



NOTAT

DEPARTEMENTET

Dato 26. januar 2009
Dok.id
J. nr. 504-45

Center for Kollektiv Trafik

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

Grundnotat om Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport, KOM(2008) 852 endelig

Notatet er parallelfremsendt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Trafikudvalg

Resumé:

Forordningsforslaget tager sigte på at forbedre afviklingen af den grænseoverskridende jernbanegodstransport i Fællesskabet. Medlemsstater med grænser til to andre medlemsstater skal senest to år efter forordningens ikrafttræden have etableret godkendte godskorridorer.

Et internationalt styreorgan fælles for de berørte infrastrukturforvaltere oprettes for hver godskorridor. Styreorganet, der er et uafhængigt retssubjekt, tildeles en omfattende kompetence til at forvalte og udvikle godskorridoren. Organet skal definere, udarbejde og forvalte en iværksættelsesplan og en langsigtet investeringsplan, der bl.a. omfatter infrastrukturinvesteringer og interoperabilitetstiltag.

Forordningen introducerer endvidere begrebet "prioriteret gods", kanalreserver til ad hoc godstransporter og strategiske intermodale terminaler, der tilknyttes godskorridorerne

1. Baggrund og indhold

I oktober 2007 udsendte kommissionen en meddelelse til Rådet og Europa-Parlamentet om et banenet med fortrinsret for godstrafik, KOM(2007) 608.¹

Målsætningen for Kommissionens initiativ var at gøre det lettere at opbygge varetransportkæder, at forenkle de administrative procedurer og at højne kvaliteten i hele logistikkæden.

¹ Se grundnotat herom af 6. december 2007



Rådet konkluderede i april 2008, at man tilskyndede til at der udarbejdes foranstaltninger til effektiv drift af international jernbanegodstransport ved at styrke samarbejdet mellem infrastrukturforvalterne på områderne drift og investering og ved at fastlægge de grænseoverskridende korridorer, herunder sektioner med samordnede transportformer, hvor den effektive strøm af international jernbanegodstransport bør sikres i form af kapacitet og investeringsplanlægning og pålidelige og tilstrækkelige kanaler.

En vigtig supplerende målsætning bag forordningsforslaget er, at jernbanegodstrafikken som en vigtig del af Fællesskabets transportpolitik skal bidrage til reduktion af udledning af drivhusgasser.

Forordningen er modtaget i engelsk sprogversion d. 11. december 2008 og i dansk sprogversion d. 8. januar 2009.

Godstogskorridorer

Forordningen introducerer, som en del af TEN-T-nettet, nye fælleseuropæiske godstogskorridorer baseret på eksisterende fjernbanekorridorer og fastsætter rammerne herfor gennem regler for oprettelse og organisering af korridorerne med henblik på konkurrencebaseret godstransport.

Godskorridorerne skal omfatte dels særlige jernbanestrækninger gennem medlemsstaterne, dels ”strategiske terminaler” placeret ved godskorridorerne. De strategiske terminaler er kombiterminaler/intermodale terminaler, som skal være åbne for alle transportudbydere.

Godskorridorerne har til formål at etablere et sæt af sammenhængende grænseoverskridende transportnet i Fællesskabet.

Udformning og forvaltning af godskorridorerne

Forordningen opstiller nærmere betingelser for medlemsstaternes udformning og forvaltning af godskorridorerne. Senest et år efter forordningens ikrafttræden skal medlemsstater, der har grænser til to andre medlemsstater, overfor Kommissionen opstille forslag til godskorridorer med en dertil svarende iværksættelsesplan.

Et udvalg (komitologi-udvalg) etableres til sammen med Kommissionen at godkende de foreslåede godskorridorer.

Styreorgan

Til forvaltning af godskorridorerne skal de berørte medlemsstater samarbejde om godskorridorens udvikling i overensstemmelse med iværksættelsesplanen.



