarende. Infrastrukturforvalterne skal have de rette rammevilkår men også pålægges forpligtelser, der fordrer den bedst mulige udnyttelse af jernbanenettet, hvor jernbanevirksomhedernes behov og anmodninger i videst muligt omfang bliver opfyldt i samspil med hensyn til infrastrukturen.

Hensigten med forslaget om at indføre bedre koordineringsmekanismer på EU-plan for at lette grænseoverskridende jernbanetransport, der skal sikre, at jernbanegodstransportens behov for infrastrukturkapacitet integreres fuldt ud og i højere grad tages i betragtning i kapacitetsforvaltningen af hele nettet, hilses velkommen.

Et styrket samarbejde inden for det europæiske netværk af infrastrukturforvaltere er positivt. Kapacitetsflaskehalse på jernbanenettet er et problem, som forslaget skal arbejde på at forbedre, så det i højere grad bliver muligt for godstransporten at finde kapacitet, når transportbehovet er der. Prioriteringen af kapacitet til gods på banen kan til tider være en udfordring, som giver forstyrrelser i forsyningskæderne, og derfor vil ekstra kapacitet være kærkommen på området.

Det er også vigtigt, at der er fri og lige adgang til jernbanenettet, og at tildelingen af kapacitet foregår på en smidig og fleksibel måde, og det skal ændringer understøtte.

Dansk Industri:

DI Transport finder Kommissionens initiativ hensigtsmæssigt, og kan tilslutte os formålet med forslaget, der skal fremme den grønne omstilling og effektivisere den europæiske jernbaneinfrastruktur og kapacitet. Det er dog væsentligt, at initiativet ikke leder til yderligere bureaukratisering.

DI Transport bifalder i særdeleshed, at der lægges op til øget koordination og samarbejde mellem infrastrukturforvalterne og kapacitetstildelingen til grænseoverskridende trafik, herunder intentionen om etableringen af et "one-stop-shop" system ved tildeling af kanaler.

Med forslaget lægges der op til at styrke visse dele af ENIMS' virkefelt. Det er dog vigtigt, at ENIMS ikke tildeles beføjelser på de nationale forhold. Vi bemærker imidlertid positivt, at forslaget lægger op til, at der kan afgives anbefalinger og henstillinger til infrastrukturforvalterne. ENIMS får til opgave at udvikle en europæisk ramme



for koordinering af grænseoverskridende trafik mv. men det synes dog noget upræcist beskrevet.

Det fremgår af forslaget betragtning 12, at man skal have mulighed for at reservere kanalkapacitet for operatører med relativt ustabil/ svingende behov. Herved kan der være en risiko for at man blokerer kapacitet, der ikke udnyttes. Det er derfor afgørende, at der findes en balanceret løsning, der tager for højde godstransportens behov uden at blokere unødigt for passagertransporten.

Vi bemærker, at forslaget lægger op til at Kommissionen kan vedtage delegerede retsakter med henblik på at sikre en effektiv tildelingsproces. Vi finder, at delegerede retsakter kun bør finde anvendelse på en transparent, og for markedet gennemsækelig vis, og efter rådgivning fra ENIM eller ENRBB.

Der lægges op til ikrafttræden den 1. januar 2026. Vi bemærker dog, at der på visse områder lægges op til at ikrafttræden først finder sted efter december 2029. De områder, der senere træder i kraft er ret centrale områder, herunder søgning af kapacitet på tværs af medlemslandene. Vi finder, at det må undersøges, om disse elementer kan implementeres tidligere.

DSB:

DSB byder velkommen, at EU-Kommissionen ønsker at styrke den internationale jernbanetransport. Det er positivt, at EU-Kommissionen vil forbedre og øge kapaciteten på det internationale jernbaneland. Det nuværende set-up for tildeling af kanaler er uhensigtsmæssigt ift. at sikre en bedre udnyttelse af infrastrukturen særligt i forbindelse med sporarbejder. Endvidere mangler infrastrukturforvalterne økonomiske incitamentter til at tilgodese operatørerne og dermed kunderne både nationalt og på tværs af grænserne.

