



NOTAT

DEPARTEMENTET

Dato 15. april 2008  
J. nr. 504-35

Banekontoret

Morten Haagensen  
Telefon 33 92 79 80  
moh@trm.dk

## **Grundnotat om meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europaparlamentet om flerårige kontrakter om jernbaneinfrastrukturens kvalitet, KOM(2008) 54**

Notatet er parallelfremsendt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Trafikudvalg.

*Resume:*

*Meddelelsen indeholder forslag om, at medlemsstaterne indgår flerårige kontrakter med jernbaneinfrastrukturforvalterne, hvor infrastrukturforvalterne lover bestemte leverancer, og staten som modydelse stiller finansiering til rådighed. Medlemsstaterne bør som minimum give infrastrukturforvalterne mulighed for at disponere over resurser i tre år. Kommissionen henstiller, at der i EU iværksættes ensartede foranstaltninger herom. Kommissionen vil overveje, om den skal foreslå bindende retsforskrifter for at sikre, at bane-transportmarkedet i EU fuldt ud afspejler medlemsstaternes forpligtelse til at udvikle jernbaneinfrastrukturen.*

### **1. Baggrund og indhold**

Meddelelsen følger op på lovpakken om jernbaneinfrastruktur (direktiv 2001/12/EF, direktiv 2001/13/EF og direktiv 2001/14/EF). Det fælles formål med denne lovpakke er at udvikle og optimere transportinfrastrukturen og sikre, at den forvaltes forsvarligt med hensyn til kvalitet, pålidelighed, fleksibilitet og kundeorientering.

Kommissionen anfører, at der imidlertid stadig er usikkerhed om, hvordan den eksisterende jernbaneinfrastruktur finansieres bæredygtigt, hvordan infrastrukturdydelsernes kvalitet sikres, og hvordan man får infrastrukturforvalterne til at yde bedre præstationer.

Meddelelsen er modtaget i dansk sprogversion den 6. februar 2008.

Den strategiske referenceramme for udviklingen af baneinfrastrukturen

Kommissionen anfører, at en afgørende forudsætning for et fælles marked med konkurrence om at betjene transportbrugerne med togtrafik er, at der står jernbaneinfrastruktur til rådighed. Som forudsætning for en sammenhængende



trafikpolitisk strategi bør medlemsstaterne som led i deres transportpolitik ifølge Kommissionen træffe afgørelser med henblik på at sikre de langsigtede infrastrukturbehov for alle trafikformer med udgangspunkt i borgernes fremtidige behov.

### Den offentlige støttes omfang

I 2006 blev der brugt ca. 35 mia. EUR på at vedligeholde og udbygge jernbanerne i EU's medlemsstater. Indtægterne fra brugerafgifterne dækker kun mellem 30 og 50 %. I Fællesskabets lovgivning er det hovedreglen, at infrastrukturafgiften opkræves som omkostningen ved at drive et ekstra tog, mens fuld dækning for omkostningerne er undtagelsen og kun tilladt på visse betingelser.<sup>1</sup>

### Status for brugen af flerårige kontrakter

Der er stor forskel på medlemsstaternes brug af flerårige kontrakter. Omkring halvdelen bruger dem ikke og har ingen planer om at bruge dem. Nogle medlemsstater yder ingen finansiering til vedligeholdelse af jernbaneinfrastruktur, andre er i færd med at forhandle kontrakter for første gang, og nogle forbereder sig på at forlænge dem for endnu en flerårig periode.

Ifølge Kommissionen siger næsten en tredjedel af infrastrukturforvalterne, at de ikke har midler nok til at vedligeholde deres net. De infrastrukturforvaltere, som angiver at have for lille budget, har gennemsnitlige underskud på mellem 10 og 89 % af de samlede omkostninger. Disse forskelle tyder på, at nogle af banenettene er ved at opbygge vedligeholdelsefterslæb, som infrastrukturforvalterne ikke er i stand til at finansiere indhentningen af.

Der er store forskelle i udgifterne til vedligeholdelse per kilometer spor i forskellige medlemsstater. I 2006 varierede udgifterne til vedligeholdelse per kilometer spor fra 220 EUR (ca. 1650 DKK) i Slovakiet og 16.000 EUR (ca. 120.000 DKK) i Polen til 160.000 EUR (ca. 1,2 mio. DKK) i Tyskland og 360.000 EUR (ca. 2,7 mio. DKK) i Storbritannien. Disse forskelle kan – uanset forskelle i prisniveau og infrastrukturens tilstand – ifølge Kommissionen indikere, at vedligeholdelsen i nogle tilfælde ikke er holdbar, mens infrastrukturforvalterne i andre tilfælde måske ikke har udnyttet potentialerne for omkostningsreduktioner på samme måde overalt i Europa.