De berørte infrastrukturforvaltere skal for hver godskorridor oprette et styreorgan, der får til opgave at definere og forvalte udførelsen af gennemførelsesplanen (implementeringsplanen) for godskorridoren. Styreorganet skal rapportere til de berørte medlemsstater.

Styreorganet etableres som en uafhængig retlig enhed – evt. som en europæisk økonomisk firmagrube.² En således stiftet firmagrube har ifølge Rådskonferencen herom fra 1985, Artikel 1 (2) ”... rets- og handleevne til i eget navn at erhverve rettigheder og indgå forpligtelser af enhver art, afslutte kontrakter eller foretage andre retshandlinger samt optræde som part i retssager ...” Styreorganet udpeger selv en direktør. I forordningen betegnes styreorganerne som internationale infrastrukturforvaltere, jf. Artikel 17.

Strategiske terminaler

Der etableres arbejdsgrupper med deltagelse af infrastrukturforvaltere og ejere af strategiske terminaler langs godskorridorerne. Arbejdsgrupperne skal tages med på råd af styreorganet om forslag, der påvirker terminalerne, jf. Artikel 4 (5). Styreorganet vedtager sammen med arbejdsgrupperne strategier for udviklingen af de strategiske terminaler med målsætning om at opfylde jernbanetransportens behov, jf. Artikel 9.

Styringsorganet sørger for offentliggørelse af forretningsbetingelser for anvendelse af strategiske terminaler på godskorridoren, jf. Artikel 15 (b).

Gennemførelsesplan og investeringsplan

Implementeringsplanen, der skal opdateres løbende, omfatter en redegørelse for godskorridorens egenskaber og et program for de foranstaltninger, der er nødvendige for opbygningen af godskorridoren. Desuden angives styreorganets mål for godskorridorens ydelse mht. kvalitet og kapacitet. Et program for forbedrede ydelser omfatter fælles målsætninger for styringsorganet mht. tekniske valg og tidsplan for arbejdet med infrastrukturen.

Styreorganet udarbejder og godkender henholdsvis en mellemlang 2-årig og en langsigtet 10-årig fælles investeringsplan for godskorridoren. Investeringsplanen omfatter projekter med tilhørende finansielle behov til vedligeholdelse, fornyelse eller omlægning af jernbaneinfrastrukturen og dertil hørende teknisk (interoperabelt) udstyr, jf. interoperabilitetsdirektivet.³

² Rådets forordning (EØF) nr. 2137/85 af 25. juli 1985 om indførelse af europæiske økonomiske firmagrupper (EØFG). Jf. ligeledes lov nr. 217 af 5. april 1989, Jf. lovbekendtgørelse nr. 281 af 17. april 1997: Lov om administration af Det Europæiske Økonomiske Fællesskabs forordninger om indførelse af europæiske økonomiske firmagrupper.

³ EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet (omarbejdning)



Investeringsplanen skal desuden omfatte en strategi for forøgelse af godstogernes kapacitet på godskorridoren, herunder strategi for ændring af godstogs længde, fritrumsprofil og akseltryk.

Forvaltning af godskorridoren og prioriteret gods

Styreorganet tildeles desuden en række forvaltningsopgaver i forbindelse med godskorridorerne, herunder etablering af one-stop-shop ansøgninger om kanaler til godstog, og der indføres et begreb ”prioriteret gods”, der omfatter tidsfølsomt gods, ”som bør drage fordel af en hurtig og præcis transporttid”, jf. Artikel 11 (1). Begrebet prioriteret gods defineres ikke nærmere i forordningen, idet definitionen er et af styringsorganets opgaver.

Som en særlig afvigelse fra Direktiv 2001/14/EF⁴ om bl.a. tildeling af infrastrukturkapacitet bestemmes i forslaget, at godskorridorens infrastrukturforvaltere skal reservere den nødvendige kapacitet til den prioriterede godstrafik for den kommende kapacitetstildeling inden fastlæggelsen af den årlige køreplan. En kanal for prioriteret gods kan ikke annulleres indenfor tre måneder før brugen uden kanalbrugerens samtykke. Der skal desuden i køreplanen oprettholdes en reservekapacitet, jf. Artikel 12.

