

NOTAT

DEPARTEMENTET

Dato 21. oktober 2008

Dok.id

J. nr. 504-36

Banekontoret

Anna Bloch Langskov

Telefon 33 92 43 72

abl@trm.dk

Grundnotat om meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet om "Banegodstransportens kvalitet" KOM (2008) 536

Notatet er parallelfremsendt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Trafikudvalg.

Resumé

Meddelelsen er fremsat den 8. september 2008. Meddelelsen indeholder en analyse af banegodstransportens kvalitet med fokus på banegodstransportens udvikling og effektiviteten af de aftaler og frivillige foranstaltninger, som er taget i brug i sektoren. På baggrund af dette fremlægger Kommissionen slutteligt i meddelelsen en række henstillinger til den videre indsats på fællesskabsplan på banegodstransportområdet.

Meddelelsen følger op på det i marts 2004 fremsatte Kommissionsforslag om forordning om erstatning ved manglende overholdelse af kontraktretlige kvalitetskrav i forbindelse med jernbanefragt (KOM(2004) 144). Meddelelsen skal således ses i lyset af dels Kommissionens generelle fokus på at forbedre banegodstransportens kvalitet, som efter Kommissionens opfattelse stadig er for ringe, og dels overvejelserne omkring betimeligheden i at vedtage lovregler på dette område i 2008.

1. Baggrund og indhold

Meddelelsen fra Kommissionen er et led i bestræbelserne på at forbedre banegodstransportens kvalitet og dermed sikre jernbanerne en tilstrækkelig position inden for EU's transportsystem.

I 2004 fremsatte Kommissionen et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om erstatning ved manglende overholdelse af kontraktretlige kvalitetskrav i forbindelse med jernbanefragt (KOM (2004) 144). Forslaget var begrundet med, at banegodsvirksomhedernes (operatørens) ydelser var for ringe, og at det var nødvendigt at hæve kvaliteten i løbet af forholdsvis kort tid. Forslaget fokuserede på øgede krav om fleksibilitet og oplysninger til kunden og krav om punktlighed.

Kommissionen har nu trukket sit forslag til forordning om kontraktretlige kvalitetskrav fra 2004 tilbage, da der ikke var opbakning til forslaget i Rådet. Men



Kommissionen vil fortsat arbejde målrettet for at forbedre kvaliteten i jernbanegodstransporten via eksisterende fællesskabslovgivning.

Kommissionen vil her lægge vægt på at videreføre og styrke dels indsatsen for at udvikle konkurrencen, og dels initiativer til tilvejebringelse af infrastruktur-anlæg. Samtidig vil Kommissionen forbeholde sig ret til at fremlægge nye forslag, hvis godstransportens udvikling i fremtiden skulle kræve det.

Det er på den baggrund, at Kommissionen har påtaget sig at udarbejde en rapport om, hvilke forbedringer der sker i banegodstransportens kvalitet og om betimeligheden i at vedtage fællesskabsregler på dette område i 2008.

Status på kvaliteten i godstransporten

På fællesskabsplan er åbningen af de indenlandske og internationale banegodsmarkeder foregået gradvist. Markedet blev åbnet for internationale transporttydelser den 15. januar 2003, og for indenlandske blev markedet åbnet den 1. januar 2007.

Af meddelelsen fremgår det, at tilbagegangen i markedsandele, som jernbanegodstransporten har oplevet igennem lang tid, standsede i 2004, og at der i 2006 kunne konstateres en egentlig fremgang for jernbanernes andel af godstransporten i Europa. Ifølge Kommissionen skal dette dog hovedsageligt tilskrives påvirkninger, der har været ugunstige for andre godstransportformer og ikke øget opmærksomhed omkring banetransportens komparative fordele, såsom væksten i kombitransporten og de voksende transportafstande for varer i EU.

Kommissionen peger dog på, at der er sket flere forbedringer i banegodstransportens kvalitet. Blandt andet har sektoren kollektivt forpligtet sig til at forbedre godstransportens kvalitet, ligesom flere monopolselskaber er gået i gang med at kvalitetscertificere deres ydelser. Sektorens initiativer har dog ikke haft den store positive effekt.

