



Bruxelles, den 21. april 2026  
(OR. en)

16833/1/25  
REV 1 ADD 1

---

---

Interinstitutionel sag:  
2023/0271(COD)

---

---

TRANS 650  
CODEC 2139  
*PARLNAT*

### **RÅDETS BEGRUNDELSE**

---

Vedr.: Rådets førstebehandlingsholdning med henblik på vedtagelse af EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om udnyttelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet i det fælles europæiske jernbaneområde, om ændring af direktiv 2012/34/EU og om ophævelse af forordning (EU) nr. 913/2010

- Rådets begrundelse
- Vedtaget af Rådet den 21. april 2026

---

## I. INDLEDNING

1. Den 11. juli 2023 forelagde Kommissionen Rådet og Europa-Parlamentet et forslag<sup>1</sup> 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. Forslaget er baseret på artikel 91 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) og forhandles efter den almindelige lovgivningsprocedure.
2. Rådet vedtog sin generelle indstilling på samlingen i TTE-Rådet (transport) den 18. juni 2024.
3. Europa-Parlamentet vedtog sit forhandlingsmandat på plenarmødet den 12. marts 2024.
4. Der blev afholdt en første trilog den 19. november 2024, hvor der blev givet et generelt mandat til forhandlinger på teknisk plan. Der blev afholdt yderligere to triloger den 3. marts 2025 og den 10. juni 2025. På den fjerde og sidste trilog den 18. november 2025 nåede Rådet og Parlamentet til foreløbig enighed.
5. Den 19. december 2025 analyserede De Faste Repræsentanters Komité den endelige kompromistekst med henblik på at nå til enighed og bekræftede den.
6. Den 27. januar 2026 sendte TRAN-udvalgets formand en skrivelse til formanden for De Faste Repræsentanters Komité, hvori det bekræftes, at hvis Rådet godkender den aftalte tekst ved førstebehandlingen efter jurist-lingvisternes gennemgang, vil Parlamentet godkende Rådets holdning ved andenbehandlingen.

---

<sup>1</sup> 11718/23 + ADD 1-4.

## **II. FORMÅL**

7. Formålet med forordningen er at sikre, at der gælder et fælles regelsæt for driften af jernbanenettets kapacitet. Reglerne om kapacitetstildeling i direktiv 2012/34/EU erstattes af reglerne i denne forordning. Forslaget bygger på det industriledede projekt om omlægning af køreplanen (TTR), hvis formål er at give infrastrukturforvalterne større fleksibilitet med hensyn til både mere langsigtet strategisk planlægning og mere kortsigtet tildeling af kapacitet gennem en ny planlægnings- og tildelingsproces. Ved at påbegynde planlægningen længere tid i forvejen kan der opnås en mere optimal anvendelse af infrastrukturen. Det vil også betyde, at der kan opnås en mere afbalanceret fordeling mellem de forskellige typer brugere af jernbanekapaciteten, uanset om det drejer sig om passagerer eller gods, hvilket navnlig er til fordel for godstransporten, som bør blive mere pålidelig.
8. Kommissionens forslag indebar med hensyn til organisation en øget centralisering på EU-plan i kraft af styrkelsen af Det Europæiske Netværk af Infrastrukturforvaltere (ENIM) og oprettelsen af en ny enhed, nemlig netværkskoordinatoren. Det oprindeligt foreslåede præstationsvurderingsorgan blev ændret til Det Rådgivende Præstationspanel. Efter anmodning fra Europa-Parlamentet vil interessenterne få mulighed for at oprette Den Europæiske Jernbaneplatform (ERP).

## **III. ANALYSE AF RÅDETS FØRSTEBEHANDLINGSHOLDNING**

9. Med udgangspunkt i Kommissionens forslag har Parlamentet og Rådet ført forhandlinger med henblik på at opnå tidlig enighed ved andenbehandlingen på grundlag af Rådets førstebehandlingsholdning. Rådets førstebehandlingsholdning indeholder følgende hovedelementer, som fælleslovgiverne er nået til enighed om.