---

<sup>1</sup> Der er to fejl i bilag 4 i dokument SEC (2008) 131 for så vidt angår forhold i Danmark: **1)** Baneafgifterne er langt lavere end de marginale jernbaneinfrastrukturudgifter og dækker således ikke 66 % af de totale infrastrukturomkostninger, og **2)** Den gældende flerårige aftale mellem Banedanmark og Transportministeriet gælder til 2014 og dækker således 8 og ikke 14 år. Herudover er Danmark ikke nævnt i meddelelsens afsnit 2.3 om status for brugen af flerårige kontrakter som et land, der anvender flerårige kontrakter. Disse oplysninger vil blive berigtiget.



## En langsigtet ramme for finansiering af vedligeholdelse

Side 3/11

Der er ifølge Kommissionen behov for, at jernbaneinfrastrukturen kan foregribe fremtidens mønstre i transportefterspørgslen og således skabe grundlaget for stigende trafik og stigende indtægter fra brugerafgifter. Flerårige kontrakter kan tilskynde parterne til at anlægge et langsigtet perspektiv og udarbejde vedligeholdelsesplaner på grundlag af den fremtidige trafikefterspørgsel. Flerårige kontrakter kan også give et bedre videngrundlag for afvejningen af skatteydernes og brugernes interesser, af vedligeholdelse over for nettets kvalitet og af kortsigtet vedligeholdelse over for fornyelse.

Ved at gå fra årlige til flerårige bevillinger kan infrastrukturforvalteren udnytte midlerne mere fleksibelt, og man kan mindske de samlede driftsforstyrrelser, fordi vedligeholdelsesarbejdet kan planlægges på en sådan måde, at trafikken forstyrres mindst muligt.

Bilagsdokument, SEC (2008) 131, indeholder i bilag 3 en oversigt over den flerårige kontrakts hovedelementer. Disse udgør blandt andet kontraktens varighed, finansieringskilder, kundetilfredshedsmålinger, orientering af kunderne i forbindelse med driftsforstyrrelser samt håndtering af vedligeholdelsesefterslæb.

### Benchmarking

Ifølge Kommissionen er der normalt ingen konkurrence om infrastrukturydelser, fordi infrastrukturen er et naturligt monopol. Der bør derfor ske offentliggørelse af fx omkostningsdata for vedligeholdelse i de enkelte medlemsstater, og der bør fastsætte klare præstationsmål, så det kan måles, hvor infrastrukturforvalterne står i forhold til hinanden.

I øjeblikket benytter medlemsstaterne og infrastrukturforvalterne to grupper af kvalitetskriterier: indikatorer, der bygger på togdriftens kvalitet (fx rettidighed og sikkerhed) og indikatorer, der bygger på udbuddet af infrastruktur (fx andel af midlertidige hastighedsnedsættelser). Flerårige kontrakter vil lette overgangen fra specifikationer af resurseforbruget, hvor infrastrukturforvalteren på årsbasis kompenseres for en given udgift, til resultatspecifikationer og udbetalingerne knyttet til præstationerne.

En grundlæggende forudsætning for langvarige kontrakter er, at infrastrukturforvalterne holder øje med de faste aktivers tilstand ved hjælp af et infrastrukturregister. For det transeuropæiske jernbanenet er registre allerede obligatoriske. Formålet med dem er at holde infrastrukturforvalteren orienteret om, hvornår et givet aktiv er taget i drift, vedligeholdelsesbehovet og om dets forventede restlevetid. De er således en vigtig faktor i vurderingen af vedligeholdelsesefterslæbet.



### Fremme af bedste praksis for brug af flerårige kontrakter

Kommissionen foreslår, at der som standard indgås længerevarende kontrakter, der fastlægger klare og gennemsikrelige procedurer for, hvordan man konstaterer et brud på en kontraktlig forpligtelse, som fx underfinansiering eller manglende overholdelse fra statens side af de aftalte finansieringsregler. Omvendt har infrastrukturforvalteren måske ikke opfyldt et eller flere af de aftalte præstationskriterier.

