



NOTAT

DEPARTEMENTET

Dato 6. december 2007  
J. nr. 504-28

EU- og Luftfartskontoret

## **Grundnotat om Meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europaparlamentet om et banenet med fortrinsret for godstrafik, KOM(2007) 608**

Notater er parallelfremsendt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Trafikudvalg.

*Resume:*

*Meddelelsen indeholder forslag med sigte på forbedringer i afviklingen af grænseoverskridende jernbanegodstransport i Fællesskabet. Kommissionen vurderer, at tidligere gennemførte initiativer har været utilstrækkelige. Det vurderes at problemerne skyldes mangler i forbindelse med transportformens pålidelighed, kapacitet, informationshåndtering, gennemsnitsfart og fleksibilitet. Det konkluderes, at nye initiativer må iværksættes, og forslag hertil fremsættes i meddelelsen.*

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

Meddelelsen indgår i en serie initiativer, der skal gøre varetransporten i EU mere effektiv og bæredygtig. Det fælles formål med disse initiativer er at fremme nyskabende teknologier og fremgangsmåder på infrastrukturområdet, at udvikle transportmidlerne og forbedre ledelsen af godstrafikken, at gøre det lettere at opbygge varetransportkæder, at forenkle de administrative procedurer og at højne kvaliteten i hele logistikkæden.

Nærværende meddelelse fra Kommissionen omhandler overvejelser om mulighederne for at forbedre grænseoverskridende godstransport på jernbane i Fællesskabet.

Meddelelsen er modtaget i dansk sprogversion den 18. oktober 2007.

De skitserede mulige foranstaltninger overvejes behandlet i en strategiarbejdsgruppe, der kunne omfatte repræsentanter for medlemsstaterne, infrastrukturforvalterne og brugere af jernbaneinfrastrukturen. Gruppens arbejde foreslås allerede afsluttet i foråret 2008.

Samtidig fortsættes arbejdet med opbygning af ERTMS-korridorerne under ledelse af den europæiske koordinator.



Kommissionen fremhæver, at forudsætningen for at de rejste initiativer skal føre til de ønskede resultater er en bred opslutning fra de berørte parter.

### Transportpolitikken

Ved en revision i 2006 af Kommissionens hvidbog om transportpolitikken frem til 2010 blev der sat et mål om samordning af transportformerne ved en effektiv anvendelse af forskellige transportformer separat og i kombinationer. Tanken om et godsbanenet blev her rejst igen. Et jernbanenet, hvor godstrafikken har fortrinsret overfor passagertrafikken, indgår desuden i en meddelelse om bl.a. bæredygtig mobilitet fra 2006.

Motivationen for denne meddelelse er Kommissionens konstatering af, at de seneste års initiativer for at fremme godstransporten i Fællesskabet endnu ikke har givet det ønskede resultat. Dette tilskrives blandt andet en langsommelig gennemførelsesproces og initiativerne fra EU har endnu ikke haft succes med at binde det historisk set opsplittede europæiske jernbanenet tilstrækkeligt sammen. Kommissionen fremlægger således en række initiativer, som alene retter sig mod forbedring af godstransport på jernbaneområdet.

Kommissionens meddelelse kan udmunde i følgende forslag:

### Etablering af godskorridorer

Når de relevante korridorer er endeligt etableret, har Kommissionen til hensigt at stille forslag om etablering af korridorstyingsorganer, der sammensættes af repræsentanter for medlemsstaterne og infrastrukturforvalterne. Korridorstyingsorganerne skal etableres med henblik på samordning af de enkelte infrastrukturforvalteres drift. Målet er at hver medlemsstat der har jernbaner fra 2012 skal deltage i mindst et korridorstyingsorgan.

### Forbedring af godskorridorerne servicekvalitet

Kommissionen har til hensigt at foreslå forskrifter for offentliggørelse af kvalitetsindikatorer for godstogskorridorerne.