Kommissionen fremhæver desuden, at ansvaret for dårlig kvalitet i mindst 60 % af tilfældene ligger hos andre end operatøren, oftest hos infrastrukturforvalterne og/eller leverandørerne af infrastrukturydelser (terminaler og rangerbanegårde) og hos kunderne selv. Her foreslår Kommissionen, at togtrafikledelsen skal forbedres for at mindske virkningerne af uforudsete hændelser på togenes præstationer.

Henstillinger fra Kommissionen

Følgende indsatsområder er identificeret:

a) Videreførelse og styrkelse af indsatsen for at udvikle konkurrencen



Udvikling af konkurrencen identificeres af Kommissionen som en grundlæggende forudsætning for en forbedring af serviceydelseernes kvalitet. Kommissionen konstaterer, at konkurrencen udvikler sig for langsomt, og vil derfor på kort sigt koncentrere sin indsats om:

- Effektivt at anvende konkurrencereglerne i første og anden jernbanepakke,
- At omarbejde første jernbanepakke.

b) Videreførelse og styrkelse af indsatsen for at forbedre infrastrukturen og udvikle interoperabiliteten

Kommissionen vil uddybe indsatsen for at optimere udnyttelsen af infrastruktur anlæggene, for at forbedre samarbejdet mellem infrastrukturforvalterne og for at fremme investeringerne i jernbaneinfrastrukturen. Dette arbejde vil ifølge Kommissionen blive fulgt indenfor rammerne af initiativerne;

- Virkeliggørelse af et europæisk banenet med fortrinsret for godstrafik,
- Fremme af og medvirken til udbygningen af Det europæiske jernbanesignalsystem, ERTMS og udarbejdelsen af den tekniske specifikation for interoperabilitet for delsystemet ”trafiktelematik for godstrafikken” (TSI-TAF),
- Fremme af bedste praksis for forvaltning af infrastruktur, f.eks. gennem øget udbredelse og anvendelse af principperne i meddelelsen om flerårige kontrakter,
- Det transeuropæiske transportnet TEN-T, herunder navnlig de europæiske koordinators indsats,
- Videreførelse af Marco Polo-programmet, som blandt andet tilskynder til integration i logistikkæden.

c) Videreførelse og styrkelse af indsatsen for mere gennemskelig information om og forvaltning af jernbanesystemets præstationer

For at gøre kvaliteten af banegodsydelserne mere gennemskelig og for at stimulere hele sektoren til at forbedre deres præstationer, vil Kommissionen tilskynde og kontrollere, at der:

- Indføres ”præstationsordninger”,
- Udarbejdes værktøjer til måling af banegodstransportens præstationer,
- Offentliggøres kvalitetsindikatorer.

2. Gældende dansk ret

Da det fremgår af meddelelsen, at Kommissionen har til hensigt at styrke indsatsen i forhold til jernbanegodstransport gennem allerede eksisterende fællesskabslovgivning er vurderingen, at meddelelsen ikke i sig selv vil få konsekvenser for gældende dansk ret.



Regeringen må desuden afvente resultatet af forhandlingerne om revision af 1. jernbanepakke for at vide, om dette kan have konsekvenser for dansk ret.

Regeringen må endvidere afvente evt. nye forslag, som Kommissionen i meddelelsen har forbeholdt sig ret til at fremkomme med, hvis banegodstransportens udvikling skulle kræve det.

3. Høring

Meddelelsen har været sendt i høring d. 16. september med høringsfrist d. 07. oktober 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, Landbrugsraadet, Landsorganisationen i Danmark, Lemvigbanen, Movia, Nordjyske Jernbaner A/S, Offentligt Ansattes Organisationer, Sund & Bælt Holding A/S, Vestsjællands Lokalbanel A/S, Hectorrail, Arriva, Railion og CFL cargo.

DSB har meddelt, at de ingen bemærkninger har til meddelelsen. Derudover er der ikke indkommet høringssvar.

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

En nærmere vurdering af de statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser samt beskyttelsesniveau vil blive vurderet i det omfang at meddelelsen udmøntes i egentlige forslag.

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



Regeringen er generelt positiv over for tiltag, der søger at sætte kvaliteten af banegodstransporten på dagsordenen, idet regeringen ønsker at styrke mulighederne for at transportere gods på jernbanen.