Ifølge Kommissionens meddelelse må tilsynet heraf foretages af et uafhængigt organ, ikke af staten eller infrastrukturforvalteren. Ifølge Kommissionen har det i praksis vist sig, at et uafhængigt, stærkt og kompetent tilsynsorgan er den bedst egnede instans, blot det har de fornødne midler i form af personale, budget og adgangsbrettigheder til data og ikke er en del af den kontraherende myndighed.

### Den fremadrettede indsats

På baggrund af ovenstående foreslår Kommissionen en yderligere indsats på tre niveauer: medlemsstaterne, infrastrukturforvalterne og tilsynsorganerne.

- Medlemsstaterne bør indgå flerårige aftaler med deres infrastrukturforvaltere, og medlemsstaterne og deres infrastrukturforvaltere bør sikre, at flerårige kontrakter er forenelige med den nationale trafikstrategi og infrastrukturforvalterens virksomhedsplan. Medlemsstaterne bør som minimum give infrastrukturforvalterne mulighed for at disponere over ressourcer i tre år. Medlemsstaterne bør endvidere sende alle forslag til flerårige aftaler i høring hos interessenterne, og endelig bør medlemsstaterne intensivere deres bestræbelser på at reducere omkostningerne og afgifterne for tilrådighedsstillelse og brug af infrastrukturen.
- Infrastrukturforvalterne bør måle anlæggenes tilstand på alle deres strækninger mindst én gang om året og hyppigere på hovedstrækningerne og offentliggøre indikatorer, der gør det muligt at vurdere og forudsige infrastrukturens kvalitet og ydeevne.
- Statslige indgreb i forvaltningen af infrastrukturen bør være begrænset til tilfælde, der er fastlagt i kontrakten, og infrastrukturforvalteren bør arbejde efter de aftalte mål med høj grad af ledelsesmæssig uafhængighed.
- Det bør påhvile et uafhængigt organ at overvåge, hvordan en flerårig kontrakt overholdes, og at mægle mellem parterne i den flerårige kontrakt i tilfælde af uoverensstemmelser. Tilsynsorganet bør i henhold til



kontrakten kunne pålægge sanktioner i form af bøder, nedskæringer af det økonomiske tilskud, udskiftning af ledelsespersonale eller overdragelse af jernbaneinfrastruktur til en anden infrastrukturforvalter.

- Herudover kan flerårige kontrakter være forløberer for bedre udnyttelse af muligheden for at udbyde infrastrukturelle ydelser i konkurrence. Eftersom det vil være vanskeligt at sende et helt nationalt banenet i udbud på en gang, kan udbud ifølge Kommissionen betyde, at der bliver flere infrastrukturforvaltere, netvejledninger, afgiftssystemer og adgangsvilkår. For at minimere eventuelle negative bivirkninger må der træffes forholdsregler for at sikre, at adgangsreglerne bliver enkle og frie for forskelsbehandling, og at konkurrencereglerne overholdes.
- Endelig vil Kommissionen i forlængelse af ovenstående overveje, om den skal foreslå bindende retsforskrifter for at sikre, at banetransportmarkedet i EU fuldt ud afspejler medlemsstaternes forpligtelse til at udvikle jernbaneinfrastrukturen.

## **2. Gældende dansk ret**

Vedtages Kommissionens initiativer som fremsat i nærværende meddelelse, vil forslaget kunne berøre en række bestemmelser i dansk lovgivning, herunder lov om Banedanmark – LBK nr. 1222 af 27. december 2003 – samt i Lov om jernbanevirksomhed – LBK nr. 310 af 28. april 2004.

Endvidere kan enkelte af de forslag, som meddelelsen fremsætter, eventuelt berøre andre retsakter. En vurdering heraf afventer dog Kommissionens eventuelle fremsendelse af konkrete forslag.

## **3. Høring**

Meddelelsen har været sendt i høring den 28. februar 2008 med høringsfrist hhv. den 5. marts og den 12. marts 2008 hos følgende institutioner og organisationer:

Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, A/S Hads-Ning Herreders Jernbane, A/S Lollandsbanen, Banedanmark, Danmarks Rederiforening, Danmarks Statistik, Dansk Arbejdsgiverforening, Danske Busvognmænd, Danske Dagblade, Danske Havne, Danske Regioner, Dansk Erhverv, Dansk Kollektiv Trafik, Danske Speditører, Dansk Industri, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Skibsmæglerforening, Danske Statsbaner, Dansk Transport og Logistik, Danske Handicaporganisationer, De Danske Bilimportører, Fagligt Fælles Forbund, Forenede Danske Motorejere, Handel, Transport og Service, HK Trafik og Jernbane, International Transport Danmark, Kongelig Dansk Aeroklub, Kommunernes Landsforening, Landbrugsrådet, Landsorganisationen i Danmark, Lemvigbanen, Movia, Nordjyske Jernbaner A/S, Offentligt Ansattes Organisationer, Sund & Bælt Holding A/S, Vestsjællands Lokalbaner A/S.



