



Bryssel den 21 april 2026
(OR. en)

16833/1/25
REV 1 ADD 1

Interinstitutionellt ärende:
2023/0271(COD)

TRANS 650
CODEC 2139
PARLNAT

RÅDETS MOTIVERING

Ärende: Rådets ståndpunkt vid första behandlingen inför antagandet av EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om användning av järnvägsinfrastrukturkapacitet i det gemensamma europeiska järnvägsområdet, om ändring av direktiv 2012/34/EU och om upphävande av förordning (EU) nr 913/2010

- Rådets motivering
- Antagen av rådet den 21 april 2026

I. INLEDNING

1. Den 11 juli 2023 förelade kommissionen rådet och Europaparlamentet ett förslag¹ till förordning om utnyttjande av järnvägsinfrastrukturkapacitet i det gemensamma europeiska järnvägsområdet, om ändring av direktiv 2012/34/EU och om upphävande av förordning (EU) nr 913/2010. Förslaget grundar sig på artikel 91 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och förhandlas fram inom ramen för det ordinarie lagstiftningsförfarandet.
2. Rådet antog sin allmänna riktlinje vid mötet i rådet (transport, telekommunikation och energi) den 18 juni 2024.
3. Europaparlamentet antog sitt förhandlingsmandat vid plenarsammanträdet den 12 mars 2024.
4. Ett första trepartsmöte anordnades den 19 november 2024 och ett övergripande mandat gavs till den tekniska nivån. Ytterligare två trepartsmöten anordnades den 3 mars 2025 och den 10 juni 2025. Vid det fjärde och sista trepartsmötet den 18 november 2025 nådde rådet och parlamentet en preliminär överenskommelse.
5. Den 19 december 2025 analyserade Coreper den slutliga kompromisstexten i syfte att nå en överenskommelse och bekräftade den.
6. Den 27 januari 2026 skickade ordföranden för utskottet för transport och turism en skrivelse till Corepers ordförande där man bekräftade att parlamentet, om rådet godkänner den överenskomna texten vid första behandlingen, efter juristlingvisternas granskning, kommer att godkänna rådets ståndpunkt vid sin andra behandling.

¹ Dok. ST 11718/23 + ADD 1–4.

II. SYFTE

7. Syftet med förordningen är se till att ett enda regelverk tillämpas för driften av järnvägsnätets kapacitet. De regler om kapacitetstilldelning som fastställs i direktiv 2012/34/EU ska ersättas med dem som fastställs i förordningen. Förslaget bygger på det industriledda TTR-projektet (Timetable Redesign), som ska ge infrastrukturförvaltarna större flexibilitet för både mer långsiktig strategisk planering och mer kortsiktig kapacitetstilldelning genom en ny planerings- och tilldelningsprocess. Genom att man börjar planera längre i förväg kan infrastrukturen användas mer optimalt. Det kommer också att leda till en mer balanserad fördelning mellan de olika typerna av användare av järnvägskapaciteten, oavsett om det rör sig om passagerare eller gods, särskilt till förmån för godstransporter, som förväntas bli mer tillförlitliga.
8. När det gäller organisationen innebär kommissionens förslag ökad centralisering på EU-nivå genom förstärkning av det europeiska nätverket för infrastrukturförvaltare och inrättande av en ny enhet: nätverkssamordnaren. Det ursprungligen föreslagna organet för prestationsgranskning har omvandlats till den rådgivande prestationspanelen. På Europaparlamentets begäran kommer berörda parter att få möjlighet att inrätta den europeiska järnvägsplattformen (ERP).

III. ANALYS AV RÅDETS STÅNDPUNKT VID FÖRSTA BEHANDLINGEN

9. Med utgångspunkt i kommissionens förslag förde parlamentet och rådet förhandlingar i syfte att nå en tidig överenskommelse vid andra behandlingen på grundval av rådets ståndpunkt vid första behandlingen. Rådets ståndpunkt vid första behandlingen omfattar följande centrala inslag som medlagstiftarna har enats om.