## Resumé af de vigtigste spørgsmål

10. Med forordningen indføres der nye regler for tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet, som giver mulighed for en mere langsigtet planlægning af togtjenester, og hvorved det tilsigtes at opnå en bedre anvendelse af infrastrukturen og give mulighed for flere togtjenester, både for passagerer og gods. Det nye system er baseret på en omfattende ordning med høringer, så infrastrukturforvalterne bedre kan forstå de forskellige ansøgers behov. Kapaciteten tildeles efter høringsfasen. Når kapaciteten er blevet tildelt, gælder der desuden detaljerede regler, som gør det muligt at ændre i planlægningen. Det nye system er også udformet på en sådan måde, at der kan opnås en bedre koordinering på tværs af grænserne og etableres tjenester på flere net. Der findes også en sanktionsordning, som skal have afskrækkende virkning og forhindre, at der foretages for mange ændringer.
11. En medlemsstat kan udarbejde strategiske retningslinjer til infrastrukturforvalteren baseret på den vejledende udviklingsstrategi for jernbaneinfrastrukturen, men skal samtidig respektere infrastrukturforvalterens operationelle ansvarsområder. Der kan i kraft af disse strategiske retningslinjer tages hensyn til specifikke nationale karakteristika og krav i den overordnede kontekst, hvor tilgangen til planlægning og tildeling af jernbanekapacitet bliver mere europæisk. Det er vigtigt, at medlemsstaterne kan træffe afgørelse om den specifikke karakter af køreplanlægningen, fastsætte minimumsmængder til specifikke typer jernbanetransport og have mulighed for at afspejle nationale prioriteter i parametrene for opdeling af kapacitet og konflikthåndtering.
12. Forvaltningen af jernbaneinfrastrukturkapacitet vil blive baseret på en mere langsigtet planlægning. Hver køreplan, der træder i kraft fra december 2030, og som vil gælde for det efterfølgende år, vil blive udarbejdet og gennemført i tre på hinanden følgende trin: planlægning, tildeling og tilpasning. På hvert trin er der en høringsfase, der giver mulighed for at lytte til ansøgernes behov. For at støtte infrastrukturforvaltere og operationelle interessenter i planlægnings-, tildelings- og tilpasningsprocessen vil ENIM udarbejde en ramme for kapacitetsforvaltning. Denne ramme vil sikre værktøjer, metoder og proceduremæssige ordninger for forvaltning af infrastrukturkapacitet og for samordning mellem infrastrukturforvaltere og andre operationelle interessenter.

1. Planlægning: Infrastrukturforvalterne vil begynde med den strategiske kapacitetsplanlægning og sikre, at disse planer samordnes mellem infrastrukturforvalterne. Det vil gøre det lettere for ansøgere at tilrettelægge grænseoverskridende tjenester. Infrastrukturforvalteren vil med udgangspunkt i den strategiske plan gå i gang med en mere detaljeret planlægning startende med en kapacitetsstrategi, efterfulgt af en kapacitetsmodel og til sidst en kapacitetsforsyningsplan. Der udformes særlige procedurer med henblik på at forvalte stærkt udnyttet eller overbelastet infrastruktur.
2. Tildeling: Efter planlægningen skal rettighederne til at anvende infrastrukturen tildeles ansøgerne, både kapacitetsrettigheder på ét og flere net. For sidstnævnte indeholder forordningen desuden specifikke regler. Tildelingen vil ske via digitale værktøjer og digitale tjenester. Der vil være forskellige måder, hvorpå infrastrukturforvalterne kan tildele kapacitetsrettigheder, og de skal tage hensyn til spørgsmål vedrørende servicefacilitetkapaciteten. Infrastrukturforvalterne skal også integrere infrastrukturarbejder i planlægningen. Hvis der ved afslutningen af tildelingsprocessen fortsat er uoverensstemmelse mellem ansøgernes ansøgninger og den tilgængelige kapacitet, findes der en konfliktløsningsproces. Hvis der ikke kan findes en konsensusbaseret løsning, kan konfliktløsningen føre til anvendelse af en retfærdig, gennemsigtig og ikkeforskelsbehandlende metode baseret på et sæt operationelle, socioøkonomiske og miljømæssige kriterier.
3. Tilpasning: Inden køreplanen træder i kraft, kan både infrastrukturforvaltere og ansøgere ansøge om ændringer. Ansøgninger om ændringer bør dog begrænses i videst muligt omfang. For at undgå for mange ændringer er der indført en sanktionsordning for at afskrække såvel infrastrukturforvaltere som ansøgere fra at ansøge om ændringer.