DSB bifalder, at der med forslaget lægges op til en øget koordination og samarbejde mellem infrastrukturforvalterne om kapacitetstildeling til grænseoverskridende jernbaneforbindelser. Det er positivt, at EU-Kommissionen foreslår, at en operatør som ønsker at køre grænseoverskridende trafik kan sende en ansøgning om kanaltildeling til infrastrukturforvalteren i det ene medlemsland, som skal koordinere tilbagemeldingen med infrastrukturforvalteren i nabolandet. Det er DSB's vurdering, at det vil bidrage til, at det bliver mindre ressourcekrævende for operatørerne at søge kanaler til grænseoverskridende trafik.



Det er positivt, at infrastrukturforvalteren med forslaget skal undersøge, om der er mulighed for at omlægge trafikken, hvis der er spæringer på banen (artikel 42). Dermed er der mindre risiko for, at operatøren må aflyse togafgange pga. sporarbejde.

Med forslaget styrkes ENIMS (European Network of Infrastructure Managers) rolle. Det er positivt, at de "kun" kan afgive anbefalinger og henstillinger til infrastrukturforvalterne og ikke træffe afgørelser om nationale forhold i medlemsstaterne.

I forslaget fremgår det, at ENIM skal udvikle og vedtage en europæisk ramme for koordinering af grænseoverskridende trafik, trafikforstyrrelser og krisestyring. Det er uklart, om det vil få en positiv betydning for operatørerne. Kommissionen giver ENIM en række opgaver, de skal blandt andet udarbejde nogle principper og procedurer for styringen af jernbanekapacitet. Infrastrukturforvalterne skal tage udgangspunkt i principperne, når de udarbejder en netværksredegørelse, og de skal forklare eventuelle afvigelser. Det fremgår ikke i forslaget, hvad principperne og procedurerne skal indeholde, derfor er det uklart, om det vil have en positiv eller negativ konsekvens for operatørerne. Det er i den forbindelse vigtigt, at der ikke blot tilføres et ekstra lag i beslutningsprocessen som øger kompleksiteten og forlænger arbejdsprocessen.

I forslaget fremgår det, at ENIM skal overvåge og benchmarke infrastrukturforvalternes performance (artikel 49). Det kan bidrage til at øge infrastrukturforvalternes fokus på at overholde fastlagte deadlines. Det fremgår endvidere i artikel 49, at infrastrukturforvalteren skal måle jernbanetransport-service. ENIM skal senest 12 måneder efter ikrafttrædelsen af forordningen udarbejde nogle principper for denne evaluering, som infrastrukturforvalteren kan tage udgangspunkt i (artikel 50). Endvidere skal ENIM udarbejde en performance review rapport senest 24 måneder efter forordningens ikrafttrædelse, som omfatter infrastrukturforvalternes performance og jernbanetransportservice på det europæiske TEN-T net (artikel 51). Det er uklart, hvordan der vil blive fulgt op på rapporten. I artikel 52 fremgår det, at EU-Kommissionen kan etablere et uafhængigt organ, som kan evaluere rapporten. Det er dog ikke et krav.

DSB noterer sig, at EU-Kommissionen kan vedtage delegerede retsakter til at ændre afsnit 4, 5, 6 og 7 i bilag 1 (art. 38, stk. 3) med henblik på at sikre en effektiv tildelingsproces. Delegerede retsakter skal forstås som den sidste mulighed, f.eks. når infrastrukturforvalterne i ENIM ikke kan blive enige. Det skal bemærkes, at de delegerede retsakter ikke bør give anledning til ustabilitet og mangel på



gennemsigtighed, og de skal være baseret på råd fra ENIM eller ENRRB (European Network of Rail Regulatory Bodies). Det er afgørende, at hensigten med delegerede retsakter er kendt på forhånd, og at sektoren bliver tilstrækkeligt involveret.

EU-Kommissionen opdeler i forslaget kapacitetstildelingsprocessen i tre faser henholdsvis, ”den strategiske kapacitetsplanlægning”, ”planlægning og allokering af kapacitet” og ”tilpasning samt replanlægning af kapacitet”. Det er DSB’s vurdering, at de tre faser er en formalisering af den eksisterende proces i Danmark, hvor Banedanmark offentliggør en kapacitetsstrategi, en netredegoelse for det efterfølgende år og fastlægger rammerne for ugeplanlægning.

