

## SAMLENOTAT



Dato 1. september 2020  
J. nr. 2020-5927

### Indhold

1. Forslag til forordning om fastsættelse af foranstaltninger for at bidrage til et bæredygtigt jernbanemarked på baggrund af covid-19-pandemien ..... 2



## 1. Forslag til forordning om fastsættelse af foranstaltninger for at bidrage til et bæredygtigt jernbanemarked på baggrund af covid-19-pandemien

KOM nr. (2020) 260

Nyt notat.

### 1 Resumé

COVID-19-pandemien har også ramt jernbanesektoren med hidtil usete negative konsekvenser. Jernbanesektoren har strategisk betydning for EU og er dertil afgørende for EU's strategi om en mere bæredygtig transportsektor.

Europa-Kommissionen har på den baggrund fremsat **forslag til en** forordning, der vil betyde, at medlemslandene kan fjerne en række afgifter, der opkræves af sektoren, for at lette sektoren økonomisk. Infrastrukturforvalterens indtægtstab på den konto skal da kompenseres af medlemslandet.

Forslaget har dels til formål at supplere den eksisterende ramme for jernbanesektoren for at gøre det lettere for nationale myndigheder og jernbaneinteressenter at afbøde en række negative konsekvenser af pandemien.

Foranstaltningerne er tidsbegrænsede fra 1. marts 2020 til 31. december 2020 med mulighed for forlængelse. Vedtages forordningen, vil den indføre undtagelser til det direktiv, der regulerer området og er implementeret af medlemslandene i national ret. Det er dog medlemslandene selv, der afgør om og hvordan foranstaltningerne gennemføres.

For Danmark omfatter de relevante foranstaltninger i forslaget spektret fra fritagelse for sporadgangsafgifter (i dansk ret betegnet infrastrukturafgifter) til nedsættelse samt udsættelse af betaling af dem. Hertil kommer fritagelse for reservationsafgifter (i dansk ret betegnet afbestillingsgebyrer).

Det er vanskeligt at vurdere de statsfinansielle konsekvenser af forslaget, da disse afhænger af, hvordan det konkret udmøntes i Danmark. Der vil således være stor forskel på, om forslaget blot udmøntes ved en forlænget betalingsfrist for infrastrukturafgifter, eller om det udmøntes ved en fuld suspendering af infrastrukturafgifterne i et givent antal måneder.

Med udgangspunkt i regnskabstallene for 2019 forventes der et samlet månedligt indtægtstab på ca. 58 mio. kr., hvis der indføres en fuld suspendering af alle infrastrukturafgifter.



*Forslaget forventes at være på dagsorden til Coreper I den 11. september 2020, hvor Rådet skal give formandsskabet mandat til forhandlinger med Europa-Parlamentet.*

Side 3/12

*Regeringen agter at støtte mandatet.*

## **2 Baggrund**

Covid-19-pandemien har ført til et større økonomisk chok med negative konsekvenser for økonomierne i EU og på verdensplan. Konsekvensernes omfang afhænger dels af pandemiens varighed og dels af dens geografiske udbredelse. Konkret har pandemien haft hidtil usete følger for transportsektoren i almindelighed og for jernbanesektoren i særdeleshed. Hvis der ikke gribes ind, vil pandemien få alvorlige følger også på lang sigt for den internationale trafik, fragtmængder og passagertal, digitaliseringsfremskridt, markedsåbning og markedsstrukturer. For at afbøde virkningerne af pandemien iværksættes der nu en række ambitiøse politiske tiltag, der strækker sig over mange områder. Dette forslag til forordning vedrører foranstaltninger, der er møntede på at bidrage til et bæredygtigt jernbanemarked.

Jernbanesektoren har strategisk betydning for EU. Den yder et afgørende bidrag til EU's samlede økonomi og beskæftigelse ved direkte at beskæftige over 1 million mennesker, heraf ca. 600 000 i jernbanevirksomhederne og 440 000 hos infrastrukturforvalterne (ved udgangen af 2016). Pandemien kan medføre et stort antal konkurser og likviditetsproblemer i jernbanesektoren, og den påvirker hele forsyningskæden med konsekvenser for jernbanevirksomheder, speidører og logistikvirksomheder. Også infrastrukturforvaltere og operatører af servicefaciliteter vil blive ramt af de økonomiske konsekvenser.

