

Modtaget via elektronisk post. Der tages forbehold for evt. fejl

Europaudvalget (2. samling)  
(Alm. del - bilag 349)  
transportministerråd  
(Offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg og deres stedfortrædere Bilag Journalnummer Kontor

1 400.C.2-0 N.1  
9. juni 1998

Til underretning for Folketingets Europaudvalg fremsendes vedlagt Trafikministeriets grundnotat vedrørende Kommissionens meddelelse om implementering og følgevirkningerne af direktiv 91/440 EØF om udviklingen af Fællesskabets jernbaner og om adgangsrettigheder for godstransport på jernbane, KOM (98) 202, fremsat den 2. april 1998.

Trafikministeriet

7. kontor

4. juni 1998 Dato TM 0061 Løbe nr.

**Grundnotat om Kommissionens meddelelse om implementering og følgevirkningerne af direktiv 91/440 EØF om udviklingen af Fællesskabets jernbaner og om adgangsrettigheder for godstransport på jernbane, KOM(98)202, fremsat den 2. april 1998.**

**1. Baggrund og indhold** EU har i de senere år taget en række initiativer til åbning af medlemslandenes jernbanedrift, fortrinsvis for at øge effektiviteten inden for et domæne præget af store, statsejede monopolvirksomheder. Åbningsbestræbelserne resulterede i 1991 i vedtagelsen af direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner. Således har der fra 1. januar 1993 været åbnet for international jernbanetrafik udført af internationale sammenslutninger af jernbanevirksomheder og international kombineret godstrafik.

I årene efter 1991 har Kommissionen ved flere lejligheder gjort sig til talsmand for en yderligere åbning af jernbanedriften, således ved et forslag fra 1995 om yderligere åbning for international trafik ved tilladelse af cabotagekørsel. EU-Kommissionen har i sin Hvidbog af 30., juli 1996, "En strategi for et effektivt og moderne jernbanesystem i EU", fremhævet, at der er behov for en ny og mere forretningsorienteret jernbanestruktur for at imødekomme borgernes og erhvervenes transportbehov og for at vinde markedsandele i forhold til andre transportformer. I hvidbogen påtog EU-Kommissionen sig at følge udviklingen i opgaven med at reducere omfanget af jernbanevirksomhedernes gældsposter. Efterfølgende er EU-Kommissionen blevet bedt om at give en status om implementeringen og følgevirkningerne af direktiv 91/440 som sådan. Den forelagte meddelelse slår de to opgaver sammen.

I forlængelse af analysen angiver meddelelsen visse konklusioner og forslag til yderligere beslutninger vedrørende:

- adskillelse af jernbaneoperatører og infrastruktur
- retningslinier for baneafgifter
- tildeling af infrastrukturkapacitet. Endvidere foreslås yderligere åbning af markedet for jernbanegods, men i klart definerede faser. Herudover skal medlemsstaterne arbejde for at
  - Sikre jernbanevirksomhederne en uafhængig status i forhold til staten samt ledelsens uafhængighed.
  - I det mindste adskille den del af regnskaberne, der vedrører transporttjenesterne, og den del, der vedrører infrastrukturaktiviteterne, skønt medlemsstaterne kan gå videre og adskille aktiviteterne i separate "juridiske personer".
  - Formindske jernbanernes gæld til et niveau som ikke hæmmer sund økonomisk ledelse og adgang til forbedring af jernbanevirksomhedernes økonomi. Meddelelsen konstaterer, at jernbanernes økonomi kom under stigende pres gennem 80'erne. Skønt medlemsstaterne tilførte kapital i stor skala, forøgedes gælden i absolutte tal og medførte øgede rentebetalinger. Som følge heraf øgedes driftsomkostningerne. Situationen varierer imidlertid betydeligt mellem jernbanerne. I 90'ernes begyndelse påbegyndte mange medlemsstater at omstrukturere jernbanernes økonomi ofte i forbindelse med en større reform i sektoren.

· Sikre en vis adgang til jernbaneinfrastrukturen for jernbanevirksomheder som er etableret i Fællesskabet. Meddelelsen oplyser, at meget få jernbanevirksomheder har udnyttet disse rettigheder - også i de medlemsstater, som allerede for 7 år siden implementerede reglerne. EU-Kommissionen drøfter, hvorledes man bedst gennemfører en fortsat åbning af markedet, og er af den opfattelse, at yderligere markedsåbninger skal tages trinvis og koncentrere sig om jernbanegodssektoren som et første skridt. Kommissionen mener at det ikke ville forstyrre de vigtigste forretningsområder hos de berørte jernbaner, hvis Fællesskabet straks åbnede for 5% af fragtmarkedet i hver

medlemsstat og fortsatte liberaliseringen trinvis til 25% efter ti år. Beskæftigelsen i jernbanesektoren har været i alvorlig tilbagegang siden 1980'erne. Ikke desto mindre vil erhvervets fremtid, og dens evne til at møde udfordringerne med at tilpasse sig til de nye forhold, afhænge af erhvervets modernisering, men også af en fastholdelse af beskæftigelsen og arbejdsstyrkens tilpasningsevne. Kommissionen vil fortsætte med at overvåge beskæftigelsesudviklingen i denne kritiske sektor.