Som en yderligere afvigelse fra 2001/14/EF Artikel 16 kan ansøgninger om kanaler fremover indgives af ”godkendte ansøgere”, dvs. virksomheder der ikke er jernbanevirksomheder.

Styring af trafikken

Infrastrukturforvalterne skal udarbejde prioritetsregler for de forskellige typer trafik – herunder prioriteret gods – på godskorridorerne til anvendelse i situationer med driftsforstyrrelser. Reglerne skal offentliggøres i Netvejledningen. Prioriteringsreglerne skal bl.a. under driftsforstyrrelser sikre, at tog med prioriteret gods tildeles den oprindelige kanal, med mindre den virksomhed, der har fået tildelt kanalen (dvs. ansøgeren, jf. Artikel 12 (5)) giver sit samtykke til, at kanalen kan omdisponeres. Infrastrukturforvalterne pålægges samtidig at koordinere trafikstyringen langs godskorridoren.

De i medfør af Artikel 30 i direktiv 2001/14/EF etablerede tilsynsorganer⁵ skal som international infrastrukturforvalter føre tilsyn med styreorganet og jernbanevirksomhedernes aktiviteter på godskorridorerne.

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering

⁵ ”Regulatory Body”



Dispensation

Forordningen giver en medlemsstat mulighed for at opnå dispensation fra forordningens bestemmelser, jf. Artikel 20. Dispensationen kan gives ”under hensyntagen til den geografiske situation og udviklingen af jernbanegodstransporten i den medlemsstat, der indgiver dispensationsansøgningen”.

Dispensionsansøgninger behandles af Kommissionen i samarbejde med et nyt udvalg (komité i henhold til forordningens Artikel 18), som etableres til at behandle forhold i tilknytning til forordningen.

2. Gældende dansk ret

Det fremlagte forordningsforslag berører en række bestemmelser i dansk lovgivning:

A) Jernbaneloven (Lovbekendtgørelse nr. 567 af 9. juni 2008)

I henhold til jernbanelovens § 9, stk. 3 har offentlig servicetrafik fortrinsret ved tildeling af kapacitet på banenettet, hvilket kan komme i konflikt med, at der skal reserveres tilstrækkelig reservekapacitet til at opfylde ønsker om godstogskanaler i henhold til Artikel 12 (2).

B) Lovgivningen om infrastrukturforvaltning er reguleret dels i lov nr. 1222 af 27. december 2003 om Banedanmark og i lov nr. 588 af 24. juni 2005 Lov om Sund og Bælt Holding A/S.

Banedanmark er en statsvirksomhed under Transportministeriet og har ingen selvstændige myndighedsbeføjelser. Infrastrukturprojekter mv. gennemgår fastlagte processer udenfor Banedanmarks regi og afsluttes i givet fald med en finanslovsfinansieret anlægslov. Herefter overlades projektet til Banedanmarks udførelse indenfor de ved lov fastlagte rammer.

Tilsvarende er rammer for kapacitetstildeling og baneafgifter fastlagt i lovgivningen.

Sund og bælt Holding A/S har som statsejet aktieselskab tilsvarende ingen myndighedsopgaver. Driften af den faste forbindelse over Øresund varetages af datterselskabet A/S Øresundsforbindelser i henhold til aftale af 23. marts 1991 mellem Danmark og Sverige. I medfør af lov om Sund og Bælt Holding A/S er Banedanmark infrastrukturforvalter på jernbanedelen inden for nærmere fastlagte rammer.

Forslaget til den nuværende udformning til forordningen vil gribe ind i den normale danske finanslovsbevillingsprocedure, hvorefter bevillinger og formål



for udgifter afholdt af statsvirksomheder indgår som en del af de årlige Finanslove.