Det fremgår i artikel 17, at kapacitetsmodellen skal balancere infrastrukturforvalterens og operatørens behov. Det er uklart, hvordan denne balance kan tilgodeses.

I artikel 22 fremgår det, at infrastrukturforvalteren skal udarbejde kapacitetsanalyser ved opbrugt kapacitet med henblik på, at flaskehalse kan blive udbedret. Det er DSB’s vurdering, at det vil give øget transparens. Det vil forhåbentlig bidrage til, at der kommer mere fokus på, hvor der er flaskehalse på jernbanen.

Med forslaget får Banedanmark en rolle i forhold til at tildele kapacitet til operatører, som ønsker at anvende DSB’s servicefaciliteter (artikel 29). Det er DSB’s opfattelse, at der i den eksisterende gennemførelsesforordning 2017/2177 er mulighed for at sikre en god adgang til servicefaciliteterne på ikke diskriminerende vilkår. På nuværende tidspunkt kan jernbaneoperatøren ansøge om adgang og kapacitet på en simpel måde ved at kontakte den ansvarlige for servicefaciliteten, hvorfor der ikke er behov for at regulere adgangen til servicefaciliteter i forslaget. Det bør være frivilligt for operatøren, som er ansvarlig for servicefaciliteten, om de ønsker at indgå en aftale med infrastrukturforvalteren, om at denne varetager kapacitetstildelingen, uagtet om den ansvarlige for servicefaciliteten stiller oplysningerne til rådighed digitalt i overensstemmelse med gennemførelsesforordning 2017/2177 artikel 6,3. En tvungen ordning kan medføre, at den ansvarlige for servicefaciliteten og jernbaneoperatøren skal bruge flere ressourcer på administration, da jernbaneoperatøren forsat skal indgå en benyttelses- og betalingsaftale med den ansvarlige for servicefaciliteten. I det omfang servicefaciliteten ligger på et privatejet spor vil brug af en lods forsat skulle koordineres med den ansvarlige for servicefaciliteten.

Operatørerne får med forslaget mulighed for at ansøge om ramme-kapacitet, som omfatter mere end en køreplansperiode (artikel 31).



Forslaget kan have den konsekvens, at det bliver sværere at søge om ny kapacitet til internationale ruter.

Det fremgår i afsnit 12 på side 13 i forslaget, at nogle godsoperatører har udfordringer med at forudsige deres kapacitetsbehov, så de kan ansøge om kanaler i tilstrækkelig tid i den nuværende kanaltildelingsproces. Derfor lægger EU-Kommissionen op til, at infrastrukturforvalteren med forslaget kan reservere ad-hoc kapacitet til senere tildeling. Det kan have den konsekvens, at en godsoperatør vil få tildelt en kapacitet, som tidligere er blevet udnyttet af en passageroperatør. Set fra et passageroperatørsynspunkt er det uhensigtsmæssigt, at infrastrukturforvalteren har mulighed for at reservere kanaler til godstransport. Dette skal også ses i lyset af, at de to kanaler som i dag er fastlagt til gods på hovedstrækningen, sjældent udnyttes fuldt ud, hvorfor ledig kapacitet går tabt.

Med forordningen indføres nogle kompensationsmekanismer, hvor infrastrukturforvalteren under visse omstændigheder skal betale kompensation til operatøren, hvis der foretages justeringer i den tildelte kapacitet (artikel 40). Kompensationen vil kunne dække nogle af DSB's udgifter til indsættelse af erstatningstransport. Men det primære formål hermed bør efter DSB's opfattelse være, at kompensationen skal have en sådan størrelse, så infrastrukturforvalteren har et større incitament til i langt større grad at tage hensyn til operatøren og dermed kunderne.

Det fremgår endvidere af forslaget, at operatøren under visse omstændigheder skal betale en kompensation til infrastrukturforvalteren, hvis en tildelt kanal ikke udnyttes (artikel 40). ENIM skal fastlægge de nærmere betingelser for, hvornår der skal betales kompensation. Infrastrukturforvalteren skal offentliggøre kompensationsstørrelsen i netværksredegørelsen. DSB vil med interesse følge dette arbejde.

