



RAMMENOTAT

24. juni 2025

2024-4011

Europa-Kommissionens forslag til gennemførelsesforordning om en tekniske specifikationer relateret til telematikkens subsystem i jernbanesystemet i den Europæiske Union for interoperabilitet for datadeling i jernbanetransport og ophævelse af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1305/2014 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Trafiktelematik for godstrafikken i jernbanesystemet i Den Europæiske Union ('TAF TSI') og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 454/2011 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Trafiktelematik for persontrafikken i det transeuropæiske jernbanesystem ('TAP TSI'). (Komité sag)

Nyt notat.

1. Resumé

Europa-Kommissionen har fremlagt et forslag til en gennemførelsesretsakt "TSI Telematics", der skal erstatte de to eksisterende gennemførelsesretsakter Kommissionens forordning (EU) nr. 1305/2014 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Trafiktelematik for godstrafikken i jernbanesystemet i Den Europæiske Union ("TAF TSI") og Kommissionens forordning (EU) nr. 454/2011 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Trafiktelematik for persontrafikken i det transeuropæiske jernbanesystem ("TAP TSI").

TSI Telematik ensarter de hidtil forskellige krav til både passagertransport- og godstransportsektoren for at gøre det nemmere at drive togtrafikken på tværs af de europæiske lande. Der er med



andre ord tale om en delvis forenkling af lovgivningen, der skal skabe øget transparens.

Samtidig ensretter forslaget krav vedrørende international data-delning om jernbanetransportrelaterede data og opstiller specifikke krav til, hvordan informationer vedrørende køreplaner, billetpriser, oprangering af tog m.v. skal ske i praksis, og hvilke datastandarder og -snitflader jernbaneoperatører og infrastrukturforvaltere skal bruge.

Forslaget skal til afstemning på møde i Railway Interoperability and Safety Committee den 3. juli 2025.

Forslaget vurderes at have væsentlige statsfinansielle- og erhvervsøkonomiske konsekvenser. Der vurderes ikke at være øvrige konsekvenser ved forslaget.

Regeringen støtter generelt set harmonisering og digitalisering af jernbanesektoren, men agter at stemme imod forslaget, idet regeringen lægger afgørende vægt på, at billet-relaterede krav udelades af TSI Telematik og i stedet håndteres i den kommende 'Single Digital Booking and Ticketing Act'. Derudover lægger regeringen afgørende vægt på at reducere de samlede IT-omkostninger.

Regeringen ser det som en generel udfordring for jernbanesektoren, at stadig mere omfattende regulering på EU-niveau medfører øget kompleksitet, implementeringsomkostninger for ny lovgivning, samt administrative omkostninger.

2. Baggrund

De såkaldte TSI'er er gennemførelsesretsakter, der har hjemmel i Europa-Kommissionens og Europa-Parlamentets direktiv om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (EU) 2016/797. Kommissionens forslag til gennemførelsesretsakt om TSI Telematik skal erstatte de to eksisterende gennemførelsesretsakter, Kommissionens forordning (EU) nr. 454/2011 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Trafiktelematik for persontrafikken i det transeuropæiske jernbanesystem ("TAP TSI") og Kommissionens forordning (EU) nr. 1305/2014 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Trafiktelematik for godstrafikken i jernbanesystemet i Den Europæiske Union ("TAF TSI"). TSI TAP og TSI TAF indeholder tekniske specifikationer for henholdsvis passager (TAP) og godstransport (TAF) og har været gældende siden 2011 og 2014. Formålet med TSI Telematik er blandt andet at samle



kravene fra TSI TAP og TSI TAF i én retsakt for at ensrette og forenkle lovgivningen. Samtidig introducerer TSI Telematik krav vedrørende togbilletter. Reglerne behandles i Railway Interoperability and Safety Committee (RISC-komitéen), og der træffes beslutning med kvalificeret flertal. Forslaget er sat til diskussion og forventet afstemning på møde i RISC-komitéen den 3. juli 2025.

3. Formål og indhold

Formålet med TSI Telematik er at samle kravene fra TSI TAP og TAF i én gennemførelsesretsakt samt at introducere nye krav om datadeling om togbilletter på europæisk niveau. Dette har til hensigt at forenkle eksisterende lovgivning og skabe øget transparens.

Det overordnede formål med den billet- og persontrafikvendte del af TSI'en er, at rejsende på en enkel og tilgængelig måde skal have overblik over rejsemuligheder og købe billetter. Dette skal muliggøres ved indførelse af regler for dataudveksling mellem forskellige aktører i jernbanebranchen, herunder især jernbanevirksomheder og billetformidlere. I forhold til deling af billet- og køreplansdata er det et krav, at jernbaneoperatørerne deler data med hinanden i en datastandard, der kan benyttes af alle operatører (f.eks. OSDM eller NeTEx). Såfremt operatørerne bruger forskellige datadelingsstandarder, er det et krav, at operatørerne udvikler datasnitflader til dataudveksling.