Regeringens foreløbige holdning til de indsatsområder som Kommissionen har identificeret er følgende:

a) Vedr. Videreførelse og styrkelse af indsatsen for at udvikle konkurrencen

Regeringen anser det for fornuftigt at forbedre banegodstransportens konkurrenceevne ved effektivt at anvende de eksisterende konkurrenceregler i første og anden jernbanepakke.

Regeringen noterer sig, at der i denne meddelelse tales om en omarbejdning af første jernbanepakke og ikke som tidligere en mindre teknisk revision af pakken. Regeringen må afvente fremlæggelse af de enkelte forslag om omarbejdning af første jernbanepakke før en egentlig stillingtagen kan foretages.

b) Vedr. Videreførelse og styrke indsatsen for at forbedre infrastrukturen og udvikle interoperabiliteten

Regeringen er generelt positiv overfor at skabe en større grad af interoperabilitet på det europæiske jernbanenet, men anser det samtidig for bydende nødvendigt, at finansieringen hertil er på plads. Omlægning af infrastruktur må derfor foregå med udgangspunkt i et praktisk og økonomisk rationale.

Regeringen finder det uklart, hvad Kommissionen mener med, at ville ”uddybe sin indsats for at optimere udnyttelsen af infrastrukturanlæggene”. Regeringen er generelt positiv overfor enhver form for optimering af infrastrukturanlæggene – hvilket i øvrigt til stadighed tilstræbes. Henvises der imidlertid til forslaget, som fremlagt i ”Meddelelse om et banenet med fortrinsret for godstrafik” af 18. oktober 2007, om at etablere særskilte korridorstyringssystemer for de enkelte godskorridorer, så er regeringen, som det fremgår af grundnotat om meddelelsen af 6. december 2007, fortsat skeptisk over for forslaget.

Regeringen har ved fremsættelsen af meddelelsen om ”et banenet med fortrinsret for godstrafik” været generelt afvisende over for forslaget, da det er regeringens vurdering, at etablering af et banenet med fortrinsret for godstrafik vil være på bekostning af, og til stor gene for passagertrafikken. Dette er stadig regeringens holdning.

Regeringen henholder sig i den sammenhæng til Rådets konklusioner om meddelelsen fra Rådsmødet i april 2008, hvor det fremgår, at der ikke er opbakning til Kommissionens ønske om at give fortrinsret til international godstrafik på bekostning af passagertrafikken.



Vedrørende samtrafikken mellem persontog og godstog ser regeringen med tilfredshed på Kommissionens bemærkning om nødvendigheden af at forvalte på en afbalanceret og effektiv måde.

For så vidt angår regeringens holdning til flerårige kontrakter om jernbaneinfrastrukturens kvalitet henvises til grundnotat af 18. marts 2008, hvor det fremgår, at regeringen generelt er positiv overfor tiltag, der har til formål at udvikle og optimere infrastrukturen i jernbanetransportsektoren. Regeringen var afvisende over for forslaget om et af staten og infrastrukturforvalterne uafhængigt organ, der overvåger overholdelsen af flerårige kontrakter. På Rådsmøde i juni 2008 blev der vedtaget en Rådskonklusion, hvor det blev afklaret, at etablering af det uafhængige overvågningsorgan er frivilligt. Dette er Danmark positivt indstillet overfor.

Regeringen hilser velkommen, at ERTMS og TSI TAF indgår i indsatsen for at forbedre infrastrukturen og udviklingen af interoperabiliteten.

Regeringen ser positivt på en videreførelse af Marco Polo-programmet.

c) Vedr. Videreføre og styrke indsatsen for gennemskuelig information om og forvaltning af jernbanesystemets præstationer

Regeringen er generelt positiv overfor etablering af værktøjer til måling af banegodstransportens præstationer under forudsætning af, at oplysningerne er direkte anvendelige for de involverede parter.

Regeringen støtter endvidere, at resultater er almen tilgængelige ud fra en overbevisning om, at det vil medvirke til at forbedre præstationerne.

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

Meddelelsen er ikke blevet behandlet af Europa-Parlamentet.

9. Tidligere forelæggelse for Europaudvalget

Meddelelse om banegodstransportens kvalitet har ikke tidligere været forelagt Europaudvalget.