



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 23.1.2002  
KOM(2002)25 endelig

2002/0025 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner**

(Forelagt af Kommissionen)

## **BEGRUNDELSE**

Den endelig gennemførelse af et integreret marked for jernbanegodstjenester er en hjørnesteen i den transportpolitiske vision, der er beskrevet i hvidbogen om den fælles transportpolitik frem til år 2010, som blev offentliggjort i september 2001. Der er brug for en genoplivning af banegodssektoren, så den bliver i stand til at tiltrække en større del af den fremtidige øgede efterspørgsel efter godstransport. Hensigten er ikke at øge banetransportens markedsandel imod markeds kræfternes virken, men snarere at lade markeds kræfterne forbedre dens konkurrencedygtighed inden for de markedssegmenter, hvor banetransport er mere fordelagtig. Kommissionen mener, at en åbning af banegodsmarkederne vil skabe den konkurrencesituation, som kræves for at give markedsaktørerne de nødvendige incitamenter til at blive mere effektive og mere konkurrencedygtige samt sørge for, at de tager bedre hensyn til kundernes behov. Det burde tiltrække ny kapital og nye virksomheder, stimulere udviklingen af nye kundeorienterede tjenester og forbedre jernbanevirksomhedernes økonomiske situation. Det er en forudsætning for, at jernbanesystemet bliver i stand til at bidrage til en mere effektiv europæisk banegodstransportsektor i fremtiden.

Selv om det er lykkedes delvis at fremme det indre marked for banegodstransport, halter udviklingen tydeligt bagefter andre transportformer, navnlig vej- og lufttransport, som jernbanerne konkurrerer med. I 1995 fremsatte Europa-Kommissionen et forslag om at liberalisere jernbanesystemer til befordring af gods og passagerer i EU, som senere er blevet fulgt op. Dengang var de lovgivningsmæssige rammer for jernbanesektoren endnu ikke tilstrækkelige (f.eks. hvad angår sikkerhed og interoperabilitet) til at sikre, at åbne markeder kunne fungere effektivt. Man erkendte, at jernbanemarkedet måtte integreres trinvis på grund af dets særlige karakter.

Anvendelsen af princippet om fri bevægelighed for tjenester forudsætter, at jernbanevirksomheder, der har hjemsted i EU og en licens, har adgang til jernbaneinfrastrukturen. Der blev taget et første skridt i denne retning med direktiv 91/440/EØF, som fastlægger adgangsrettigheder for internationale sammenslutninger og jernbanevirksomheder til at udføre international kombineret transport. Med direktiv 2001/12/EF etableres adgangsrettigheder til det transeuropæiske banegodstransportnet og senest fra 2008 til hele det europæiske jernbanenet for international godstransport.

Kommissionen mener, at der er mange gode argumenter for at fremskynde processen. De seneste beslutninger har skabt et dynamisk marked og ført til nye forventninger hos transportører, operatører og potentielle investorer.

Disse forventninger er blevet styrket af Europa-Parlamentets klart udtrykte støtte til en fuldstændig åbning af godstransportmarkedet i forbindelse med forhandlingerne med Rådet om infrastrukturpakken i november 2000 og den formelle anmodning til Kommissionen om hurtigt at fremsætte forslag hertil. Dette blev fulgt op med konklusionerne ved rådsmødet i Stockholm i marts 2001, hvor det blev bekræftet, at der er behov for at fuldføre det indre transportmarked, særlig med tanke på jernbaner. Ligeledes bør udvidelsen af EU tages med i betragtning.

Det er således på tide at forberede den næste fase i markedsintegrationen: Åbningen af de nationale banegodstransportmarkeder (dvs. faste indenlandske transporter udført af en udenlandsk jernbanevirksomhed) herunder muligheden for cabotage (dvs. lejlighedsvis gennemførelse af indenlandske transporter i forbindelse med internationale transporter).

Muligheden for adgang til banegodstransportnet med henblik på indenlandske transporter udført af andre jernbanevirksomheder end den nationale operatør er allerede fastlagt ved lov i nogle medlemsstater som f.eks. Østrig, Italien, Tyskland, Nederlandene, Sverige og Det Forenede Kongerige, samt i Schweiz. Der er generelt gjort positive erfaringer med markedsåbningens virkninger på konkurrencedygtighed og tjenesteinnovation.

En række positive erfaringer viser, at der er et behov for at fremskynde processen og tillade yderligere nyudvikling af de tjenester, som skal leveres:

- Der skabes nye alliancer mellem etablerede og nye operatører i lande som Italien, Schweiz, Tyskland, Østrig og Nederlandene med henblik på transport på internationale korridorstrækninger, navnlig godstransport gennem Alperne, og deres aktiviteter ville nyde godt af en fuldstændig åbning af markedet, idet de får mulighed for at integrere deres internationale og nationale tjenester i en sammenhængende logistisk kæde.