Jernbanetransporten er desuden afgørende for EU's strategi om en mere bæredygtig transportsektor, for den økonomiske og sociale samhørighed og for at forbinde europæerne inden for og på tværs af medlemsstaterne. De europæiske jernbaner transporterer hvert år omkring 1,6 milliarder ton gods og 9 milliarder passagerer. Jernbanetransport er et vigtigt led i EU's samlede transportsystem og giver ren mobilitet og høj effektivitet. Det er den mest bæredygtige og miljøvenlige transportform, og derfor er jernbanetransport afgørende for at nå målene i Kommissionens grønne pagt.

Efter udbruddet af covid-19 er mængden af passager- og godstransport på bane faldet betydeligt på grund af restriktioner og lavere efterspørgsel. Midlertidige begrænsninger for rejseforbindelserne mellem EU's medlemsstater betyder, at de fleste internationale passagertogforbindelser ikke længere betjenes, mens de indenlandske transporter på bane er faldet med op til 90 % i forhold til sidste år. Efterspørgslen efter passagertransport i 2020 som helhed forventes at ligge betydeligt under niveauet i 2019.



Jernbanegodsoperatørerne oplever faldende transportmængder. En af hovedårsagerne er, at efterspørgslen fra visse sektorer ophørte, da produktionen gik i stå, fordi de fleste medlemsstater havde indført nedlukningsforanstaltninger, der forårsagede et sammenbrud i efterspørgslen. Efterspørgslen efter jernbanetransport stiger nu langsomt, og selvom der endnu ikke er fuld klarhed over dens udvikling, forventes det at efterspørgslen efter godstransport vil ligge under sidste års niveau.

### 3 Formål og indhold

Kommissionens forslag lægger op til, at medlemslandene kan fjerne en række afgifter, der opkræves af sektoren, for at lette sektoren økonomisk. Infrastrukturforvalterens indtægtstab på den konto skal da kompenseres af medlemslandet.

Forslaget har dels til formål at supplere den eksisterende ramme for jernbanesektoren for at gøre det lettere for nationale myndigheder og jernbaneinteressenter at afbøde en række negative konsekvenser af pandemien og dels til formål at reagere på akutte behov i sektoren, så længe konsekvenserne mærkes.

For Danmark omfatter de relevante foranstaltninger i forslaget spektret fra fritagelse for sporadgangsafgifter (i dansk ret betegnet infrastrukturafgifter) til nedsættelse samt udsættelse af betaling af dem. Hertil kommer fritagelse for reservationsafgifter (i dansk ret betegnet afbestillingsgebyrer). Foranstaltningerne dækker for referenceperioden 1. marts 2020 til 31. december 2020. Det foreslås dog, at Kommissionen tillægges beføjelser til at forlænge perioden om nødvendigt.

De foreslåede foranstaltninger omfatter følgende:

- (1) *Afgifter for sporadgang — beløb svarende til de direkte omkostninger:* I henhold til Markedsåbningsdirektivets artikel 31, stk. 3, skal afgifterne for minimumsadgangsytelserne fastsættes som de omkostninger, der påløber direkte som følge af togtjenesten. Denne bestemmelse forhindrer i princippet, at afgifterne fastsættes på et lavere niveau. Det foreslås at fravige den for at give medlemsstaterne og infrastrukturforvalterne størst mulig handlingsfrihed i referenceperioden. I Danmark hører disse under infrastrukturafgifter.
- (2) *Tillæg:* Artikel 32 giver medlemsstaterne mulighed for at opkræve tillæg, der fastsættes i forhold til de respektive jernbanemarkedssektors betalingssevne. Muligheden udnyttes ikke i Danmark, og foranstaltningen er derfor ikke relevant.
- (3) *Reservationsafgifter:* I henhold til artikel 36 kan infrastrukturforvaltere opkræve en passende afgift for kapacitet, som er tildelt, men ikke



udnyttes. Pandemien har forårsaget alvorlige forstyrrelser i jernbanetrafikken, som har ført til omfattende annulleringer af kanalreservationer. De tilgrundliggende hændelser var og er fortsat uden for jernbanevirksomhedernes kontrol. Desuden har de givet anledning til (midlertidig) overkapacitet. Det kan derfor antages, at den incitamentsvirkning, der er formålet med reservationsafgifter i henhold til artikel 36, ikke er relevant for så vidt angår referenceperioden. I Danmark bruges betegnelsen afbestillingsgebyrer. BaneDanmark har tidligere på foråret indstillet, at afbestillingsgebyret blev suspenderet af samme grund.