Af høringssvarene fremgår følgende:

Banedanmark har følgende bemærkninger:

Banedanmark kan støtte initiativer, som har til formål dels at udvikle jernbanetransportinfrastrukturen, dels at sikre en forsvarlig forvaltning af denne med hensyn til kvalitet, pålidelighed, fleksibilitet og kundeorientering.

I Danmark er der gode erfaringer med flerårige kontrakter mellem staten og Banedanmark om finansieringen af samt vedligeholdelse og modernisering af jernbaneinfrastrukturen.

Flerårige kontrakter skaber en hensigtsmæssig planlægningshorisont, således at en stabil produktion kan gennemføres og nødvendige midlertidige indgreb i jernbanetrafikken i forbindelse med f.eks. fornyelsesprojekter kan ske i forståelse med jernbanevirksomhederne med rettidig varsling af borgere og virksomheder.

Banedanmark er enig i EU-Kommissionens betragtninger om vigtigheden af, at infrastrukturforvalteren skal have en høj grad af ledelsesmæssig uafhængighed med hensyn til gennemførelsen af de i kontrakten fastsatte krav, herunder muligheden for at optimere ressourceanvendelsen over hele kontraktperioden.

Det bør sikres, at indholdet i en flerårig kontrakt dels vil sikre infrastrukturforvalterne tilstrækkelige frihedsgrader til tilrettelæggelse af en forretningsmæssig drift, dels kan tilpasses nationale behov. Der vil således være afgørende for en rationel og økonomisk effektiv drift, at infrastrukturforvalterne får mulighed for selv at optimere vedligeholdelses- og fornyelsesaktiviteter inden for kontraktens kvalitetskrav. De ret generelle betragtninger i bilag 3 i dokument SEC (2008) 131 giver ikke anledning til bemærkninger, men Banedanmark indgår gerne i et samarbejde i forbindelse med behandling af specifikke krav til flerårige kontrakter.

Banedanmark kan på grundlag af de danske erfaringer med flerårige kontrakter ikke se et behov for etablering af et uafhængigt organ til dels overvågning af staten og Banedanmarks gensidige overholdelse af kontrakten, dels mægling i tilfælde af uoverensstemmelser. Det nuværende system med uafhængig myndighedsudøvelse i Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger henholdsvis Havari-kommissionen for Civil Luftfart og Jernbane sikrer overholdelsen af de normer for sikkerhed og kvalitet, som er afgørende for jernbanens kapacitet og pålidelighed som sikkert transportsystem.

EU-Kommissionens overvejelser om opdeling af nationale jernbanenet mellem flere infrastrukturforvaltere synes meget foreløbige. Banedanmark skal advare mod konsekvenserne af en opdeling, idet en opdeling umiddelbart svækker



jernbanevirksomhedernes mulighed for have en enkel og effektiv samarbejdsrelation i forbindelse med adgang til og brug af infrastrukturen. En nærmere vurdering af EU-Kommissionens tanker må afvente fremsættelse af et egentligt forslag.

Dansk Erhverv har følgende bemærkninger:

Det er positivt, at Kommissionen er opmærksom på vigtigheden af at udvikle og optimere transportinfrastrukturen, med et samtidigt fokus på et højt sikkerhedsniveau. Dansk Erhverv er enig i, at dette med fordel kan opretholdes og udvikles gennem flerårige kontrakter mellem medlemsstater og infrastrukturforvaltere om finansieringen af vedligeholdelse og modernisering af jernbaneinfrastrukturen, for derigennem at sikre en effektiv og hensigtsmæssig jernbanedrift.

Det er imidlertid Dansk Erhvervs holdning, at en veludviklet og effektiv jernbanedrift foruden vedligeholdelse og modernisering, også forudsætter et klart fokus på den fremtidige jernbaneinfrastruktur. Den fremadrettede udvikling og fokus på efterspørgsel er en nødvendig forudsætning for en velfungerende jernbanedrift, således at denne forbliver attraktiv og dermed kan medføre stigende trafik og stigende indtægter fra brugerafgifter.

