



SAMLENOTAT

18. marts 2024

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

Revideret notat. Ændringer er markeret med streg i marginen.

KOM (2023) 443

1. Resumé

Kommissionen har den 11. juli 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.

Der har været afholdt en række arbejdsgruppemøder under det spanske formandskab, hvor artikelgennemgang af Kommissionens forslaget blev afsluttet. Forslaget er nu under behandling på arbejdsgruppeniveau under det belgiske formandskab.

Der er oversendt grund- og nærhedsnotat til Folketingets Europaudvalg den 20. oktober 2023.

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 jernbaneanområde, 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 for-



venter, 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, kompensation, 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 jernbanenet. 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 (Timetable 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. Ram-



merne 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 mulighed 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 forordningsforslaget.

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.

Jernbaneområdet 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. Nye beslutningsprocesser ventes at forsinke og komplicere infrastrukturforvalteres kapacitetsforvaltning og føre til kapacitetsforvaltning der oftere vil være ugunstig for Banedanmarks infrastrukturprojekter og indenlandsk passagertrafik.

Forslaget vil også medføre behov for at implementere det nye køreplanskoncept for tildeling af kapacitet (Timetable Redesign/TTR) og sikre oplæring og træning af medarbejdere. Hertil kommer 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, herunder ved grænseoverskridende rejser. Hvis infrastrukturforvalteren eksempelvis skal betale en kompensation til en jernbanevirksomhed, skal kompensationsudbetalingen afholdes af infrastrukturforvalterens bevillinger givet på Finansloven. Hvis en jernbanevirksomhed, der har en trafikløberkontrakt 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 udføre offentlig service trafik.

Der lægges dog på nuværende tidspunkt op til, at kompensationsordningen ikke gælder i tilfælde af force majeure, eller hvis infrastrukturforvalteren kan anvise alternative ruter til ansøgeren. Sidstnævnte undtagelsesmulighed bliver svær for Danmark at gøre brug af, idet Danmark har en geografisk udfordring ved et spinkelt baneanet stort set uden omkørselsmuligheder. Her tænkte det dog, at en delvis løsning vil komme, når Femern-Belt forbindelsen forventes åbnet i 2029.

Som noget nyt lægges der i forslaget op til, at det skal være muligt at tildele kapacitet til jernbanevirksomheder helt op til 5 år ud i fremtiden, hvor det på nuværende tidspunkt tidligst sker ét år før, at kapaciteten skal benyttes. Ændringen kan have stor betydning for fremtidige handlerum og fleksibilitet med hensyn til planlægning af infrastrukturprojekter, vedligeholdelse og fornyelse, og kontrakter med entreprenører.

Der vil være risici for øget behov for træk på den centrale anlægsreserve, fordyrelser af projekter, herunder forøgede tilbudspriser, samt opbygning af et vedligeholdelsesmæssigt efterslæb på banen og et dertil følgende behov for yderligere finansiering af vedligehold af banen.

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.



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

Det er forventningen, 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.

Hertil kan der skabes skæve incitamenter til at reservere unødigt meget kapacitet til at gennemføre anlægsprojekter for at undgå, at eventuelle forsinkelser udløser kompensation til jernbanevirksomheder. Dette vil modarbejde forslagets formål om mere og bedre udnyttelse af jernbanekapaciteten.

Forslaget medfører dog positive samfundsøkonomiske konsekvenser i form af bedre udnyttelse af den tilgængelige jernbanekapacitet, både nationalt og på EU-plan. Særligt introduktionen af rullende planlægning vil have en positiv effekt på afviklingen af trafik på godsområdet, idet den noget kortere planlægningshorisont bringer bestilling af kapacitet tættere på togkørslen og derfor også tættere på et tidspunkt, hvor der er større klarhed over de faktiske behov.

Samlet set skønnes det dog, at de positive samfundsøkonomiske konsekvenser ikke vil kunne opveje for de negative.



Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget forventes samlet set at medføre positive erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Jernbanevirksomhederne vil få reduceret byrder ved ansøgning om kanaltildeling til grænseoverskridende rejser, idet de ved blot én ansøgning efter forslaget kan få tildelt de krævede kanaler i de forskellige medlemslande. Derudover vil de som noget nyt kunne få kompensation, såfremt infrastrukturforvaltere ændrer ved en allerede tildelt kanal, eksempelvis som følge af sporspæringer, eller hvis baneinfrastrukturen ikke er vedligeholdt i tilstrækkeligt omfang.

Omvendt vil jernbanevirksomhederne også kunne blive pålagt at betale kompensation til infrastrukturforvaltere, hvis en ændring til kapacitetstildeling er forårsaget af jernbanevirksomheden.

Forslaget forventes dog at medføre behov for øgede ressourcer til Jernbanenævnet til at varetage de nye opgaver, der følger af forslaget. Nævnets omkostninger forbundet hermed forventes at kunne dækkes af en øget afgiftsopkrævning fra de jernbanevirksomheder, som Jernbanenævnet fører tilsyn med efter jernbanelovens regler.

Det forventes samlet set, at forslagets positive gevinster for erhvervslivet overstiger de negative.

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 hørings svar var den 6. september 2023.

Transportministeriet har modtaget hørings svar fra Dansk Erhverv, Dansk Industri, DSB, Jernbanenævnet og Rådet for Bæredygtig Trafik. Der henvises til grund- og nærhedsnotatet af 20. oktober 2023, hvor hørings svarene indgår.



9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Overordnet set har medlemslandene taget positivt imod forslaget formål. Flere medlemslande har dog indledningsvist givet udtryk for, at forslaget vil kræve en større gennemskrivning for at blive vedtaget.

Størstedelen af medlemslandene har udtrykt skepsis over den store brug af delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter i forslaget samt, at der er en række uklarheder i forslaget, som ønskes udpenslet.

Enkelte lande har flaget forslagets uklare økonomiske konsekvenser, herunder som følge af, at væsentlige udgiftsdrivende elementer først fastlægges efter forslagets vedtagelse. Dette gælder f.eks. fastlæggelse af rammerne for kompensationer.

10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen støtter overordnet forslagets formål om bedre udnyttelse af den europæiske jernbanekapacitet.

Regeringen mener dog ikke, at forslaget lever op til formålet på en omkostningseffektiv og hensigtsmæssig måde, hvorfor regeringen indtager en kritisk og konstruktiv tilgang til forslaget. 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 svært på forhånd 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 direkte i forordningen frem efter forordningens vedtagelse, idet det



kan gøre forslaget gennemskueligt for alle aktører på jernbaneområdet.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Der er oversendt grund- og nærhedsnotat den 20. oktober 2023.

Sagen har været til orientering den 1. december 2023.