### Forbedring af godstogskorridorerne kapacitet

Kommissionen har til hensigt at anmode korridorstyingsorganerne om at udarbejde investeringsprogrammer, der kan fjerne flaskehalse, harmonisere og forbedre infrastrukturens kapacitet, bl.a. vedrørende toglængde og fritrumsprofil. Det fremgår endvidere af meddelelsen at Kommissionen vil overveje at indføre forskrifter om tekniske krav til godskorridorer.

### Regler for fortrinsret til godstrafik ved kanaltildeling



Kommissionen sigter mod udarbejdelse af retsfor skrifter om international til- deling af kanaler med henblik på fortrinsret for internationale tog.

#### Prioritering af godstrafik ved driftsforstyrrelser

Kommissionen vil foreslå at styrke de gældende forskrifter om fortrinsret for international godstrafik og vil endvidere anmode de berørte korridorstyrings- organer om at harmonisere prioriteringsregler, der gælder langs korridorerne.

#### Undersøgelse af finansieringskilder der målrettes jernbanegodstrafikken

Kommissionen vil tilskynde korridorstyringsorganerne og infrastrukturforval- tere til, sammen med berørte aktører, at opbygge et ydedygtigt og tilpasset net af terminaler og rangerbanegårde. Kommissionen vil undersøge mulige finan- sieringskilder til udbygningen af denne type infrastruktur og undersøge mulig- heden for at supplere eksisterende lovgivning for at gøre vilkårene for adgang til knudepunkterne lettere.

### **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 jernbane – LBK nr. 1171 af 2. december 2004 – samt i Lov om jernba- nevirkksomhed – LBK nr. 310 af 28. april 2004.

I henhold til ovenstående lovgivning har offentlig servicetrafik fortrinsret ved tildeling af kapacitet på banenettet.

Endvidere kan enkelte af de forslag, som meddelelsen fremsætter, eventuelt be- røre andre retsakter, eksempelvis om baneafgifter og modtagepligt. En vurde- ring heraf afventer dog Kommissionens eventuelle fremsendelse af konkrete forslag.

### **3. Høring**

Meddelelsen har været sendt i høring hos følgende institutioner og organisati- oner:

Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Danmarks Rederiforening, Dansk Arbejds- giverforening, Danske Busvognmænd, Danske Dagblade, Danske Havne, Dan- ske Regioner, Dansk Erhverv, Dansk Kollektiv Trafik, Danske Speditører, Dansk Industri, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Skibsmæglerforening, Danske Statsbaner, Dansk Transport og Logistik, De Danske Bilimportører, De Sam- virkende Invalideorganisationer, Fagligt Fælles Forbund, Forbrugerrådet, For- enede Danske Motorejere, Handel, Transport og Service, HK Trafik og Jernba- ne, International Transport Danmark, Kommunernes Landsforening, Land-



brugsrådet, Landsorganisationen i Danmark, Offentligt Ansattes Organisationer.

Af høringssvarene fremgår følgende:

Dansk Kollektiv Trafik (DKT) kan tilslutte sig målet om forøgelse af mængden af gods på jernbanen. Det har alt andet lige positiv effekt på vejtrængslen og har gunstige miljøeffekter. DKT er endvidere helt enige i, at eksisterende kanalkapacitet søges optimeret bedst muligt, herunder også at det vil kunne fremmes gennem etablering af konkrete styringsorganer.

DKT vil dog på det kraftigste fraråde, at der ovennævnte i forbindelse indføres prioriteringsregler, der betyder at persontransporten nedprioriteres til fordel for godstransporten. DKT anbefaler derfor, at Danmark arbejder for, at denne prioriteringsbestemmelse ikke finder anvendelse. Højere prioritet for bane-godstrafikken må ske uden negative effekter for persontransporten.

Danske Statsbaner (DSB) er enig med Europa-Kommissionen i dens påpegning af behovet for at styrke jernbanegodstrafikken med hensyn til transporttid, pålidelighed og kapacitet.