Sammanfattning av huvudfrågorna

10. Genom förordningen införs nya regler för tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet, vilket möjliggör en mer långsiktig planering av tågtrafiken. Därigenom strävar man efter att få till stånd en bättre användning av infrastrukturen och möjliggöra mer tågtrafik, både för passagerare och gods. Det nya systemet bygger på ett omfattande samrådssystem så att infrastrukturförvaltarna kan få bättre förståelse för de olika sökandenas behov. Kapaciteten tilldelas efter samrådsfasen. När kapaciteten har tilldelats gäller också detaljerade regler som möjliggör ändringar av planeringen. Det nya systemet är också utformat på ett sådant sätt att bättre samordning över gränserna och bättre järnvägstrafik på flera järnvägsnät möjliggörs. Det finns också ett system med sanktionsavgifter som ska vara avskräckande och förhindra att alltför många ändringar görs.
11. En medlemsstat får ge infrastrukturförvaltaren strategisk vägledning på grundval av den indikativa strategin för utveckling av järnvägsinfrastrukturen samtidigt som infrastrukturförvaltarens operativa ansvar respekteras. Genom denna strategiska vägledning kan man beakta särskilda nationella särdrag och krav inom ramen för en mer europeisk strategi för planering och tilldelning av järnvägskapacitet. Det är viktigt att medlemsstaterna kan besluta om den specifika tidtabellsutformningen, fastställa minimivolymer för specifika typer av järnvägstransporttjänster och ha möjlighet att återspegla nationella prioriteringar i parametrarna för uppdelning av kapacitet eller konfliktlösning.
12. Förvaltningen av järnvägsinfrastrukturkapaciteten kommer att baseras på en mer långsiktig planering. Varje tidtabell som träder i kraft från och med december 2030 och som kommer att gälla för nästa år kommer att utarbetas och genomföras i tre på varandra följande steg: planering, tilldelning och anpassning. I varje steg genomförs en samrådsfas för att lyssna på de sökandes behov. För att stödja infrastrukturförvaltare och operativa berörda parter i förfarandet för planering, tilldelning och anpassning kommer Enim att utarbeta en ram för kapacitetsförvaltning. Denna ram kommer att tillhandahålla verktyg, metoder och förfaranden för förvaltningen av infrastrukturkapaciteten och för samordningen mellan infrastrukturförvaltare och andra operativa berörda parter.

1. Planering: Infrastrukturförvaltarna kommer att börja med strategisk kapacitetsplanering och se till att dessa planer samordnas mellan infrastrukturförvaltarna. Det gör det lättare för sökande att organisera gränsöverskridande tjänster. Med utgångspunkt i den strategiska planen kommer infrastrukturförvaltaren att genomföra en mer detaljerad planering, först med en kapacitetsstrategi, följt av kapacitetsmodellen och med avslutning i kapacitetsutbudsplanen. Särskilda förfaranden är utformade för att hantera högt utnyttjad eller överbelastad infrastruktur.
2. Tilldelning: Efter planeringen måste rättigheterna att använda infrastrukturen tilldelas de sökande, för såväl kapacitetsrätter för ett enda järnvägsnät som för flera järnvägsnät. När det gäller det sistnämnda fastställs också särskilda regler i förordningen. Tilldelningen kommer att ske via digitala verktyg och digitala tjänster. Infrastrukturförvaltarna kommer att ha olika sätt att tilldela kapacitetsrätter och måste ta hänsyn till frågor som rör kapaciteten i anläggningar för tjänster. Infrastrukturförvaltare är också skyldiga att integrera infrastrukturarbeten i planeringen. Om det i slutet av tilldelningsprocessen kvarstår en konflikt mellan ansökningarna från de sökande och den tillgängliga kapaciteten finns det ett förfarande för konfliktlösning. Om ingen samförståndslösning kan nås kan konfliktlösningen leda till tillämpning av en rättvis, transparent och icke-diskriminerande metod som bygger på en uppsättning operativa, socioekonomiska och miljömässiga kriterier.
3. Anpassning: Innan tidtabellen träder i kraft får både infrastrukturförvaltare och sökande begära ändringar. Begäran om ändringar bör dock begränsas så långt det är möjligt. För att undvika alltför många ändringar har ett system med sanktionsavgifter inrättats för att avskräcka antingen infrastrukturförvaltaren eller den sökande från att begära en ändring.