DSB værdsætter, at EU-Kommissionen lægger op til en sammenhængende digitaliseringsproces ved anvendelse af fælles it-værktøjer og togrelateret datadeling blandt interessenter (artikel 62). Det vil bidrage til at øge kapacitetstildelingsprocessens gennemsigtighed og effektivitet.

EU-Kommissionen lægger op til, at forordningen træder i kraft den 1. januar 2026. Imidlertid vil en række væsentlige bestemmelser om blandt andet søgning af kapacitet på tværs af medlemslande og finansielle instrumenter først træde i kraft fra overgangen til køreplanen for 2030 i december 2029. Det er DSB's vurdering, at ovenstående elementer bør træde i kraft den 1. januar 2026.



Jernbanenævnet:

Generelle bemærkninger:

Der er tale om et meget omfattende forslag, som skal imødekomme behovet for en tiltrængt reform med mere sammenhængende regulatoriske rammer for forvaltning af infrastrukturen og trafikstyringen.

Til dette formål forekommer selve reguleringsformen hensigtsmæssig, herunder at det sker ved en forordning med direkte anvendelige bestemmelser om tidslinjer, frister og procedurer, som derudover kan blive præciseret nærmere af kommissionen med gennemførelsesforordninger.

Forslaget tilstræber at modernisere de gældende regler på en række vigtige områder, herunder reglerne om midlertidige kapacitetsrestriktioner, overbelastet infrastruktur, prioritetskriterier, ændringer af tildelt kapacitet og kompensationer herfor, beredskab og kri-sehåndtering samt digitalisering, m.v.

Mange af bestemmelserne er imidlertid formuleret på en måde, som gør det uklart, hvorvidt de er bindende for infrastrukturforvalterne. Eksempelvis forekommer formuleringen ”*take account of*” 62 gange i forslagets 77 bestemmelser. Som et andet eksempel kan nævnes formuleringen (artikel 6, stk. 1): ”*Infrastructure managers shall strive to follow common principles ...*”. Uklare formuleringer som disse vil kunne give anledning til tvister og være mindre egnede i forhold til at opnå ensartet praksis blandt medlemsstaterne.

En række nye opgaver vil medføre behov for øgede ressourcer til JBN's drift:

Forslaget rummer en række nye opgaver i tillæg til de nuværende opgaver for de nationale tilsynsorganer, som vil medføre behov for øgede ressourcer til JBN's drift, herunder navnlig opgaverne omtalt i følgende af forslagets artikler:

18, stk. 9.

27, stk. 7.

29, stk. 6.

31, stk. 1.



32, stk. 5 (3. afsnit).

33, stk. 5-6.

37, stk. 3.

40, stk. 3.

52, stk. 5.

64, stk. 6.

65-70.

Blandt andet vil JBN skulle bruge yderligere ressourcer i forbindelse med øget repræsentation i ENRRB, som efter forslaget skal oprettes som et formelt organ med en række opgaver og et selvstændigt sekretariat, hvortil Jernbanenævnet vil skulle bidrage med finansiering.

Såfremt forslaget vedtages i sin nuværende form, vil der derfor være behov for regulering af satsen efter jernbanelovens § 111, som opkræves hos jernbanevirksomhederne til JBN's drift.

Øvrige bemærkninger til indholdet af enkelte af forslagets bestemmelser:

Artikel 6:

Infrastrukturforvalternes organisation (ENIM) skal vedtage overordnede rammer og principper for forvaltning af infrastrukturen, som herunder også skal indeholde rettigheder og forpligtelser for operatører af servicefaciliteter. Servicefacilitetsoperatørerne ses imidlertid ikke at have muligheder for at varetage deres interesser i den forbindelse.

Endvidere vil ENIM eksempelvis også efter artikel 6 skulle vedtage harmoniserede procedurer for håndtering af ændringer af tildelt kapacitet.

Forslaget ses ikke at rumme mulighed for, at hverken de nationale tilsynsorganer, ENRRB eller medlemsstaterne kan intervenere over for ikrafttrædelsen af blandt andet de af ENIM vedtagne rammer og principper.