13. Resultatet af planlægningen og tildelingen er den køreplan, der træder i kraft i begyndelsen af december hvert år. Dette resulterer i trafikstyring baseret på køreplanen. Der kan inden for rammerne af det nye system stadig opstå uventede hændelser, som vil kræve håndtering af forstyrrelser og krisestyring. Det er vigtigt, at alle, der er involveret i trafikstyring, forstyrrelser og kriser, holder hinanden underrettet. ENIM skal udarbejde en ramme til støtte for infrastrukturforvaltere og operationelle interessenter med henblik på at samordne trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring ved hjælp af fælles værktøjer, metoder og proceduremæssige ordninger.
14. ENIM overvåger og benchmarker jernbaneinfrastrukturens præstation. ENIM skal udarbejde en ramme til støtte for infrastrukturforvaltere ved hjælp af fælles værktøjer, metoder og proceduremæssige ordninger med henblik på denne præstationsvurdering. ENIM skal offentliggøre en europæisk præstationsvurderingsrapport og hvert år ajourføre denne rapport. Kommissionen kan oprette et rådgivende præstationspanel som et uafhængigt og upartisk ekspertpanel. Panelet fremsætter henstillinger om præstation og gennemgår udkastet til præstationsrapport og forelægger et selvstændigt afsnit i præstationsvurderingsrapporten.
15. Forvaltning
  1. Forordningen tildeler ENIM nye ansvarsområder: udarbejdelse af de tre rammer og bedre samordning af infrastrukturforvalternes arbejde vedrørende jernbanetransport på flere net. ENIM skal også udpege netværkskoordinatoren efter samtykke fra Europa-Kommissionen.
  2. Netværkskoordinatoren udpeges for at støtte ENIM's arbejde. Denne netværkskoordinator skal varetage ENIM's sekretariatsfunktion, bidrage til udarbejdelsen af rammerne, bidrage til samordningen mellem infrastrukturforvalterne, kortlægge hindringer for jernbanetransport på flere net, fungere som kontaktpunkt og støtte arbejdet med digitalisering.
  3. Det Europæiske Netværk af Tilsynsorganer på Jernbaneområdet (ENRRB) vil få specifikke funktioner i henhold til denne forordning med henblik på at overvåge tilsynsspørgsmål og sikre samordning mellem nationale tilsynsmyndigheder, hvis der opstår problemer med jernbanetransport på flere net.

4. Operationelle interessenter kan beslutte at oprette ERP for at sikre en effektiv høring mellem jernbanesektoren og ENIM.
16. Hvis ENIM ikke formår at fremlægge en eller flere af rammerne eller elementerne deri, eller hvis en eller flere af rammerne eller elementerne deri er utilstrækkelige til at opfylde deres tilsigtede mål, eller en eller flere af rammerne ikke er tilstrækkelige til at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af forordningen, tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage gennemførelsesretsakter med henblik på vedtagelsen af den relevante ramme eller elementer deri.
17. Den første køreplan efter de nye regler i henhold til denne forordning offentliggøres i 2030 og vil finde anvendelse fra den 14. december 2030.

#### **IV. KONKLUSION**

18. Rådets holdning støtter formålet med Kommissionens forslag og afspejler til fulde det kompromis, der blev opnået enighed om under de uformelle forhandlinger mellem Rådet og Europa-Parlamentet med støtte fra Kommissionen.
19. Forordningen om udnyttelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet i det fælles europæiske jernbaneområde, om ændring af direktiv 2012/34/EU og om ophævelse af forordning (EU) nr. 913/2010 vil efter vedtagelsen yde et vigtigt bidrag til transportsektoren.