

DA

DA

DA



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 17.9.2010
KOM(2010) 474 endelig

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

om

udviklingen af et fælles europæisk jernbaneområde

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

om

udviklingen af et fælles europæisk jernbaneområde

1. INDLEDNING

1.1. Baggrund

I de sidste to århundreder har jernbanetransporten i Europa primært udviklet sig inden for de nationale grænser, hvor hver enkelt land har oprettet sit eget jernbanesystem på grundlag af lokale hensyn, og de nationale industrier sammen med jernbaneselskaberne har vedtaget deres egne tekniske og operationelle standarder. Denne udvikling har ført til en strukturel fragmentering af det europæiske jernbanesystem, som stadig er den største hindring for udviklingen af et fælles europæisk jernbaneområde. Fragmenteringen medfører alvorlige problemer med hensyn til effektivitet, fleksibilitet og pålidelighed, specielt for godstransportens vedkommende, og indebærer også høje driftsomkostninger, som hindrer jernbanesektoren i at blive en troværdig konkurrent til andre transportformer og hæmmer de private investeringer, der foretages af nye aktører på jernbanemarkedet.

Den europæiske jernbanesektor har efter en lang periode med nedgang siden 2000 formået at øge antallet af passagerer og de mængder gods, den transporterer, og stabilisere sin andel af transportmarkedet. Det hurtige fald i jernbanebeskæftigelsen var også taget af, før krisen satte ind, idet jobtab i de etablerede virksomheder til dels er blevet opvejet af jobskabelse i nyetablerede jernbane- og serviceselskaber. Sikkerheden er også blevet væsentlig bedre. I EU-15-landene er det gennemsnitlige antal passagerer, der er omkommet i togulykker, faldet fra 104 i perioden 2000-2002 til 47 i perioden 2005-2007. Der er konstateret en lignende udvikling i de fleste EU-12-lande.

Til trods herfor har det ikke været muligt at øge den samlede andel af gods- og passagertransport med jernbane i forhold til andre transportformer i overensstemmelse med målene i hvidbogen om transport fra 2001. Endvidere viser de etablerede jernbanevirksomheders og de nye aktørers markedsandel, at det forventede resultat af markedsåbningen har været længe om at vise sig. I tre medlemsstater (Rumænien, Det Forenede Kongerige og Estland) var de ikke-etablerede jernbanegodsoperatørers markedsandel på over 40 % ved udgangen af 2008, men i mange medlemsstater er der fortsat monopolstillinger for både gods- og passagertransport. Generelt forholder det sig sådan, at i de lande, hvor markedsåbningen er sket hurtigere, og nye aktører har opnået større markedsandele, er godsmarkedet også blevet mere stabilt.

Imidlertid medfører en række kvalitetsproblemer (navnlig hvad angår pålidelighed), at jernbaneindustrien har vanskeligt ved at bevare sin nuværende position i EU's transportsystem og endnu vanskeligere ved at forbedre den til trods for sit vækstpotentiale i lyset af de voksende miljøproblemer, jernbanefragtens succes i

andre dele af verden og borgernes og speditørernes åbenlyse behov for i højere grad at kunne benytte jernbanetransport.

1.2. Udviklingen i jernbanetrafikken i EU

Efter et brat fald fra 526,3 mia. tkm i 1990 til 403,7 mia. tkm i 2002 (hovedsagelig som følge af en meget negativ udvikling i EU-12) er jernbanegodstransporten i EU-27 steget til 453,1 mia. tkm i 2007 (+12,2 %). På samme måde voksede jernbanepassagertransporten i EU-27 efter en kraftig nedgang i 1990'erne (fra 420,1 mia. pkm i 1990 til 370,7 mia. pkm i 2000, igen primært på grund af EU-12) til 395,3 mia. pkm i 2007 (+6 %) til trods for et yderligere fald i Central- og Østeuropa (-18,4 % i EU-12).

Præstationer inden for gods- og passagertransport med jernbane

i mia.

	1990		2000		2007	
	gods (tkm)	passag. (pkm)	gods (tkm)	passag. (pkm)	gods (tkm)	passag. (pkm)
EU-15	256,5	268,9	257,1	309,4	297,1	345,2
EU-12	269,8	151,2	146,6	61,4	156	50,1
EU-27	526,3	420,1	403,7	370,7	453,1	395,3

Som følge af den positive udvikling mellem 2000 og 2007 har jernbanesektorens andel af transportmarkedet inden for EU været mere eller mindre konstant siden 2000. Med hensyn til godstransport tegner jernbanesektoren sig fortsat for tæt på 11 % af den samlede transportaktivitet i EU. Hvad angår transport til lands, dvs. eksklusiv luft- og søtransport, ligger andelen på lidt over 17 %. Hvad angår passagertransport, er jernbanesektorens andel af transporten inden for EU forblevet på ca. 6 %. Hvis man kun kigger på landbaserede transportformer, finder ca. 7 % af passagertransporten sted med jernbane.