Der er på den baggrund tale om betragtelige indgreb i den lovbaserede organisering af jernbaneområdet for så vidt angår driften, vedligeholdelsen og udbygningen af den danske jernbaneinfrastruktur.

3. Høring

Meddelelsen har været sendt i høring den 17. december 2008 med høringsfrist den 14. januar 2009 hos følgende institutioner og organisationer:

Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arriva Skandinavien A/S, Banedanmark, Beredskabsstyrelsen, Beskæftigelsesministeriet, CFL Cargo Danmark ApS, Danmarks Rederiforening, Danmarks Statistik, Dansk Arbejdsgiverforening, Danske Busvognmænd, Danske Dagblade, Danske Havne, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Dansk Erhverv, Dansk Kollektiv Trafik, Danske Speditører, Dansk Industri, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Skibsmæglerforening, Danske Statsbaner, Dansk Transport og Logistik, De Danske Bilimportører, Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, Fagligt Fælles Forbund, Finansministeriet, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere, Forsknings- og Innovationsstyrelsen, Forsvarskommandoen, Færdselsstyrelsen, Handel, Transport og Service, Hectorrail, HK Trafik og Jernbane, International Transport Danmark, Justitsministeriet, Kommunernes Landsforening, Landbrugsraadet, Landsorganisationen i Danmark, Miljøministeriet, Offentligt Ansattes Organisationer, Søfartsstyrelsen og Vejdirektoratet.

Af høringssvarene fremgår følgende:

Arriva Skandinavien A/S oplyser, at Arriva befordrer passagerer og således ikke har godstransport, hvorfor forslaget ikke anses at være relevant.

Banedanmark har oplyst, at Banedanmark ikke umiddelbart reserverer kapacitet til ad-hoc godskørsler eller ønsker, der afgives efter tildeling af kapacitet til den årlige køreplan. Godssystemkanalerne fordeles efter følgende prioritering (afstemt i RNE) 1: Transitgods, 2: Import/eksport gods, 3: Nationalt gods, 4: Restkapacitet til indenlandske tog - typisk lejrskoletog mm. Dette betyder, at der normalt ikke er flere internationale kanaler tilbage, og at der derfor skal "trylles" for at få plads til flere tog - hvilket i øvrigt for det meste er lykkedes indtil nu. Det fremgår ikke, hvilken restkapacitet, den i givet fald skal være, fx om den skal være jævnt fordelt over døgnet og i hvilket omfang.

Banedanmark savner uddybning om, hvordan Banedanmark kan sikre, at det er den rigtige godsoperatør, der får tildelt kanalen (flere operatører søger om samme kanal, da de byder på samme kontrakt) - Banedanmark tildeler i flere tilfælde kanalerne, inden det er afgjort, hvilken operatør der vinder kontrakten...og får de kanalen, men ikke kontrakten, er det ikke muligt for Banedan-



mark at se, om de kører anden trafik i den givne kanal for at chikanere den anden operatør.

Banedanmark tilbyder pt. kun systemgodskanaler på Padborg - Peberholm. På de øvrige TEN strækninger til Gedser, Rødby, Esbjerg, Hirtshals og Frederikshavn tilbyder Banedanmark ikke systemkanaler pt, da disse ikke efterspørges til international trafik. I forbindelse med DSB's ønske om flere tog mellem Kolding og Århus, reserverer Banedanmark kapacitet, således at det vil være muligt at tilbyde systemgodskanaler til Århus i fremtiden også.

Banedanmark efterlyser et tal for, hvornår Banedanmark kan få mulighed for at inddrage ubenyttede kanaler. Pt. giver dette ikke problemer, men vi har jævnligt forespørgsler på kanaler, der er tildelt, men som ikke anvendes lige på pågældende tidspunkt.

Det skal mere præcist angives, hvad der er høj prioritets godstog. Omkring 60% af transittogene er "Company trains" eller kombitog, der alle er bundet af "just in time" principperne. Hvis højprioritetstog skal ekspederes på bekostning af andre operatørers tog, vil det formentlig give praktiske problemer i forhold til den mere pragmatiske tilgang vi har i dag, hvor hver operatør kun rangordner egne tog.