En velfungerende infrastruktur påvirker jernbanernes konkurrenceevne, og har derved afsmittende effekt på omsætning og omkostningsniveau. En mangelfuld infrastruktur fører til faldende kvalitet i transportydelserne, så kunderne i stedet vælger vejtransport, frem for banetransporten. Konkurrenceevnen påvirkes således ikke alene jernbanerne imellem, men også i forhold til andre transportformer.

Dansk Erhverv finder det derfor af stor betydning, at opmærksomheden rettes mod det finansieringsmæssige grundlag, som infrastrukturforvalterne arbejder på, herunder at der opnås den nødvendige finansielle stabilitet, som flerårige kontrakter kan medføre.

Dansk Erhverv finder, at flerårige kontrakter kan medvirke til en mere langsigtet planlægning af både økonomi og den fremadrettede udviklingsstrategi. Længere kontraktperioder har endvidere den fordel, at trafikforstyrrelser kan tilrettelægges på en sådan måde, at antallet heraf kan reduceres.

Meddelelsen foreslår en benchmarking, der medfører, at infrastrukturforvalterne offentliggør visse oplysninger. Det er dog Dansk Erhvervs anbefaling, at der af konkurrencehensyn fortsat bør være en vis adgang til at visse vedligeholdelsesmæssige omkostningsdata forbliver fortrolige, idet dette må betragtes som en forretningshemmelighed, der kan have betydning for konkurrenceevnen.



Dansk Erhverv er enig i Kommissionens betragtninger om, at tilsynet med en flerårig kontrakt bør påhvile et uafhængigt organ. Dansk Erhverv skal dog opfordre til, at der fastlægges klare og velafgrænsede regler og procedurer for det pågældende tilsyn, således at de aftaleretlige forpligtelser står klart for begge kontrahenter, og at tilsynet i øvrigt har kompetencen til at sanktionere manglende overholdelse af aftalevilkårene.

Dansk Erhverv er endvidere af den opfattelse, at en sådan flerårig kontrakt bør indeholde et genforhandlingsvilkår, der under visse nærmere betingelser giver parterne mulighed for at ændre bestemte vilkår i aftalen.

Der består en risiko for at flerårige kontrakter med medlemsstaten som medkontrahent kan påvirke indflydelsen og magtbalancen mellem parterne. Dansk Erhverv anbefaler at det tilsikres, at det flerårige kontraktforhold ikke indskrænker infrastrukturforvalterens kompetence og uafhængighed. Statslige indgreb bør derfor begrænses til tilfælde der er udtrykkeligt fastlagt i den pågældende kontrakt.

Dansk Kollektiv Trafik (DKT) har følgende bemærkninger:

Kommissionens meddelelse tager udgangspunkt i at etablere en situation, hvor medlemsstaterne arbejder proaktivt og langsigtet med infrastrukturens rettidige vedligeholdelse, fornyelse og udvikling. Dette på baggrund af et generelt billede indenfor fællesskabet, hvor jernbanens udvikling har været nedprioriteret og hvor der består store vedligeholdelsesmæssige efterslæb mv. Kommissionen anbefaler på den baggrund, at jernbaneinfrastrukturens kvalitet forbedres:

- gennem etablering af flerårige (minimum 3-årige) kontrakter mellem staten og infrastrukturforvalter om vedligehold, fornyelse og finansiering af samme, og
- ved at der udpeges en uafhængig myndighed, der skal føre tilsyn med kontraktens gennemførelse.

De negative implikationer fra efterslæbet i den danske infrastruktur er velkendte. På den baggrund hilser DKT alle fremadrettede initiativer velkomne, såfremt de kan medvirke til at ændre denne situation. De helt vitale elementer i at understøtte en sådan udvikling er efter DKT's opfattelse følgende:

- at der etableres en klar ansvarsramme mellem "køber" og "leverandør",
- at der formuleres klare målsætninger omkring effektivitet, tidsrammer og kvalitet mm.,
- at der tilknyttes en klar og utvetydig finansieringsramme, der kan fastholde fokus på de vedtagne leverancer igennem kontraktperioden, og





uden at blive genstand for årligt tilbagevendende politiske forhandlinger, der kan bremse fremdriften i allerede formelt besluttede initiativer, og

- at der etableres klare definitioner for samt en klar ansvarsramme i forhold til en uafhængig tilsynsmyndighed.