- (4) *Kompensation fra medlemsstaterne:* I henhold til direktivets artikel 8, stk. 4, vil infrastrukturforvalterens indkomsttab som følge af ovennævnte punkter (afgifter baseret på direkte omkostninger, tillæg og reservationsafgifter) blive kompenseret. For hvert af de ovennævnte punkter vil en nedsættelse af afgifterne, som medlemsstaterne måtte tillade i henhold til den foreslåede forordning, medføre indkomsttab for infrastrukturforvalteren, og i henhold til denne bestemmelse er medlemsstaterne forpligtet til at sikre, at driftsregnskaberne for infrastrukturforvaltere, der lider tab som følge af bl.a. uventet lavere efterspørgsel, udviser balance over en periode på 5 år under normale forretningsvilkår. Indkomsttab hos infrastrukturforvalterne som følge af de nedsættelser, der er omhandlet i den foreslåede forordning, er pr. definition udelukket i henhold til direktivet i dets nuværende form. Det foreslås derfor, at der ydes kompensation til infrastrukturforvalterne inden for en kortere frist end den, der er fastsat i artikel 8, stk. 4, i nævnte direktiv, dvs. senest den 31. december i året efter det år, hvor tabet opstod.
- (5) *Justering af netvejledningen:* Netvejledningen, der i Danmark betegnes Netredegørelsen, indeholder en detaljeret redegørelse for almindelige regler, tidsfrister, procedurer og kriterier for afgifts- og kapacitetstilodelingsordningerne, herunder oplysninger om ansøgning om infrastrukturkapacitet. Ifølge forslaget skal netvejledningen ajourføres og ændres uden ophold.

Foranstaltningerne vil give sig udslag i et indkomsttab for infrastrukturforvalterne, som kompenseres af medlemsstaterne, således at infrastrukturforvalterens driftsregnskaber udviser balance senest den 31. december i året efter det år, hvor infrastrukturforvalteren led tabet.

Det fremgår af forslaget, at medlemslandene selv afgør, om de vil gennemføre foranstaltningerne fastsat ved forordningen.

Infrastrukturforvalterens netvejledning skal da opdateres uden ophold. BaneDanmarks gældende netvejledning er Netredegørelsen 2020, der afløses af



Netredegørelsen 2021 den 13. december 2020. Således skal begge opdateres for perioden 1. marts til 31. december 2020.

Side 6/12

I kompromisforslaget er der ikke foreslået nogen ændringer til selve foranstaltningerne, og det rummer overordnet følgende: For det første forbedring af sproget og præcisering af krydshenvisninger. Hertil kommer også tilvirkning af dele af præamblen til de tilsvarende dele i to andre forordninger relateret til COVID-19. For det andet er fravigelse af den periode på otte uger, der er omhandlet i artikel 4 i protokol nr. 1 om de nationale parlamenters rolle i EU udgået, fordi en sådan fravigelse ikke længere er nødvendig. For det tredje er en sondring mellem passagertransporter og godstransporter blevet indført i præamblen. For det fjerde er en notifikationspligt for medlemslande (artikel 2.5) blevet tilføjet. Endelige er forholdene, der berettiger en forlængelse af forordningen, blevet præciseret (artikel 5).

Forslagets initiativer skal hastegennemføres som reaktion på det pandemiske udbrud af covid-19. En nærmere vurdering af de erhvervsøkonomiske konsekvenser, herunder de administrative konsekvenser, se afsnit 7, bør ikke bremse denne proces og udestår således.

#### **4 Europa-Parlamentets udtalelser**

Foreligger ikke.

#### **5 Nærhedsprincippet**

Forslaget vurderes at være i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Initiativet til forslaget er baseret på artikel 91 i traktaten om EU's funktionsmåde. Markedsåbningsdirektivet er udstedt med hjemmel i traktaten. Direktivets bestemmelser om afgiftsprincipper og om den årlige netvejledning udgør omfattende regulering af infrastrukturafgifterne på EU-plan.

Forordningen vil blive gældende ret, men medlemslandene får råderum til selv at afgøre, om foranstaltningerne skal gennemføres, og i givet fald hvordan de gennemføres. Herved tages der hensyn til, hvilke midler medlemslandene har til rådighed i form af offentlig finansiering.

Forslaget vurderes at være i overensstemmelse med nærhedsprincippet, da området i dag er reguleret på EU-niveau. En fravigelse af reglerne på området



(som den foreslåede midlertidige suspendering af sporadgangsafgifter, tillæg og reservationsafgifter) vil derfor kræve gennemførelse af en EU-retsakt.