Danske Havne skal ikke udtale sig om nødvendigheden af selve ideen om et netværk med prioritet, men blot erindre om vigtigheden af fødelinjerne til et sådant prioriteret netværk. Disse vil ofte komme fra terminaler, som ikke ligger i direkte tilknytning til hovedkorridoren - i Danmarks og i mange andre landes tilfælde typisk fra havnene. Derfor er det vigtigt at tænke sådanne fødelinjer og (havne)terminaler ind i billedet. Både i forhold til forordningen og i forhold til de senere, konkrete planer.

Jernbanegodstransport i Danmark har stort set kun mulighed for at fungere effektivt, når der er store mængder gods til stede. Det er der i de større danske havne. Men de er desværre dårligt koblet sammen med det overordnede netværk. Hvis der skal skabes et banenetværk med prioritet er det altså vigtigt, at opkoblingerne og forbindelserne fra de forskellige knudepunkter (havne) også er udviklede og tidssvarende.

Ideen om et one-stop-shop er god og bestemt noget, der mangler i dag.

Danske Statsbaner (DSB) bemærker indledningsvist, at forslaget lægger op til en styring af udviklingen af de fremtidige jernbanegodskorridorer i EU, som fokuserer på lovgivning og regler på europæisk plan i stedet for markedets behov. Eksempelvis forekommer de foreslåede regler for det pligtige antal godskorridorer i de enkelte medlemsstater noget fjernt fra markedets, kundernes og operatørernes behov.



Tilsvarende er det bemærkelsesværdigt, at forslaget undlader at inddrage jernbanegodsoperatørerne - som må formodes at være nærmest på kunderne og markedet - i de formelle strukturer, der skal etableres ifølge forslaget.

Generelt er det DSB's opfattelse, at der ud over markedsorienterede tiltag snarere er behov for en politisk indsats end EU-lovgivning på området.

Et væsentligt - og efter DSB's opfattelse bekymrende - element i forslaget er bestemmelserne i artikel 11, 12 og 14 om såkaldt prioriteret gods og dettes fortrinsret til infrastrukturkapacitet / køreplanskanaler på godskorridorerna. Dette forslag strider mod den nugældende EU-lovgivning, der i direktiv 2001/14 artikel 14 og 22 tillægger de enkelte medlemsstater kompetencen til at fastlægge prioriteringsregler for kapacitetsfordelingen. Også den danske lovgivning på dette punkt ville skulle ændres, hvis korridorforordningen skulle blive vedtaget i den nuværende form.

DSB ønsker at understrege, at kapacitetsfordeling og fastlæggelse af prioriteringsregler herfor bør ske på baggrund af regionale og nationale hensyn, og ikke på grundlag af detaljerede, standardiserede europæiske regler.

Dertil kommer, at enhver form for firkantede regelsæt om prioritering - såvel i planlægningen som på det operative niveau - vil virke kapacitetsformindskende. Det er en grundlæggende erfaring i jernbanesektoren, at den mulige infrastrukturkapacitet udnyttes bedst ved at give infrastrukturforvalteren/køreplanlæggeren den størst mulige fleksibilitet under hensyntagen til såvel de overordnede politiske mål som markedets behov. En regelfastsættelse herom kan og bør ikke ske på centralt europæisk niveau.

DSB konkluderer således, at bestemmelserne i forslagets artikel 11, 12 og 14 om generel fortrinsret for prioriteret gods bør udelades, såfremt der overhovedet skal lovgives om godskorridorerna på det foreslåede niveau, eller i det mindste ændres til kun at være anbefalinger.

Ifølge Dansk Industri (DI) har forslaget til formål at fremme jernbanegods-transport i EU på en bæredygtig måde, og forslaget sigter mod at forbedre konkurrenceevnen for jernbanegods og gøre den mere effektiv. Med forslaget ønsker Kommissionen samtidig at fremme dannelsen af et indre marked for transport.