De væsentligste problemer på europæisk plan forårsages af mangel på infrastrukturkapacitet, flaskehalse i form af overbelastede strækninger, knudepunkter og terminaler. På dette område er der – udover nationale initiativer – behov for en europæisk indsats i form af en korridororienteret finansiel støtte til de nødvendige infrastrukturinvesteringer, såvel udvidelser og opgraderinger som nyanlæg. Hertil er blandt andet TEN-T programmet en vigtig løftestang.

En evaluering af kapacitetsproblemerne og mulige løsninger herpå må selvsagt også tage hensyn til jernbanepassagertrafikkens vilkår og behov.

Også harmonisering langs de enkelte godskorridorer vil være værdifuldt. Her drejer det sig ikke blot om nødvendig teknisk interoperabilitet, men i højere grad om harmonisering af centrale, infrastrukturbestemte produktionsforudsætninger som godstogshastighed, toglængde, maksimal togvægt og akseltryk.

Derimod tager DSB klart afstand fra Kommissionens tanker om at udarbejde nye og supplerende EU-retsforskrifter for kanaltildeling, fortrinsrettigheder, prioriteringsregler mv. På disse områder giver det god mening at lovgive på europæisk plan om processerne, f.eks. med hensyn til ikke-diskriminering, fairness og transparens, som det allerede er sket med første jernbanepakke (specielt 2001/14). Selve indholdet i prioriteringsregler m.v. kan og bør dog ikke fastlægges på europæisk plan. Forholdene mellem ikke blot de enkelte medlemsstater, men også mellem de enkelte regioner er så forskellige, at indholdet i regler af denne karakter under hensyn til nærhedsprincippet må fastsættes ud fra



ationale og regionale trafikpolitiske hensyn, og ikke ved Fællesskabslovgivning.

Endeligt er det DSB's opfattelse, at Europa-Kommissionens genfremsatte forslag om generelt at forpligte infrastrukturforvalterne til også at modtage og behandle ansøgninger om tildeling af infrastrukturkapacitet fra andre aktører end jernbanevirksomhederne vil medføre spild af knappe ressourcer i den komplekse køreplanlægningsproces og en risiko for suboptimal kapacitetsudnyttelse.

Dansk Transport og Logistik (DTL) er grundlæggende enige i analysen og konklusionerne, der underbygger ønsket om et øget fokus på intermodalitet og rammebetingelserne herfor i både Danmark og EU. Meddelelsen understøtter transporterhervets ønsker om at få et langsigtet fokus på strategien for det fremtidige godsflow i og gennem Danmark.

DTL er enig i betydningen af åbningen for konkurrence, der uden tvivl har sat en proces i gang, som vil sikre fortsat mere konkurrencedygtige og markedsorienterede operatører. Denne proces fokuserer i første omgang på en bedre økonomi i jernbaneselskaberne, hvilket kan betyde bortfald af urentable trafikker, mens der på lidt længere sigt – på grund af fokusering og bedre økonomi – vil kunne ske en udvidelse af trafikkerne og omsætningen inden for europæisk og dansk banegodstransport.

Derimod udestår, som meddelelsen på udmærket vis beskriver, at godstrafikken tilgodeses med en bedre infrastruktur og en bedre adgang til samme i forbindelse med kanaltildelinger og i forbindelse med trafikforstyrrelser.

Med særligt aktualitet i en dansk sammenhæng skal DTL pege på meddelelsens afsnit om ydelser i tilknytning til jernbanetrafikken, herunder kombiterminaler, hvor en løsning af vedligeholdelsestilstand, udviklingsmuligheder og ejerforhold på de to danske kombiterminaler beklageligvis fortsat ligger uløste hen.

Dertil kommer skal DTL også pege på adgangen for godstog til havnene, som lader meget tilbage at ønske.

DTL skal til kortet side 5 og i forhold til den i afsnit 4 omtalte strukturerede undersøgelse, der blandt andet skal pege på strækninger i godskorridorerne, bemærke at Femern Bælt skal indgå i ERTMS-korridor B mellem Stockholm og Napoli. DTL tillægger generelt implementeringen af ERTMS (European Rail Traffic Management System) stor betydning og værdi for en mere effektiv godstrafik på jernbane.