Det grundlæggende formål med den godstrafikvendte del af TSI'en er at harmonisere udveksling af data om godsvogne og deres last mellem forskellige aktører i jernbanebranchen, herunder jernbanevirksomheder indenfor godsområdet og deres kunder.

Harmonisering og digitalisering skal ifølge Kommissionen bidrage til en øget konkurrence i jernbanesektoren ved at mindske tekniske barrierer for international jernbanedrift og gøre det nemmere for rejsende at få overblik over rejsemuligheder og købe togbilletter.

Hovedelementerne af forslaget er opsummeret i tabel 1 nedenfor.

Tabel 1
Hovedelementer i forslag til TSI Telematik

Europa-Kommissionens forslag	
Område	
Passagertransport og togbilletter	Skridt mod harmonisering af billetsalg for internationale tog på tværs af EU's medlemsstater gennem nye krav til datadeling og udveksling



	af informationer mellem operatører, infrastrukturforvaltere mv., herunder vedr. billetter, køreplaner, realtidsdata om togkørsel mv.
<i>Godstransport</i>	Harmonisering af mulighederne for udveksling af data om godsvogne mellem forskellige aktører i jernbanesektoren, herunder jernbanevirksomheder inden for godsområdet og deres kunder, samt infrastrukturforvaltere.
<i>Nye krav til infrastrukturforvaltere (f.eks. DSB og Banedanmark)</i>	DSB (som ejer af stationer og jernbaneservicefaciliteter) og Banedanmark (som Danmarks primære infrastrukturforvalter) skal tilpasse og/eller udvikle en række forskellige IT-systemer for at kunne opfylde retsaktens ovenfor nævnte krav for harmoniseringen af passager- og godstransporten.
<i>Compliance (f.eks. DSB og Banedanmark)</i>	Jernbaneoperatører og infrastrukturforvaltere skal løbende sikre compliance i forhold til retsaktens krav, hvilket blandt andet indebærer en løbende kvalitetssikring af IT-systemerne og af datadelingen mellem jernbaneoperatører og infrastrukturforvaltere, samt mellem de nationale og de europæiske aktører.
<i>Den Europæiske Unions Jernbaneagentur (ERA)</i>	Udvidet rolle for ERA ifm. introduktion af kontrolsystem af telematikapplikationer. Dette vil medføre en ny og omfangsrig compliance-opgave for Banedanmark og DSB, idet compliance af IT-systemerne og datadeling skal dokumenteres overfor ERA.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet skal ikke høres.

5. Nærhedsprincippet

Formålet med TSI Telematik er at sikre harmonisering på tværs af medlemsstaterne og øge mulighederne for international jernbanetrafik. Formålet kan således ikke opfyldes tilstrækkeligt på nationalt plan. På baggrund heraf vurderer regeringen, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Gældende dansk ret

Det er vurderingen, at både udveksling af køreplaner i NeTEx og overførsel af billetpriser til NAP-databasen allerede er et krav, jf. Kommissionens delegerede forordning (EU) 2017/1926 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU angående tilrådighedsstillelse af EU-dækkende multimodale rejseinformationssystemer, art.4 om adgang til samt udveksling af statiske rejse- og trafikdata.

Det er yderligere vurderingen, at den såkaldte "Train-Ready"-funktion (specifik datadelingsfunktion om afgangsklare tog) allerede bliver opfyldt igennem det nye signalsystem ERTMS (ETCS).

Derudover er de to eksisterende gennemførelsesretsakter, Kommissionens forordning (EU) nr. 1305/2014 om den tekniske



specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Trafik-telematik for godstrafikken i jernbanesystemet i Den Europæiske Union ("TAF TSI") og Kommissionens forordning (EU) nr. 454/2011 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Trafiktelematik for persontrafikken i det transeuropæiske jernbanesystem ("TAP TSI") gældende.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Gennemførelsesforordningen kræver ingen implementering i dansk ret, og er gældende direkte efter vedtagelsen. Kravene bliver gældende løbende fra 2027.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Kommissionens forslag vurderes at have væsentlige statsfinansielle konsekvenser. Det skønnes med betydelig usikkerhed, at engangsomkostningerne til f.eks. softwareudvikling og indkøb af nye systemer for jernbaneinfrastrukturforvalteren vil være op mod 12 mio. kr. Derudover skønnes der at være varige administrative og efterlevelsesomkostninger på op til 9 mio. kr. årligt. Dette vil inkludere yderligere årsværk i staten, idet Banedanmark er en statslig styrelse.

Det bemærkes, at afledte nationale udgifter, som følger af EU-retsakter, afholdes inden for de berørte ministeriers eksisterende bevilningsrammer, jf. budgetvejledningens bestemmelser herom.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Kommissionens forslag vurderes at have væsentlige erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Det skønnes med betydelig usikkerhed, at forslaget om TSI Telematik kan medføre engangsudgifter for op mod 124 mio. kr. for DSB.

Yderligere estimeres det, at forslaget medfører varige omkostninger for DSB på op til 22 mio. kr. årligt, herunder administration og løbende systemvedligehold. Da DSB er en statsejet virksomhed kan disse erhvervsøkonomiske konsekvenser med tiden medføre et



behov for at øge den statslige kontraktbetaling til DSB. Da vil de økonomiske konsekvenser for DSB blive statsfinansielle konsekvenser.