Kommissionen foreslår derfor opbygning af et europæisk jernbanenet bestående af internationale godskorridorer med henblik på konkurrencebaseret gods-transport. Dermed går man et skridt videre end med de hidtidige EU tiltag på jernbaneområdet, herunder det europæiske jernbanetrafikstyringssystem, ERTMS, European Rail Traffic Management System, som er under etablering.



DI kan fuldt ud støtte Europa-Kommissionens målsætning om at skabe et indre marked for transport og formålet med at gøre jernbanegodstransporten mere konkurrencebaseret og bæredygtig. DI anser det endvidere for positivt, at Europa-Kommissionen med forslaget anerkender terminalernes vitale rolle for en sammenhængende godstransport, samt at der skal være udarbejdet en strategi herfor. DI finder desuden, at forslaget er positivt set ud fra et samfundsøkonomisk perspektiv.

DI's medlemmer har som transportkøbere ret begrænsede muligheder for at få deres transportopgaver løst tilfredsstillende via jernbanen i dag, og DI ser derfor positivt på muligheden for at gøre jernbanegodstransport økonomisk og præstationsmæssigt mere attraktiv.

Det er samtidig i stigende grad vigtigt, at virksomhedernes medarbejdere kan benytte jernbanen som transportmiddel til og fra arbejde. For erhvervslivet er det derfor afgørende, at forordningen både juridisk og i praksis efter dens implementering sikrer, at passagertransport ikke hæmmes i sin udvikling som konsekvens af de foreslåede initiativer på jernbanegodstransportområdet.

Forordningen medfører efter DI's opfattelse nye udfordringer for jernbanernes personale på tværs af grænserne. Det fremgår således af forordningsforslagets punkt 15, p. 10, dansk udgave, at "de berørte medlemsstater og de relevante nationale sikkerhedsmyndigheder på godstogskorridoren kan indgå aftaler om gensidig anerkendelse af henholdsvis køretøjer og lokomotivførere. Sikkerhedsmyndighederne fra de medlemsstater, der er berørt af godskorridoren, bør samarbejde for at sikre gennemførelsen af disse aftaler." DI lægger vægt på, at der her gøres en indsats, idet dette i dag er en af de store barrierer for effektiv grænseoverskridende drift af jernbaner i EU.

DI finder, at forordningsforslaget i sin nuværende form indebærer en vanskelig gennemskuelig ledelsesmæssig konstruktion, hvor EU får kompetence over nationale godskorridorer, der samtidig skal betjene national trafik. Hvorledes dette placerer nationale myndigheders råderum, herunder som infrastrukturforvaltere, kan vanskeligt fastslås i den nuværende fase af EU's beslutningsproces. Det gælder især myndighedsudøvelse, men også finansiering.

Endelig finder DI det vigtigt, at der etableres en klar kompetencefordeling, herunder også klare juridiske spilleregler for den påtænkte arbejdsdeling mellem EU og nationale myndigheder, som vil blive nødvendiggjort af EU's forordning og det deraf følgende transeuropæiske arbejde med godskorridorerne. Det vil sikre klare beslutningsveje og begrænse risikoen for unødigt bureaukrati. Ligeledes er der behov for at få uddybet de økonomiske aspekter af forordningsforslaget.

Sidst men ikke mindst finder DI det meget vigtigt, at erhvervslivets interesser løbende høres i relation til forordningen. Dette vil være meget betydningsfuldt



for, at EU og medlemslandene kan nå de tilsigtede mål med forordningsforslaget.

DI vil nøje følge EU's videre arbejde med forordningsforslaget og anmoder venligst om løbende at blive konsulteret af Transportministeriet, idet dette berører såvel DI's transportkøbende medlemsvirksomheder som virksomheder i DI's medlemskreds, der har direkte erhvervsmæssige og kommercielle interesser i den fremtidige drift af godskorridorer, såfremt forordningsforslaget vedtages af Rådet.