- Som det ses i Tyskland, er der mange nye jernbanevirksomheder, som er villige til at levere supplerende tjenester, hvor de vigtigste transportører ønsker at strømline deres virksomhed. Disse små operatører bør drive nettets fødelinjer, og de bør frit have mulighed for at ekspandere på tværs af grænserne og indgå alliancer med andre virksomheder.

- IKEA planlægger at indføre pendultransporter i Europa for at forsyne sine butikker og lagre. Den første linje mellem Sverige og Duisburg i Tyskland ville fjerne mange flere lastvogne fra vejen, hvis disse internationale transporter kan integreres gnidningsfrit med yderligere nationale banetransporter til deres bestemmelsessted.

- Til trods for infrastrukturforvalterens problemer er banegodstransporten i Det Forenede Kongerige vokset jævnt siden 1994.

Forslaget fastsætter derfor, at alle jernbanevirksomheder, som har hjemsted og licens i den Europæiske Union, får adgang til banenettet for nationale og internationale banegodstransporter med virkning fra direktivets gennemførelsesdato. Tanken om begrænset adgang til det transeuropæiske jernbanegodstransportnet for internationale jernbanegodstransporter, som alligevel kun var en overgangsordning frem til senest 2008, opgives hermed. I forslaget slettes derfor alle henvisninger til det transeuropæiske jernbanegodstransportnet.

Bestemmelserne i direktiv 91/440/EØF som ændret ved direktiv 2001/12/EF, der vedrører jernbaners sikkerhed udgår i dette ændringsforslag for at undgå overlapning med direktivforslaget om jernbanesikkerhed.

Forslag til

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

### om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen<sup>1</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>2</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>3</sup>,

efter proceduren i traktatens artikel 251<sup>4</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner<sup>5</sup> bestemmer, at jernbanevirksomheder med licens har adgangsrettigheder til det transeuropæiske banegodstransportnet og senest fra 2008 til hele jernbanenettet for international banegodstransport.
- (2) Udvidelsen af disse adgangsrettigheder til alle typer jernbanegodstransport, i overensstemmelse med principperne om levering af tjenesteydelser, ville forbedre banetransportens effektivitet sammenlignet med andre transportformer. Det ville også lette udviklingen af bæredygtig transport mellem og i medlemsstaterne ved at fremme konkurrencen og åbne muligheder for tilgang af ny kapital og virksomheder.
- (3) Inden for jernbanegodstransport er der betydelige muligheder for at oprette nye tjenester og forbedre de eksisterende, både nationalt og på europæisk plan.
- (4) Hvis banegodstransporten skal være konkurrencedygtig, bliver det stadig mere nødvendigt, at der tilbydes en samlet transportydelse, herunder også transport mellem og i medlemsstaterne.

---

<sup>1</sup> EFT C af, s.

<sup>2</sup> EFT C af, s.

<sup>3</sup> EFT C af, s.

<sup>4</sup> EFT C af, s.

<sup>5</sup> EFT L 237 af 24.8.1991, s. 25. Direktivet er ændret ved direktiv 2001/12/EF (EFT L 75 af 15.3.2001, s. 1).

- (5) Udvidelsen af adgangsrettigheder til alle typer banegodstransport forudsætter, at man ophæver bestemmelsen om begrænset adgang til det transeuropæiske jernbanegodstransportnet for internationale jernbanegodstransporter, som alligevel kun var en overgangsordning. I forslaget slettes derfor alle henvisninger til det transeuropæiske jernbanegodstransportnet.
- (6) Da jernbanesikkerhed reguleres af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv .../.../EF af [dato] om regulering af sikkerheden og undersøgelse af ulykker og hændelser på jernbanerne i EU<sup>6</sup> som led i Fællesskabets nye sammenhængende regelværk for jernbanesektoren, bør bestemmelserne vedrørende sikkerhed i direktiv 91/440/EØF udgå.
- (7) Direktiv 91/440/EØF bør ændres i overensstemmelse hermed -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

### *Artikel 1*

Direktiv 91/440/EØF, som ændret ved direktiv 2001/12/EF, ændres således:

- (1) I artikel 3 udgår femte led.
- (2) I artikel 7 udgår stk. 2.
- (3) Artikel 10 ændres således:
  - (a) Stk. 2 affattes således:

“2. Jernbanevirksomheder, der hører under anvendelsesområdet for artikel 2, tildeles på rimelige vilkår ret til adgang til andre medlemsstaters infrastruktur med henblik på udførelse af banegodstransport og kombineret godstransport.”
  - (b) Stk. 3 udgår.
  - (c) Stk. 5 affattes således:

“5. Jernbanevirksomheder, der udfører jernbanetransport i henhold til stk. 1 og 2, indgår de nødvendige administrative, tekniske og finansielle aftaler på grundlag af den offentlige ret eller privatretten med forvalterne af den benyttede jernbaneinfrastruktur for at løse spørgsmål vedrørende trafikregulering og -sikkerhed i forbindelse med denne transport. Aftalebetingelserne må ikke være diskriminerende og skal i givet fald være i overensstemmelse med bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering\*.”
- (4) Artikel 10a udgår.

\* EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29.

---

<sup>6</sup> EFT L af, s.

(5) Artikel 10b, stk. 4, punkt c), affattes således:

“(c) situationen for det europæiske jernbanenet”

(6) Bilag I udgår.

#### *Artikel 2*

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden for [18 måneder fra dets ikrafttræden]. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

#### *Artikel 3*

Dette direktiv træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

#### *Artikel 4*

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*

## KONSEKVENSANALYSE

### FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER ISÆR SMÅ OG MELLEMLISTRE VIRKSOMHEDER (SMV)

#### FORSLAGETS TITEL

Direktiv om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner, senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF af 26. februar 2001

#### DOKUMENTETS REFERENCENUMMER

KOM(2002)25

#### FORSLAGET

1. *Hvorfor er der i betragtning af nærhedsprincippet behov for en EF-lovgivning på området, og hvad er hovedformålet?*

Direktivforslaget sigter mod at tilvejebringe regelværket for en fuldstændig gennemførelse af et integreret europæisk marked for jernbanegodstransporter i overensstemmelse med EF-traktatens artikel 14 og 80. I de fleste medlemsstater er banegodstransportmarkederne stadig lukkede, medens der i nogle medlemsstater allerede har fundet en markedsåbning sted. Der er derfor behov for at harmonisere det regelværk, som dækker adgangen til jernbanenettet, på fællesskabsniveau med henblik på fremme udviklingen af gnidningsløs banegodstransport mellem og i medlemsstaterne.

#### KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE

2. *Hvem berøres af forslaget?*
  - *hvilke erhvervssektorer berøres?*

Hele jernbanesektoren berøres af forslaget, herunder jernbaneforsyningsvirksomheder og banegodstransportkunder som f.eks. banegodsspeditører, logistikvirksomheder og transportører. Ved at harmonisere de nationale regler og etablere fælles rammer for adgangen til jernbanenettet for godstransport fremmer forslaget konkurrencen og skaber incitamenter for produktudvikling, kvalitetsforbedringer og konkurrencedygtige priser. Det vil gøre banegodstransport mere attraktivt for banekunderne og øge efterspørgslen efter banegodstransport. Forslaget giver nationale jernbanevirksomheder, som tidligere var fokuseret på det nationale marked, mulighed for at lægge en reel europæisk markedsstrategi. Integrationen af jernbanetransporttjenester vil også have en gunstig virkning på jernbaneforsyningsmarkederne ved at fremme åbne og konkurrenceprægede udbud for forsyninger.

- *berøres SMV i højere grad end store virksomheder?*

Idag er sektoren domineret af nationale monopoljernbanevirksomheder. I nogle medlemsstater er der en række mindre jernbanevirksomheder, som dog kun har en lille markedsandel.

Forslaget vil givetvis stimulere nye SMV på jernbanetransportmarkedet, hvilket giver øget konkurrence, nyudvikling og genoplivning af jernbanesektoren.

– *er de berørte virksomheder koncentreret i bestemte regioner i EF?*

Der er nationale jernbanevirksomheder i alle medlemsstater. Små og mellemstore jernbanevirksomheder er dog koncentreret i Tyskland, Italien, Nederlandene, Det Forenede Kongerige og Sverige.

3. *Hvilke foranstaltninger skal virksomhederne træffe i henhold til forslaget?*

Forslagets umiddelbare virkning, når det gennemføres som lovgivning i medlemsstaterne, er en revision af jernbanevirksomhedernes markedsstrategi, idet de eventuelt befinder sig i en konkurrencesituation med indenlandske og udenlandske virksomheder. Afhængigt af hvor intenst konkurrencepresset bliver, vil jernbanevirksomhederne skulle omstrukturere deres organisation for at kunne nyde godt af eventuelle omkostningsreduktioner og omstille virksomheden til at betjene voksende markedssegmenter. Der kan ske en omstilling fra den nuværende samarbejdsform ved leveringen af internationale banegodstransporttjenester til andre produktionsformer som f.eks. underleverandørtjenester eller tjenester i forbindelse med åben adgang.