DKT ser indholdet i Kommissionens meddelelse som yderst konstruktivt i denne henseende, og skal således anbefale at initiativet bakkes op fra dansk side.

Det medfølgende bilagsdokument, SEC(2008) 131, indeholder i bilag 3 en oversigt over den "flerårige kontrakt" hovedelementer. DKT anbefaler, at man fra dansk side tilslutter sig, at disse punkter indbygges i kontrakterne indenfor en overskuelig tidsperiode. DKT er opmærksom på, at dette på sigt vil betyde krav om en række forandringer i forhold til det nuværende resultatkontraktkoncept mellem Transportministeriet og Banedanmark. Resultatkontrakten vil således kun opfylde visse af ovennævnte bilag 3's kriterier, idet finansieringsrammen indenfor kontraktperiodens varighed således skal allokeres udover den nuværende årlige finanslovsforhandling.

Der ses også et behov for en bedre definition og afklaring af begrebet "uafhængig tilsynsmyndighed", der skal føre tilsyn med kontraktens gennemførelse. I forhold til de nuværende danske konditioner, synes det uklart om den uafhængige myndighed er Transportministeriet, Trafikstyrelsen eller bestyrelsen for Banedanmark.

HTS – Handel, Transport og Service har følgende bemærkninger:

HTS støtter de synspunkter, der er fremført i høringssvaret fra DKT.

#### **4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser samt beskyttelsesniveau**

Eventuelle fællesskabsinitiativer vedrørende flerårige kontrakter om jernbaneinfrastrukturens kvalitet vil kunne få statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser.

En nærmere vurdering heraf må afvente fremsættelse af et egentligt forslag fra Kommissionens side.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Der er ikke tale om en retsakt, og en vurdering af nærhedsprincippet er derfor ikke i første omgang relevant.

Hvis der som opfølgning på meddelelsen fremsættes konkrete lovgivningsforslag, vil disse blive vurderet i forhold til nærhedsprincippet.



## **6. Regeringens foreløbige generelle holdning**

I Danmark er der gode erfaringer med flerårige kontrakter mellem staten og infrastrukturforvalteren om finansiering, vedligeholdelse og modernisering af jernbaneinfrastrukturen.

Regeringen er derfor generelt positiv overfor meddelelsens bidrag til at skabe opmærksomhed om en sammenhængende trafikpolitisk strategi med fokus på langsigtede infrastrukturbehov, der tilgodeser borgernes fremtidige behov.

Regeringen er endvidere positiv overfor tiltag, der muliggør en mere effektiv udnyttelse af infrastrukturforvalternes midler.

Regeringen må dog afvente videre stillingtagen indtil konkrete forslag fra Kommissionen foreligger.

På nuværende grundlag kan regeringen kommentere følgende:

- Regeringen er principielt positiv overfor tiltag, der har til formål at udvikle og optimere jernbanetransportinfrastrukturen og sikre, at denne forvaltes forsvarligt med hensyn til kvalitet, pålidelighed, fleksibilitet og kundeorientering.
- Regeringen er afvisende overfor forslaget om et af staten og infrastrukturforvalterne uafhængigt organ, der overvåger overholdelsen af flerårige kontrakter. Regeringen er specielt afvisende over for, at det uafhængige tilsynsorgan (der angiveligt ikke er en del af staten) i givet fald vil skulle føre tilsyn med to offentlige myndigheder. Etablering af et sådant organ vil være unødigt bureaukratisk, og den danske holdning til et eventuelt forslag herom bør vurderes i henhold til de almindelige danske statsforvaltningsprincipper. Forslaget om at tilsynsorganet gives beføjelse til at pålægge sanktioner i form af bøder, nedskæringer af det økonomiske tilskud, udskiftning af ledelsespersonale eller overdragelse af jernbaneinfrastruktur til en anden infrastrukturforvalter er unødigt vidtrækkende.

## **7. Generelle forventninger til andre landes holdning**

Der er på nuværende tidspunkt ikke etableret et grundlag for at kunne foretage en vurdering af de øvrige medlemsstaters holdninger til meddelelsen.

## **8. Europa-Parlamentets udtalelser**

Parlamentets holdning er ikke meddelt.

## **9. Tidligere forelæggelse for Europaudvalget.**



Meddelelsen har ikke tidligere været forelagt Europaudvalget.

Side 11/11