Side 7/12

## **6 Gældende dansk ret**

Området er i dag reguleret af jernbaneloven (lov nr. 686 af 27. maj 2015) og to bekendtgørelser, der er udstedt med hjemmel i jernbaneloven:

- Bekendtgørelse nr. 1379 af 1. december 2015 om betaling af brug af statens jernbanenet og om miljøtilskud til godstransport på jernbane m.v.,
- Bekendtgørelse nr. 1233 af 25. november 2019 om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet.

Sporadgangsafgifterne er endvidere optaget på Finansloven på konto §28.63.06. Baneafgifter mv. (Transport- og Boligministeriet/BaneDanmark).

Netrede gørelsen udstedes årligt af BaneDanmark og indeholder en detaljeret redegørelse for almindelige regler, tidsfrister, procedurer og kriterier for afgifts- og kapacitetstildelingsordningerne, herunder oplysninger om ansøgning om infrastrukturkapacitet. Den gældende netrede gørelse, Netrede gørelsen 2020, afløses den 13. december 2020 af Netrede gørelse 2021.

Vedtages forordningen, og vælger den danske stat at gøre brug af forordningens muligheder for at nedsætte, give afkald på eller udsætte sporadgangsafgifterne og reservationsafgifterne (i dansk lovgivning benævnt hhv. infrastrukturafgifter og aflysningsgebyrer), skal BaneDanmark uden ophold ajourføre netrede gørelsen med de betingelser, der anvendes på baggrund af de foranstaltninger, som den danske stat har truffet i henhold til forordningen.

## **7 Konsekvenser**

### Lovgivningsmæssige konsekvenser

Hvis forslaget til forordning vedtages, ændres retstilstanden for reguleringen på EU-plan midlertidigt, for perioden 1. marts 2020 til 31. december 2021. Alt efter om Danmark vælger at benytte ordningen, og alt efter hvordan det da gennemføres, ændres retstilstanden herhjemme, og det skal reflekteres i Netrede gørelserne for 2020 og 2021, der skal opdateres uden ophold.

En vedtagelse af forslaget har ikke lovgivningsmæssige konsekvenser i den forstand, at regelsættet – andet end Netrede gørelserne - skal ændres, da forordningen vil få direkte retskraft i Danmark.

### Økonomiske konsekvenser



Det er vanskeligt at vurdere de statsfinansielle konsekvenser af forslaget, da disse afhænger af, hvordan det konkret udmøntes i Danmark. Der vil således være stor forskel på, om forslaget blot udmøntes ved en forlænget betalingsfrist for infrastrukturafgifter, eller om det udmøntes ved en fuld suspendering af infrastrukturafgifterne i et givent antal måneder.

I tabel 1 nedenfor fremgår indtægterne på § 28.63.06. Baneafgifter mv. i 2019, herunder det månedlige gennemsnit. Med udgangspunkt i regnskabsstallene for 2019 forventes der et samlet månedligt indtægtstab på ca. 58 mio. kr., hvis der indføres en fuld suspendering af alle infrastrukturafgifter. Der er taget udgangspunkt i tal fra 2019, idet 2020-tallene fra marts og frem er påvirket af den reducerede trafikmængde særligt over Øresundsforbindelsen sfa. grænselukningen mod Sverige, men da denne kan blive ændret i de kommende måneder, vurderes det mest retvisende at tage udgangspunkt i realiserede 2019-tal til generiske beregninger af effekterne af forslaget, som potentielt vil skulle dække en periode frem til udgangen af 2020 – dvs. også efter en eventuel normalisering af trafikken over Øresund.

Tabel 1: Samlede indtægter og udgifter for BaneDanmark på § 28.63.06. Baneafgifter mv. i 2019 samt gennemsnit pr. måned