Artikel 29:



Hvilke operatører af servicefaciliteter, der skal indgå i koordinationsprocessen med infrastrukturforvalterne, bør ikke afhænge af, hvorvidt operatørerne offentliggør realtidsdata i henhold til artikel 6, stk. 3, i gennemførelsesforordningen om servicefaciliteter.

Kun meget få operatører (om nogen overhovedet) offentliggør realtidsdata i henhold til førnævnte bestemmelse.

Der bør derfor i stedet angives et kriterie for, hvilke servicefacilitetsoperatører, der skal indgå, hvilket kunne være operatører af "væsentlig betydning".,

Undtagelsesbestemmelsen i stk. 6, kan herefter udgå, og førnævnte foreslåede kriterie vil efter forslaget vedtagelse kunne præciseres nærmere af Kommissionen i en gennemførelsesforordning eller af ENRRB.

Artikel 32, stk. 5 (3. afsnit):

Bestemmelsen er udformet således, at der kan klages til tilsynsorganet allerede når der foreligger et **udkast** til afgørelse (jf. formuleringen "intention to refuse a request").

Det gælder imidlertid som almindeligt princip for administrative rekursordninger, at en klage til en klagemyndighed over en afgørelse truffet af førsteinstansen først kan indgives, når der foreligger en endelig afgørelse fra førsteinstansen.

Dette princip - som i øvrigt generelt er lagt til grund for administrative rekursordninger efter både dansk forvaltningsret og EU-retten - rummer åbenlyse fordele.

Formålet med at fremsende et afgørelsesudkast til en part er således typisk, at parten skal have lejlighed til at kommentere udkastet med mulighed for eventuelt at påvirke afgørelsen, eksempelvis ved at korrigere de faktuelle oplysninger, som indgår i afgørelsesudkastet.

Det giver derfor ingen mening at introducere en klageadgang allerede inden der foreligger en endelig afgørelse fra førsteinstansen.

Bestemmelsens formulering må derfor præciseres således, at en klage til tilsynsorganet først kan indgives, når der måtte foreligge et endeligt afslag fra infrastrukturforvalteren.

Artikel 33, stk. 5:



Efter bestemmelsen skal tilsynsorganet hvert andet år afgive en vejledende udtalelse om behovet for at ændre kapacitetsmodellen.

Værdien af en sådan udtalelse fra tilsynsorganet er imidlertid tvivlsom, så længe den ikke er bindende for infrastrukturforvalteren.

Bestemmelsen bør derfor enten udgå eller ændres således, at tilsynsorganets udtalelser er bindende.

Artikel 40, stk. 6:

Muligheden for at konsultere ENRRB bør suppleres med en frist for ENRRB til at afgive svar i tilfælde af de nævnte konsultationer.

Artikel 64, stk. 3:

Det ville være hensigtsmæssigt, hvis nationale tilsynsorganers mulighed for at anmode ENRRB om en udtalelse til brug for en konkret sag suppleres med en frist for ENRRB til at besvare sådanne anmodninger. Fristen kunne eventuelt være 3 måneder efter modtagelsen af alle relevante oplysninger.

Artikel 65, stk. 3-5:

Efter bestemmelserne skal berørte parter kunne anmode ENRRB om en vejledende udtalelse eller anbefalinger i konkrete sager.

Dette vil på den ene side kunne fremme mere korrekt, ensartet og sammenhængende praksis i medlemsstaterne, men på den anden side må det også formodes at føre til et væsentligt øget forbrug af ressourcer samt forsinkelser af behandlingen af de enkelte konkrete sager.

Værdien af et sådant øget administrativt ressourceforbrug og forlænget sagsbehandlingstid er begrænset så længe ENRRB's rolle alene er at afgive vejledende udtalelser og anbefalinger.

JBN foreslår på denne baggrund, at ENRRB's rolle styrkes. En måde at opnå dette kunne være at tilføje en bestemmelse om, i det omfang ENRRB afgiver udtalelser om generel fortolkning af bestemmelser i forordningen eller direktivet, vil de nationale tilsynsorganer være forpligtet til at lægge en sådan fortolkning til grund i forbindelse med afgørelserne i konkrete sager.