Såfremt kravene for billetdatadeling viser sig at være omkostnings-tunge for DSB, kan dette medføre en prisstigning på internationale togbilletter.

For så vidt angår andre jernbaneoperatører vurderes det, at forslaget kan medføre omkostninger i mindre grad, da forslaget hovedsagelig vedrører landets største infrastrukturforvalter og jernbaneoperatør, og omkostningerne for andre operatører vurderes derfor at være begrænsede.

Øvrige konsekvenser

En vedtagelse af forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark for så vidt angår miljø, sundhed og forbrugerbeskyttelse.

8. Høring

Forslaget er blevet sendt i høring i EU-specialudvalget for Transport den 19. februar 2025 med frist den 14. marts 2025. I forbindelse med høringen er der modtaget to høringssvar, som citeres nedenfor:

DSB

DSB er skeptisk over for forslaget i sin nuværende form, idet de forventede omkostninger ved at implementere kravene vurderes at være uforholdsmæssige store. I forslaget henvises til en række dokumenter, som ikke foreligger i en endelig form, og der introduceres nogle nøglebegreber, som ikke er tilstrækkeligt beskrevet. Forordningens krav kan ikke umiddelbart systemunderstøttes, hvilket betyder, at DSB's eksisterende it-systemer skal tilpasses til formålet. Det er DSB's initiale vurdering, at omkostningerne til implementering af forordningen vil udgøre et tre cifret millionbeløb – formentlig i størrelsesordenen 100-200 mio. kr. over en 5-årig periode.

Forbrugerrådet Tænk

Forbrugerrådet Tænk støtter initiativer, der gør togtransport mere attraktiv. Vi støtter derfor også det fremsatte forslag til gennemførelsesretsakt, da vi ser det som et vigtigt skridt på vejen mod en mere ambitiøs regulering for billetter, som Kommissionen er i gang med at forberede. Mere specifikt forventer vi, at de tekniske



specifikationer i retsakten kan være med til at skabe grundlaget for en mere sammenhængende, gennemsigtig og brugervenlig billetstruktur samt for stærkere passagerrettigheder på tværs af transportformer. Vi ønsker dog også at understrege vigtigheden af, at forbrugerdata håndteres ansvarligt således, at deling af forbrugsdata sker i overensstemmelse med den gældende lov for databeskyttelse, herunder med hensyntagen til principper om dataminimering og klare formål for databehandling.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget har været drøftet i RISC-komiteén ved møder i september 2024, december 2024, februar 2025 og april 2025. Der er generelt opbakning til at harmonisere kravene og forbedre mulighederne for international jernbanetrafik.

En række lande – herunder Danmark – har været skeptiske over for de elementer i forslaget, der vurderes at være byrdefulde. Derudover har en række lande, inklusive Danmark, udtrykt ønske om, at den del af forslaget, der omhandler billetter, fjernes fra forslaget og i stedet behandles sammen med den forventede Single Digital Booking and Ticketing Act. Det forventes dog ikke, at der på nuværende tidspunkt er et blokerende mindretal imod forslaget.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen støtter generelt harmonisering og digitalisering af jernbanesektoren. Dog er jernbanesektoren en udgiftstung sektor på grund af høje omkostninger til infrastrukturen og til drift af jernbanen. Driften er derudover kendetegnet ved mange interne afhængigheder og kompleksiteter.

Regeringen ser det som en generel udfordring for jernbanesektoren, at stadig mere omfattende regulering på EU-niveau medfører øget kompleksitet, implementeringsomkostninger for ny lovgivning, samt administrative omkostninger.

Fra regeringens side finder det bekymrende, at Kommissionen ikke har færdiggjort en konsekvensvurdering af forslaget på nuværende tidspunkt, og at konsekvensvurderingen først forventes at foreligge kort før afstemningen.

Således har Kommissionen ikke sandsynliggjort, at harmoniseringen og digitaliseringen igennem TSI Telematik opvejer de øgede



administrations-, compliance- og implementeringsomkostninger for sektoren. Yderligere har Kommissionen ikke specificeret de tekniske krav i forslaget særlig grundigt, hvilket kan medføre, at kravene, og hermed omkostninger og administrative byrder, bliver større end forventet.

Regeringen så gerne, at de billet-relaterede krav af TSI Telematik udgik og i stedet håndteres i den kommende 'Single Digital Booking and Ticketing Act'. Derudover så regeringen gerne, at de samlede IT-omkostninger var lavere ved at gøre det muligt at anvende en standard, der kan benyttes af alle operatører, til at efterleve de nye krav om datadeling.

Regeringens holdning skal ses i lyset af de samlet set store meromkostninger til forslaget, hvoraf de billet-relaterede krav udgør en væsentlig del, ligesom forslaget, på grund af den kommende 'Single Digital Booking and Ticketing Act', risikerer at afstedkomme dobbeltregulering af billet-delen.

11. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.