| Kategori, mio. kr.                               | Resultat 2019  | Gennemsnit pr. måned 2019 |
|--------------------------------------------------|----------------|---------------------------|
| <b>Indtægter</b>                                 |                |                           |
| Togkilometerafgifter for passagertog og materiel | 240,13         | 20,01                     |
| Togkilometerafgift, godstog                      | 17,96          | 1,50                      |
| Broafgift Storebælt, persontog                   | 220,70         | 18,39                     |
| Broafgift Storebælt, godstog                     | 71,64          | 5,97                      |
| Broafgift Øresund, persontog                     | 126,43         | 10,54                     |
| Broafgift Øresund, godstog                       | 25,07          | 2,09                      |
| Overførsel til Trafikverket                      | -5,56          | -0,46                     |
| <b>Indtægter i alt</b>                           | <b>696,37</b>  | <b>58,03</b>              |
|                                                  |                |                           |
| <b>Udgifter</b>                                  |                |                           |
| Miljøtilskud, godstog                            | -17,15         | -1,43                     |
| Betaling Storebæltsforbindelsen                  | -292,44        | -24,37                    |
| Betaling Øresundsforbindelsen                    | -255,82        | -21,32                    |
| Betaling Øresundsbanen                           | -40,20         | -3,35                     |
| <b>Udgifter i alt</b>                            | <b>-605,61</b> | <b>-50,47</b>             |
|                                                  |                |                           |
| <b>Total</b>                                     | <b>90,76</b>   | <b>7,56</b>               |

Note: Indtægter er med positivt fortegn, udgifter er med negativt fortegn.





Det bemærkes, at en række af udgifterne på § 28.63.06. Baneafgifter mv. er knyttet til indtægterne på kontoen. Det drejer sig om betalingen til A/S Storebæltsforbindelsen, der som udgangspunkt skal tilsvare indtægterne, samt miljøtilskuddet, hvor der ligeledes sigtes mod, at det tilsvare de afgifter, som godstrafikken betaler for at benytte banestrækningerne ekskl. de faste forbindelser. Der vil i forbindelse med en eventuel suspendering af infrastrukturafgifterne således skulle tages stilling til håndteringen af betalingen til A/S Storebæltsforbindelsen og udbetalingen af miljøtilskuddet.

Det bemærkes endvidere, at en suspendering af infrastrukturafgifterne også kan have konsekvenser for overførslen fra BaneDanmark til det svenske Trafikverket, der indgår under indtægter i Tabel 1, eftersom overførslen afhænger af provenuet fra afgifterne vedrørende anden persontrafik end Øresundstogtrafikken og DSB's trafik mellem København og Ystad.

#### *Samfundsøkonomiske konsekvenser*

Der kan på det foreliggende grundlag ikke foretages en samfundsøkonomisk vurdering af forslaget.

#### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

En eventuel suspendering af infrastrukturafgifterne og aflysningsgebyrer vil medføre tilsvarende reducerede udgifter hos jernbaneoperatørerne.

#### Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

En vedtagelse af forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

### **8 Høring**

Forslaget har været i høring fra 6. juli 2020 til 14. august 2020 i EU-specialudvalget for transport. Der er modtaget følgende høringssvar:

#### **DSB**

Transport- og Boligministeriet har i en mail af 6. juli 2020 anmodet om bemærkninger til EU-Kommissionens forslag om fastsættelse af foranstaltninger for at bidrage til et bæredygtigt jernbanemarked på baggrund af covid-19-pandemien. DSB har følgende bemærkning til forslaget.

DSB støtter, at medlemslandene i referenceperioden får mulighed at nedsætte, fjerne eller udsætte jernbaneoperatørernes betaling af infrastrukturrelaterede afgifter.



## **Sund & Bælt Holding A/S**

Side 10/12

Sund & Bælt Holding A/S har modtaget nedenstående og vedlagte høring.

Selskabet har ikke bemærkninger til selve forslaget, men forudsætter at blive inddraget, såfremt Danmark beslutter at udnytte de muligheder, der fremgår af forslaget. Det er desuden vores forståelse, at vi i henhold til forslaget vil blive kompenseret for eventuelle tab som følge heraf.

### **Forbrugerrådet Tænk**

Forbrugerrådet Tænk takker for muligheden for at afgive høringssvar til kommissionens forslag om en forordning om foranstaltninger for at bidrage til et bæredygtigt jernbanemarked på baggrund af covid-19-pandemien.

Covid-19-pandemien har indtil videre haft store økonomiske konsekvenser for jernbanetransporten i hele Europa. Det risikerer at ramme passagererne i form af højere billetpriser, færre afgange, nedlæggelse af ruter og konkurser. Derfor er det godt, at forordningen giver mulighed for, at medlemslandene kan tillade, at infrastrukturforvalterne kan nedsætte, udskyde eller fritage jernbaneselskaberne for en række afgifter. Det er samtidig positivt for passagererne, at det slås fast, at medlemsstaterne kompenserer infrastrukturforvalterne for det følgende økonomiske tab, således at de manglende indtægter fra afgifter ikke går ud over deres opgaver med vedligehold og opgradering af jernbanenettet. Det er generelt vigtigt, at der fortsat sikres, at transportvirksomhederne har gode rammer for at opretholde et serviceniveau, der gør den kollektive transport attraktiv, samtidig med at de kan fastholde sikkerhedsforanstaltninger, der mindsker risikoen for smitte med covid-19 mest muligt. Man bør derfor sikre, at et større tilskud til infrastrukturforvalterne ikke går fra andre dele af den kollektive transport.