13. Resultatet av planeringen och tilldelningen är den tidtabell som träder i kraft i början av december varje år. Detta leder till en trafikledning baserad på tidtabellen. Även med det nya systemet kan det inträffa oväntade händelser som kräver störnings- och krishantering. Det är viktigt att alla som deltar i hanteringen av trafik, störningar och kriser håller varandra informerade. Enim kommer att utarbeta en ram för att hjälpa infrastrukturförvaltare och operativa berörda parter att samordna trafikledning samt hantering av störnings- och krishantering med gemensamma verktyg, metoder och förfaranden.
14. Enim ska övervaka och jämföra prestandan hos järnvägsinfrastruktur tjänsterna. Enim kommer att utarbeta en ram för att stödja infrastrukturförvaltare med gemensamma verktyg, metoder och förfaranden för denna prestationsgranskning. Enim kommer att offentliggöra en europeisk prestationsgranskningsrapport och uppdatera denna rapport varje år. Kommissionen får inrätta en rådgivande prestationspanel att agera som oberoende och opartisk expertpanel. Panelen ska lämna rekommendationer om prestationer och granska utkastet till prestationsrapport och presentera ett fristående avsnitt i prestationsgranskningsrapporten.
15. Styrning
 1. I förordningen tilldelas Enim nya ansvarsområden: att inrätta de tre ramarna och att bättre samordna infrastrukturförvaltarnas arbete när det gäller järnvägstrafik på flera järnvägsnät. Enim kommer också att utse nätverkssamordnaren, efter samtycke från Europeiska kommissionen.
 2. En nätverkssamordnare ska utses för att stödja Enims arbete. Denna nätverkssamordnare ska fungera som Enims sekretariat, bidra till utarbetandet av ramarna och till samordningen mellan infrastrukturförvaltare, identifiera hinder för järnvägstrafik på flera järnvägsnät, fungera som kontaktpunkt och stödja digitaliseringsarbetet.
 3. Det europeiska nätverket av regleringsorgan på järnvägsområdet (ENRRB) kommer att få särskilda uppgifter enligt denna förordning för att övervaka regleringsfrågor och samordna mellan nationella regleringsmyndigheter när problem uppstår med järnvägstrafik på flera järnvägsnät.

4. Operativa berörda parter får besluta att inrätta ERP för att säkerställa ett effektivt samråd med järnvägssektorn gentemot Enim.
16. Om Enim skulle underlåta att presentera en eller flera ramar eller delar av dem, eller om en eller flera ramar eller delar av dem är otillräckliga för att uppnå de avsedda målen, eller om en eller flera ramar inte är tillräckliga för att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av förordningen, ges kommissionen befogenhet att anta genomförandeakter för att anta den relevanta ramen eller delar av den.
17. Den första tidtabellen som följer de nya reglerna enligt denna förordning kommer att offentliggöras 2030, och den kommer att börja tillämpas den 14 december 2030.

IV. SLUTSATS

18. Rådets ståndpunkt stöder syftet med kommissionens förslag och återspeglar fullt ut den kompromiss som med kommissionens stöd nåddes i de informella förhandlingarna mellan rådet och Europaparlamentet.
19. När förordningen om användning av järnvägsinfrastrukturkapacitet i det gemensamma europeiska järnvägsområdet, om ändring av direktiv 2012/34/EU och om upphävande av förordning (EU) nr 913/2010 har antagits kommer den att utgöra ett viktigt bidrag till transportsektorn.