4. *Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget at få?*

– *for beskæftigelsen?*

Åbning af banegodstransportmarkederne medfører en stærkere konkurrence inden for transportformen og mere omkostningseffektive transportløsninger, hvilket sandsynligvis betyder en nedskæring af medarbejderantallet. Mere konkurrencedygtige banegodstjenester vil dog sandsynligvis øge markedsandelen inden for de markedssegmenter, hvor de har en konkurrencemæssig fordel frem for andre transportformer. Denne aktivitetsudvidelse ville medføre en stigning i sikre og attraktive job inden for jernbanesektoren, når man sammenligner med en referenceudviklingen, der er karakteriseret ved stadig faldende beskæftigelse, hvis der ikke tages skridt til at genoplive jernbanegodssektoren.

– *for investeringerne og oprettelsen af nye virksomheder?*

Et mere konkurrencedygtigt jernbanenet, som går fra først og fremmest at betjene de nationale markeder til at dække hele Fællesskabet, giver nye muligheder for virksomheder og tiltrækker investeringer. Åbne tjenestemarkeder og nye tjenester medfører investeringer i f.eks. nyt rullende materiel, togstyrings- og -kontrolsystemer, elektronisk dataudveksling og kundeinformationssystemer. Nye tjenestekoncepter kan udmønte sig i etablering af nye markedsaktører.

– *for virksomhedernes konkurrenceevne?*

Åbningen af nationale banegodstransportmarkeder vil give incitamenter til at forbedre tjenesterne og dermed øge disses konkurrenceevne. Jernbanevirksomhederne vil givetvis målrette deres aktiviteter mod et europæisk marked. Denne strategi vil sandsynlig medføre en konsolidering af sektoren på europæisk plan, hvilket styrker virksomhedernes konkurrenceevne på EU-plan.

5. *Indeholder forslaget foranstaltninger, der tager højde for SMV's særlige situation (lempeligere eller særlige krav)?*



Forslaget vil sandsynligvis i særlig grad begunstige markedsadgang for små og mellemstore virksomheder, der etableres af store banegodstransportkunder eller nichemarkedsaktører som operatører af korte linjer.

## HØRING AF DE BERØRTE KREDSE

6. *Angiv de organisationer, som er blevet hørt om forslaget, og dissers synspunkter i hovedtræk.*

Forslaget er et svar på anmodninger om åbning af banegodstransportmarkederne fra store nationale jernbanevirksomheder som Deutsche Bahn AG, green cargo og godsbanetransportoperatører fra Det Forenede Kongerige, uafhængige jernbaneinfrastrukturforvaltere samt banegodstransportkunder.

Den 19. november 2001 afholdt Generaldirektoratet for Energi og Transport en høring om elementerne i den anden jernbanepakke, hvor alle berørte interessenters synspunkter blev indsamlet. Resultatet af høringen kan sammenfatte således:

Repræsentanterne for banegodstransportkunder, ikke-statslige miljøorganisationer, uafhængige jernbaneinfrastrukturforvaltere og uafhængige jernbanevirksomheder gik stærkt ind for at ændre direktiv 91/440/EØF som ændret ved direktiv 2001/12/EF, således at der blev åbnet for adgang til hele banenettet for alle typer godstransport. At skabe konkurrence på de nationale og internationale banegodstransportmarkeder blev anset for at være den vigtigste forudsætning for at forbedre banegodstransportens konkurrenceevne og tjenestekvalitet samt for at øge denne transportforms markedsandel. Betydningen af at gennemføre interoperabilitet for at skabe et velfungerende banetjenestemarked blev fremhævet.

Repræsentanterne for de nationale jernbanvirksomheder havde blandede opfattelser af, om en markedsåbning kan genoplive banegodstransporten. Nogle gik ind for det og andre var skeptiske. Man fremførte det argument, at konkurrence ikke medfører en forbedring af konkurrenceevnen, hvis de nationale jernbanesystemer ikke er interoperable, hvis de udgør flaskehalse eller hvis der ikke er skabes ensartede vilkår for alle transportformer, f.eks. vejtransport hvad angår infrastrukturafgifter og sociallovgivning.

Virksomheder/sammenslutninger, som fremførte deres synspunkt eller fremsendte skriftlige erklæringer:

- Kunder: Transfesa, Dutch shippers council, UIRR, UNICE, European Shippers Council
- Nationale jernbanevirksomheder: SNCF, Deutsche Bahn AG, De tjekkiske jernbaner
- Uafhængige jernbanevirksomheder: Netlog Netzwerk Logistik
- Sammenslutninger af jernbanevirksomheder: Den svenske sammenslutning af jernbaneoperatører, CER
- Uafhængige infrastrukturforvaltere: Nordic Infrastructure Managers
- Ikke-statslig miljøorganisation: T&E