## 2. Gældende dansk ret

1) Lov nr. 1230 af 27. december 1996 om Banestyrelsen m.v.

2) Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 534 af 26. juni 1997 om ikrafttræden af EF-direktiv om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder.

3) Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 535 af 26. juni 1996 om ikrafttræden af EF-direktiv om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter.

4) Lov om jernbanevirksomhed m.v. Vedtaget i Folketinget den 7. maj 1998. Endvidere er der den 6. maj 1998 i Folketinget fremsat forslag til lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S (L85).

**3. Høring** Meddelelsen har været sendt i høring hos Erhvervenes Transportudvalg, Brancheudvalget for Transport- og Logistikkuddannelser, Dansk Jernbaneforbund, Jernbanearbejdernes Fagforening, Dansk Industri, Privatbanernes Fællesrepræsentation, Danske Vognmænd, Dansk Speditørforening, A/S Øresund, A/S Øresundskonsortiet, Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening, A/S Storebælt, NOAH-trafik, Foreningen af Danske Eksportvognmænd, Specialarbejderforbundet i Danmark, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd.

**Arbejderbevægelsens Erhvervsråd** finder det afgørende, at det samlede system af tilskud og afgifter, herunder infrastrukturafgifter, både for jernbanetransport og andre former for transport og både for passager- og for godstransport - bliver udformet på en sådan måde, at jernbanens konkurrenceposition kommer til at afspejle dens relative energi- og miljøvenlighed. Arbejderbevægelsens Erhvervsråd skal herudover fremhæve betydningen af EU-initiativet om etablering af Rail Freight Freeways på det europæiske jernbanenet som et vigtigt bidrag til at øge den internationale jernbanegodstrafiks konkurrenceevne over for andre trafikformer.

**Erhvervenes Transportudvalg** er enig i Kommissionens konklusioner vedrørende infrastrukturens rammebetingelser, og finder det bl.a. nødvendigt med en klar juridisk adskillelse mellem infrastruktur og transportoperatører i alle medlemslande. Det er endvidere afgørende, at der skabes mere præcise regler for afgifter og tildeling af kapacitet. Om adgangen til infrastruktur er Erhvervenes Transportudvalg enig i, at det må ske i etaper, hvor godssektoren udgør én etape, omfattende såvel nationalt som internationalt jernbanegods. Derimod finder Erhvervenes Transportudvalg forslaget om en gradvis procentuel åbning af godsmarkedet over en årrække for fuldstændig uegnet til at fremme nye operatørers adgang.

**Foreningen af Danske Eksportvognmænd's** umiddelbare vurdering af meddelelsen, er, at en regelmæssig status på medlemsstaternes implementering af jernbanedirektivet og følgevirkningerne heraf, er et vigtigt redskab til at komme videre med processen med at skabe et egentligt kommercielt jernbanemarked i Europa. 91/440's krav om større uafhængighed af offentlig indflydelse i jernbaneselskaberne, regnskabsmæssig adskillelse af infrastrukturdelt og operatørdelt og om fri adgang til infrastrukturen er endnu ikke, eller kun delvist, implementeret.

**Danske Vognmænd** er enig i, at det er fornuftigt at koncentrere sig om godssektoren i forbindelse med markedsåbninger. I godssektoren er der ingen sociale (public service) forpligtelser fra det offentliges side, og godssektoren kan derfor uden særlige hensyn hertil liberaliseres. Der kræves til gengæld økonomisk vandtætte skotter mellem jernbaneselskabernes person- og godstransportaktiviteter, således at der ikke gives mulighed for krydssubsidiering.

**NOAH Trafik** tager afstand fra enhver åbning af skinnenettet for operatører, der ønsker at konkurrere med de statslige og amtslige baneselskaber. Alternativet må i stedet være, at forbedre vilkårene således at de kan tilbageerobre de andele af passager- og godstrafikken, som årtiers favorisering af vejtrafikken har skabt.

**4. Lovgivningsmæssige -, statsfinansielle - og samfundsøkonomiske konsekvenser** Regeringen har i forbindelse med fremsættelsen af de 2 lovforslag på jernbaneområdet, lov om jernbanevirksomhed m.v. samt forslag til lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S (L 85), angivet nogle rammer for den fremtidige jernbane. Endvidere vil der blive indgået en ny rammeaftale for hele jernbaneområdet for perioden 1999-2002.