I bestræbelserne for at udvikle europæiske jernbanegodskorridorer, er det dog vigtigt – i en dansk sammenhæng – ikke at glemme strækningerne nord for Fredericia, hvor der fortsat bør arbejdes for en elektrificering.



Som en detailbemærkning peger DTL på, at de ikke er enige i, at vejtransport bliver stadig mere effektiv. Også vejtransportens rammebetingelser er vanskelige og på flere fronter forværrede. Det gælder f.eks. manglende kapacitet i infrastrukturen herunder vejnet og rasteplasser og deraf afledte tidsforsinkelser, ligesom de fortsat stigende oliepriser øger omkostningerne. Dertil kommer f.eks. mangel på kvalificeret arbejdskraft og tab af produktivitet som følge af indførelsen af den digitale tachograf.

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

Eventuelle fællesskabsinitiativer vedrørende fortrinsret til international gods- trafik samt etablering af øget kapacitet i de omtalte jernbanegodskorridorer vil kunne føre statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser med sig. For at undgå negative konsekvenser for passagertrafikken vil det øge investerings- presset på de mest centrale dele af jernbanenet i Danmark.

En nærmere vurdering af de negative statsfinansielle konsekvenser må afvente fremsættelse af et egentligt forslag fra Kommissionens side.

En fortrinsret for afviklingen af international godstrafik på jernbanetransitru- ten gennem Danmark vil kunne få negative effekter for passagertrafikken.

#### **5. Nærhedsprincippet**

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

Når der som opfølgning på meddelelsen fremsættes konkrete lovgivningsfor- slag vil disse blive vurderet i forhold til nærhedsprincippet.

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

Regeringen er generelt positiv overfor at Kommissionen sætter forholdene om- kring international jernbanegodstrafik på dagsordenen i en bestræbelse på at forbedre transportformens konkurrenceevne og bidrage til den økonomiske vækst i lyset af de kommende års trængsels- og miljøudfordringer. Regeringen noterer sig dog, at Kommissionens meddelelse indeholder meget vidtrækkende ideer til fremme af godstransporten, og regeringen må derfor afvente videre stillingtagen indtil konkrete forslag foreligger.

På nuværende grundlag kan regeringen kommentere følgende:

Regeringen er principielt positiv overfor forbedringer af godstogskorridorernes kapacitet, men mener ikke man kan tage stilling til spørgsmålet uden afklaring af finansieringen af sådanne kapacitetsforbedringer.



Regeringen er positiv over for, at der skabes transparens i den service, der udføres på de foreslåede godskorridorer via etablering af tilgængelige kvalitetsindikatorer.

Regeringen er positiv overfor tankerne om en koordineret indsats overfor jernbanegodstrafikkens terminaler og rangerbanegårde på jernbanenettet, herunder eventuelle fællesskabsinitiativer om åben og ikke-diskriminerende adgang til knudepunkterne og muligheder for forbedret finansiering af udbygning og fornyelse af disse.

Regeringen er afvisende overfor forslaget om at give fortrinsret til international godstrafik. Disponeringen af kapaciteten på det danske statsejede og finansierede banenet er en national opgave. En risiko ved dette forslag er, at Danmark vil være nødt til at prioritere international godstrafik med risiko for at skulle skære ned på den indenlandske passagertrafik, hvis banekapaciteten ikke måtte være tilstrækkelig.

Regeringen er ligeledes på det foreliggende grundlag afvisende overfor indførelse af fællesskabsregler vedrørende prioritering af godstrafikafviklingen ved driftsforstyrrelser.

Regeringen er endeligt skeptisk overfor forslaget om at etablere særskilte korridorstyrringsorganer for de enkelte godskorridorer med henblik på samordning af de enkelte infrastrukturforvalteres drift. Der er allerede med samme sigte oprettet et tæt samarbejde mellem infrastrukturforvalterne om køreplanlægningen i de internationale korridorer på tværs af grænserne.

## **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.