Dansk Transport og Logistik (DTL), der er brancheorganisation for det danske transporterhverv på vej og bane, er generelt positiv indstillet over for forslaget. Selvom forslaget er fremsat separat i december måned 2008, skal DTL ikke undlade at pege på sammenhængen mellem dette forslag og øvrige initiativer taget af Kommissionen tidligere i 2008 for at fremme Grøn Transport og til at tackle udfordringer i godstransportsektoren, så som trængsel og CO₂. For at undgå at forslaget om internalisering af de eksterne omkostninger i vejtransport i givet fald ikke blot resulterer i yderligere beskatning af godstransport ad vej, er der også behov for udvikling af reelle alternativer til vejtransport.

Det foreliggende forslag har således til formål at bidrage til, at de politiske ambitioner og ønsker om at fremme jernbanetransport af gods som et effektivt supplement eller reelt alternativ til transport af gods ad vej, kan opfyldes i virkeligheden. Ved at sikre at jernbanekapacitet reelt bliver stillet til rådighed på en effektiv måde, der reelt kan konkurrere på tid og kvalitet med vejtransport, vil forslaget kunne bidrage til at sikre, at EU's transport og logistik system også i fremtiden vil kunne opfylde transportbehovene for EU's økonomi.

For at opnå dette er det nødvendigt – under de rette omstændigheder – at anerkende behovet for bedre samarbejde mellem de ansvarlige myndigheder i de forskellige lande og en bedre prioritering af godstog gennem Europa. Dette forudsætter også fælles planlægning af fremtidige investeringer og tættere samarbejde omkring kanaltildeling og trafikstyring samt anvendelse af og adgang til terminaler.

Omvendt må DTL konstatere, at hvis medlemslandene ikke er rede til at tage skridt til at sikre udviklingen af transport af gods ad jernbane som foreslået, bliver det endnu mere vanskeligt at løse udfordringen, som EU's godstransport system står overfor.

Til selve forslagens bestemmelser skal DTL bemærke, at forslaget indebærer en relativ tung planøkonomisk tilgang til at udvikle transport af jernbanegods. DTL er ikke nødvendigvis overbevist om, at en sådan tilgang vil tilbyde bedre løsninger end andre mere fleksible og markedsbaserede løsninger. I særdeleshed står det uklart, hvorvidt tilgangen sikrer, at der er sammenhæng mellem



markedets behov for jernbanegodstransport og de konkrete jernbanekanaler, der skal stilles til rådighed.

I særdeleshed savner DTL en forpligtelse til at undersøge, om det samfundsøkonomisk giver mening for EU at udbygge godstransport ad jernbane på en konkret strækning, frem for at udvikle andre transportformer på samme strækning. Forslaget synes at lide under den ofte udtrykte overbevisning, at jernbanetransport under alle forhold er det billigste og mest bæredygtige.

DTL kan derfor være bekymret for, at forslaget kan indebære en statslig baseret investeringsbeslutning, der mere afspejler et politisk ønske end de reelle forhold i markedet.

DTL mener dog, at forslagens grundlæggende principper fortjener at blive fremmet og at forslagens krav om en større involvering af medlemsstaterne i en højere prioritering af godstransport ad jernbane – og behovet for at udvikle dertil knyttede ydelser som terminaler mv. – er et nødvendigt skridt i den videre fremme af grænseoverskridende transport af gods ad jernbane.

Forbrugerrådet har af resurseæssige årsager ikke mulighed for at forholde sig til forordningsforslaget. Forbrugerrådet kan således ikke tages til indtægt for at støtte forslaget eller for at gøre det modsatte.

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

Forslagets økonomiske konsekvenser kan ikke umiddelbart vurderes. Det indebærer næppe på sigt udgifter, som ikke skulle afholdes indenfor rammerne af de eksisterende regler om f.eks. interoperabilitet, men styreorganets planlagte selvstændighed i at træffe dispositioner kunne i princippet medføre forskydninger i den tidsmæssige gennemførelse af infrastrukturinvesteringer eller planer om bekostelige kapacitetsudbygninger.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen fremfører, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, idet det indeholder en række bestemmelser om tværnational forvaltning af jernbaneinfrastrukturen, som ikke vil kunne gennemføres individuelt af den enkelte medlemsstat.