Artikel 68:



Efter forslaget har hverken ENRRB eller medlemsstaterne nogen beføjelser overfor ENIM.

Dette vil svække kontrollen med infrastrukturforvalterne.

Det vil således efter forslaget være op til hvert enkelt nationalt tilsynsorgan at tage stilling til betydningen af eksempelvis rammevilkår for forvaltning af infrastrukturen, som ENIM vedtager efter artikel 6.

Det ville kunne skabe en mere effektiv og ensartet forvaltning, såfremt ENRRB's kompetencer udvides til også at omfatte de af ENIM vedtagne rammevilkår i henhold til artikel 6.

En sådan kompetence for ENRRB ville indebære mulighed for at gribe ind overfor rammevilkår, eksempelvis hvis de strider imod forordningen eller ikke er egnede til at understøtte effektiv trafikstyring og forvaltning af infrastrukturen.

JBN kan som en konkret sagstype, hvori førnævnte kan få betydning, henvise til en aktuel sag, hvori nævnet på en række punkter har anmodet Banedanmark at ændre håndteringen af midlertidige kapacitetsbegrænsninger i forbindelse med sporarbejder. Når der foreligger en endelig afgørelse i sagen, vil Transportministeriet modtage en kopi til orientering. I en sådan sag ville det – alt andet lige – formentlig være vanskeligere for JBN at anmode om ændringer af forhold omfattet af rammevilkår, som er vedtaget af ENIM. Derimod ville det give rigtig god mening, hvis ENRRB havde kompetence til at regulere rammevilkår vedtaget af ENIM, hvorved det således med én enkelt afgørelse ville kunne skabes klarhed om rammevilkårene herunder også i forhold til andre medlemsstater.

Rådet for Bæredygtig Trafik:

Vi finder helt generelt forslagene fra Kommissionen ganske fornuftige og helt nødvendige for at sikre en god international jernbanetrafik i fremtiden.

Der er, som det også fremgår af forslagets baggrund, i dag store problemer for både passager- og godstrafik over grænserne flere steder i Europa. Også til og fra Danmark.

Det er derfor bydende nødvendigt at få styr på denne trafik, så den nødvendige overflytning af trafik fra vej/fly til bane kan realiseres.



Der har i de senere år været en større og større interesse for at anvende passagertog på internationale rejser, ikke mindst med nattog, og flere operatører har indsat tog gennem Danmark. Der arbejdes desuden blandt endnu flere operatører på at oprette nye forbindelser i de kommende år.

Det vil ikke mindst gælde når Femerforbindelsen åbner, hvor der må forventes en stor stigning i antallet af både passager- og ikke mindst godstog via denne forbindelse.

Dette vil utvivlsomt betyde et stærkt pres på kapaciteten på strækninger, hvor der allerede i dag er stor udnyttelse.

Vi finder derfor også, at bestemmelsen om at se på hvor infrastrukturen giver eller kommer til at give kapacitetsudfordringer er en vigtig og central del af forslaget, der bør bakkes op om. (Artikel 23, Kapacitetsforbedringsplan).

Vi er i den forbindelse derfor også uforstående overfor den passus, der er om dette i notatet af 22. september 2023 til TRU om det kommende års transportpolitiske arbejde i EU, <https://www.ft.dk/samling/2022/almdel/TRU/bilag/300/2753815.pdf>, om arbejdet med TEN-T forordningen, om at Kommissionen ikke må få indflydelse på prioriteringerne i de nationale infrastrukturplaner.

Dette vil jo betyde, at der så ikke sker de ønskede og helt nødvendige udbygninger og forbedringer af infrastrukturen i Danmark.

Det bemærkes, at sådanne projekter må kunne forventes at få en betydelige økonomiske støtte fra EU. Også selv om de samtidig kan forbedre den indenlandske jernbanetrafik i betydeligt omfang.