Ud over disse generelle kommentarer, har vi ikke nogen bemærkninger.

### **Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES)**

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i høring over KOM(2020)260 final Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om fastsættelse af foranstaltninger for at bidrage til et bæredygtigt jernbanemarked på baggrund af covid-19-pandemien.

ES har ikke bemærkninger til forslaget.

### **Foreningen af Rådgivende Ingeniører**

FRI takker for muligheden for at afgive høringssvar på ovenstående høring.



Vi har ingen bemærkninger til den, da den ikke direkte påvirker rammebetingelserne for rådgivende ingeniørvirksomheder.

Side 11/12

## **9 Forhandlingssituation**

Formandskabets intention er at køre en så hurtig proces som muligt afhængigt af, om medlemslandene kan acceptere teksten og støtter en hasteprocedure. Formandskabet har oplyst, at såfremt Europa-Parlamentet ønsker at køre en hasteprocedure, vil man søge at opnå en vedtagelse i Rådet hurtigst muligt i september 2020 på betingelse af, at en hasteprocedure kan fungere for alle parter.

Ved behandling i arbejdsgruppen for landtransport har enkelte medlemslande spurgt nærmere ind til, om det var muligt for medlemslandene at differentiere imellem godstransport og passagertransport. Formandskabet har på arbejdsgruppemøde den 1. september fremsat et ændringsforslag for at imødekomme medlemslandenes ønsker.

Et medlemsland har fremsat et forslag om for det første tilføjelse af et krav om økonomisk begrundelse for tiltag til medlemslandenes notifikationspligt, og for det andet tilføjelse af at Kommissionens konstatering af blivende nedgang i godstransporter på jernbanen ikke alene beror på data, men også en økonomisk analyse af den data.

Det er formandskabets intention at færdiggøre diskussionerne om kompromisforslaget på arbejdsgruppemødet for landtransport den 1. september 2020 og derefter indhente mandat fra Rådet til forhandlinger med Europa-Parlamentet i Coreper I den 11. september. Endelig godkendelse forventes at finde sted gennem skriftlig procedure når enighed mellem Rådet og Europa-Parlamentet foreligger.

Det er dernæst formandskabets forventning, at forslaget kan præsenteres for Europa-Parlamentet i uge 38.

## **10 Regeringens generelle holdning**

Regeringen er positivt stemt over for Kommissionens forslag også i dets nuværende udformning som kompromisforslag.

Regeringen finder det positivt, at Kommissionen med kort varsel har fremsat et forordningsforslag, som vil gøre det muligt at respondere på jernbanesektorens udfordringer som led i arbejdet for et bæredygtigt jernbanemarked.

Regeringen arbejder for, at gennemførelsen af de forskellige foranstaltninger er frivillig, og finder det vigtigt, at forslaget har indbygget fleksibilitet i form af



valgfrihed mellem foranstaltningerne og med hensyntagen til medlemsstaters økonomiske muligheder.

Side 12/12

Regeringen mener, at der bør sondres mellem passagertransport og godstransporter, og det skal være et prærogativ for medlemslandene at afgøre unilateralt, om de vil anvende forordningens foranstaltninger på både passagertransport og godstransport eller alene en af dem.

Forslaget indeholder mulighed for, at Kommissionen kan forlænge perioden ved vedtagelse af en delegeret retsakt. Dette er en fleksibilitet, der giver mulighed for at respondere på jernbanesektorens behov, hvis de skulle strække sig ud over referenceperioden. Regeringen vurderer, at det i den særlige situation er nødvendigt at give Kommissionen beføjelse til at udstede en delegeret retsakt, som forlænger perioden, som endnu et bidrag til at sikre et bæredygtigt jernbanemarked.

Regeringen undersøger fortsat mulighederne og konsekvenserne ved at gennemføre forslagets foranstaltninger. Regeringen kan foreløbig indikere en interesse i at gennemføre ordningen med at suspendere afbestillingsgebyrer.

## **11 Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalget**

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

Grund- og nærhedsnotatet er fremsendt til Folketingets Europaudvalg den 27. juli 2020.