Regeringen er enig med Kommissionen i, at det er vigtigt på fællesskabsniveau at overveje initiativer, der kan føre til, at mere gods bliver transporteret på jernbane.

Regeringen finder imidlertid, at der er aspekter af det foreliggende forslag, hvis det vedtages i sin nuværende udformning, der ikke er i overensstemmelse med nærhedsprincippet. Det giver således ikke mening, at man på fællesskabsni-



veau disponerer over dele af de nationale banenet, ligesom beslutningskompetencer om afholdelse af udgifter og finansiering af statsejet jernbaneinfrastruktur alene er en national opgave.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen er generelt positiv overfor Kommissionens initiativ til at løse udfordringerne omkring international jernbanegodstrafik gennem en bestræbelse på at forbedre transportformens konkurrenceevne og bidrag til den økonomiske vækst i lyset af de kommende års trængsels- og miljøudfordringer.

Regeringen må dog konstatere, at Kommissionens forordningsforslag indeholder meget vidtrækkende tiltag til fremme af godstransporten, herunder virkemidler, som regeringen må stille sig afvisende overfor.

Det er vigtigt for regeringen at slå fast, at disponeringen af kapaciteten på det statsejede og finansierede banenet er en national opgave.

Det findes derfor ikke acceptabelt, at det foreslåede styreorgan får status som "en europæisk økonomisk firmagrube" med de retlige konsekvenser, der udspringer heraf.

Regeringen er derfor afvisende overfor forslaget om at opstille rammer, der overlader det til styreorganerne at udarbejde gennemførelsesplaner og investeringsplaner udenom den normale lovgivningsproces. Beslutninger om afholdelse af udgifter og finansiering af statsejet jernbaneinfrastruktur er alene en national opgave.

Regeringen er endvidere afvisende overfor den del af forslaget, der omhandler "prioriteret gods", der vil kunne skabe alvorlige ulemper i en række situationer for afviklingen af den danske offentlige servicetrafik - i særdeleshed ved driftsforstyrrelser.

Der er allerede med samme sigte oprettet et tæt og smidigt samarbejde mellem infrastrukturforvalterne i nabolandene om køreplanlægningen og trafikafviklingen i de internationale korridorer på tværs af grænserne.

Regeringen er dog positiv over for, at der skabes transparens i den service, der udføres på de foreslåede godskorridorer via arbejdsgrupper mellem infrastrukturforvaltere og ejere af "strategiske terminaler". Regeringen er ligeledes positiv overfor, at der skabes transparens for brugere af infrastrukturen i form af forbedrede netvejledninger, forretningsbetingelser for brug af terminaler og etablering af tilgængelige kvalitetsindikatorer.

Regeringen noterer sig muligheden for dispensation fra de generelle regler med begrundelser, der vil passe til den danske situation, men regeringen finder det



ikke hensigtsmæssigt, at der gennemføres generelle reguleringer af den europæiske jernbane, hvor medlemsstater med reelle infrastrukturbegrænsninger som udgangspunkt er henvist til at søge en usikker dispensation fra de almindelige regler.

Regeringen er på den baggrund generelt afvisende overfor forslaget i den foreliggende form.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

På nuværende tidspunkt kendes de øvrige medlemsstaters positioner ikke.

I forbindelse med behandlingen af meddelelsen fra oktober 2007 i rådsarbejdsgruppen og Rådet var det de fleste medlemsstaters holdning, at tiltag til fremme af gods ikke bør ske på bekostning af passagertrafikken.

8. Europa-Parlamentets holdning

Parlamentets holdning er ikke meddelt.

9. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Der henvises til det udarbejdede nærhedsnotat.

KEL/MOH