Som eksempler på infrastruktur, der allerede i dag giver kapacitetsudfordringer på strækninger i TEN netværket kan nævnes følgende:

- Enkeltsporet mellem Padborg og Tinglev, der først er planlagt etableret efter 2030.
- Enkeltsporet og manglende elektrificering mellem Aalborg og Hirtshals/Frederikshavn.
- Overhalingsmuligheder mellem Øresundsbron og Kalveboderne, hvor der kun er planlagt ét overhalingsspor over Kalvebod Fælled og ikke de to, der er nødvendige.



- Kapaciteten for ikke mindst godstog mellem Vigerslev og Høje Taastrup, hvor de fleste godstog er tænkt at køre på grund af mangelfuld udflætning til København-Ringstedbanen nord for Ny Ellebjerg. Her vil en forlængelse af S-banen til Roskilde endvidere forstærke presset på kapaciteten for alle andre tog, og bør derfor undlades, mens der i stedet bør ske en udbygning til 5-6 spor mellem Vigerslev og Høje Taastrup.
- Manglende niveaufri udflætning ved Ringsted.

Mange af disse anlæg vil ud over at sikre den internationale trafik også gavne den indenlandske trafik. F.eks. ved at der igen kan køre direkte fjern tog fra København til Frederikshavn.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Flere lande har udtrykt, at forslaget kræver en større gennemarbejdning, samt at de ønsker at bevare jernbanekorridorerne, herunder med fokus på medlemsstaternes rolle i forhold til tildeling af kanaler.

En del medlemsstater har ligeledes udtrykt betænkelighed eller modstand mod forslagets brug af delegerede og gennemførelsesretsakter.

Flere medlemsstater forholdt sig ligeledes kritiske over for den foreslåede organisering. Særligt fremhæves den store usikkerhed omkring de økonomiske konsekvenser, idet en del vilkår, herunder omkring kompensationsordningen, først vil blive fastlagt efter forordningens vedtagelse ved beslutning gennem ENIM eller gennem Kommissionens brug af delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter.

Flere medlemsstater ønsker en mere formel rolle tildelt medlemsstaterne i forslaget, herunder i forbindelse med kapacitetstildeling, idet størstedelen af jernbaneinfrastrukturinvesteringer finansieres af medlemsstater.

Der er dog overordnet set en positiv holdning til forslagets intention om at sikre fleksibel og effektiv kanaltildeling (TimeTable Redesign/TTR).



10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen har sympati for hensigten med forordningsforslaget og støtter en effektivisering af den europæiske jernbaneinfrastruktur og kapacitet.

Regeringen mener dog ikke, at forslaget leverer på formålet på en hensigtsmæssig måde, og er derfor i udgangspunktet kritisk over for forslaget, som det foreligger nu. Dette skyldes primært, at regeringen umiddelbart vurderer, at forslaget risikerer at komplicere processen for kapacitetstildeling frem for at forsimple den. Samtidig har forslaget en række afledte konsekvenser for muligheden for at gennemføre jernbaneprojekter og indfører nye bureaukratiske processer.

Forordningsforslaget giver i sin nuværende form anledning til en række spørgsmål, som forslaget blandt andet lægger op til skal adresseres i regi af ENIM eller gennem delegerede retsakter eller gennemførelsesretsakter. Dette gør det ligeledes svært at anskue og konkretisere konsekvenserne af forslaget.

Den europæiske jernbanesektor er tungt reguleret af meget komplekse retsakter, hvorfor det er særligt vigtigt, at fremtidig regulering på jernbaneområdet enten forsimples krav og regulering eller overskueliggør krav og regler for aktører på jernbaneområdet.

Regeringen ser gerne, at samtlige tekniske krav og vilkår, som eksempelvis fastlæggelse af kompensationsordninger, fastlægges i forordningen frem for efterfølgende i delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, idet brugen af delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter kan give anledning til usikkerhed og manglende gennemsigtighed.

Regeringen vil efterstræbe en konkretisering og forsimpning af forslaget, således at jernbaneaktører kan gennemskue forordningsforslagets forpligtelser og rettigheder, og konsekvenserne af forslaget bliver gennemsikkelige.

Regeringens endelige stillingtagen afventer en nærmere vurdering af de statsfinansielle, samfunds- og erhvervsøkonomiske konsekvenser.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.