Dataene for 2008 viser et fald på ca. 2 % i godstransporten fordelt på alle transportformer, hvilket hovedsagelig skyldes starten på den økonomiske krise i andet halvår af 2008. For passagertransportens vedkommende lykkedes det for jernbanesektoren at opnå en vis fremgang som følge af en vækst over gennemsnittet i højhastighedstrafikken. Selv om godstransportens spredning på transportformer ikke blev nævneværdigt påvirket af udviklingen i 2008, synes aktiviteten inden for jernbanegodstransport at være faldet en del mere end for andre transportformer under forværringen af den økonomiske krise i 2009. Jernbanegodstransportens andel af transportmarkedet er derfor sandsynligvis faldet på kort sigt. Passagertransporten faldt også i 2009, navnlig for forretningsrejser, men jernbanesektoren synes dog ikke at have lidt meget mere end andre transportformer. Det aktuelle økonomiske klima har afdækket nogle af de strukturelle svagheder på jernbanemarkedet og fremskyndet konsolideringen af jernbanesektoren med de etablerede virksomheders erhvervelse af adskillige nye godsoperatører i 2008 og 2009¹.

¹ KOM(2009) 676 af 18.12.2009, s. 15.

1.3. EU-jernbanepolitikens mål

Jernbanesektoren er en miljøvenlig transportform, som kan bidrage til at oprette nye former for mobilitet, som er energieffektive og begrænser risiciene for en forværring af forurening, trafikoverbelastning og (især hvis der anvendes elektricitet fra ikke-fossile brændstoffer) klimaændringer. Den kan levere tjenesteydelser, som er af høj kvalitet, pålidelige og sikre, og dermed fremme en bæredygtig udvikling af den europæiske økonomi.

Som vulkanaskekrisen har vist det, er det absolut nødvendigt fortsat at udvikle diverse transportformer for at sikre modstandskraften i det europæiske transportsystem, som vores økonomier er afhængige af. En sådan diversitet er også vigtig for, at der kan tilvejebringes et bredt udvalg af løsninger med henblik på at håndtere udfordringerne i forbindelse med klimaændringer og energisikkerhed. De europæiske producenter er på verdensplan førende inden for jernbaneteknologi – navnlig i højhastighedssektoren. En stærk europæisk jernbanesektor er afgørende for at vise dette og fremme indførelsen af europæisk teknologi på andre markeder.

Derfor er det yderst vigtigt ikke alene for EU's transportpolitik, men også for den økonomiske politik som helhed at sikre, at jernbanesektorens vækstpotentiale realiseres fuldt ud.

På baggrund af disse mål er det nødvendigt, at Den Europæiske Union opretter et fælles europæisk jernbaneområde, der bygger på et integreret infrastrukturnet og interoperabelt udstyr, som muliggør en gnidningsløs transport i hele Europa og med nabolandene. Alle de europæiske jernbaneoperatører vil så være i stand til at tilbyde effektive tjenesteydelser, der imødekommer passagerernes og erhvervslivets forventninger og bedre kan konkurrere med alternative transportformer, især hvad angår pris, fleksibilitet, rejsetid og punktlighed.

For at styrke jernbanesektorens konkurrenceevne og miljøvenlige aspekter og på grundlag af det arbejde, som allerede er udført, bør der træffes yderligere foranstaltninger som led i en sammenhængende strategi, der fremmer udviklingen af en effektiv EU-jernbaneinfrastruktur og omfatter etableringen af et attraktivt og virkelig åbent jernbanemarked, hvor de administrative og tekniske hindringer fjernes og der sikres lige muligheder i forhold til andre transportformer. Der gøres i denne meddelelse rede for hovedlinjerne i en sådan strategi.

2. **FREMME AF UDVIKLINGEN AF EN EFFEKTIV JERNBANEINFRASTRUKTUR**

Omfanget af investeringer i udvikling og vedligeholdelse af jernbaneinfrastruktur er fortsat utilstrækkeligt i mange medlemsstater. De grænseoverskridende forbindelser, også med jernbanenettene i nabolandene, er fortsat utilstrækkelige. I adskillige tilfælde er den eksisterende infrastrukturens kvalitet fortsat faldende. Situationen er navnlig alvorlig i Central- og Østeuropa. Dårlig vedligeholdelse, langsom modernisering og stadig flere flaskehalsproblemer på nettet har direkte indvirkning på konkurrenceevnen i hele sektoren. I den sammenhæng tager Europa-Kommissionens politik sigte på at mobilisere EU-midler og internationale, nationale og private midler til at udvikle nye jernbanetransportprojekter, der sikrer, at den eksisterende infrastruktur vedligeholdes på passende vis og udnyttes optimalt,

gennem hensigtsmæssige finansielle vilkår, som stimulerer medlemsstaternes og kandidatlandenes investeringer i jernbanesektoren og gør det lettere at tilpasse infrastrukturen til den voksende specialiserede efterspørgsel og i den forbindelse især udvikle højhastigheds- og godsorienterede net.

2.1. Mobilisering af midler til udviklingen af jernbaneinfrastruktur

Generelt modtager jernbanesektoren kun en beskedent del af medlemsstaternes infrastrukturinvesteringer, mens vejinfrastrukturen fortsat modtager størsteparten. Denne skævhed er især udtalt i Central- og Østeuropa. Den Europæiske Union har derfor besluttet at afsætte en betydelig del af sit transportbudget til udviklingen af jernbaneinfrastruktur. Direkte interventioner af denne art kan bidrage til at rette op på den nuværende manglende interoperabilitet mellem de nationale net og flaskehalsproblemerne på grænseoverskridende strækninger. De vil have en klar løftestangeffekt for medlemsstaternes investeringer. Under de nuværende finansielle rammer for 2007-2013 er hovedparten af midlerne til projekter under de transeuropæiske transportnet (TEN-T) afsat til udviklingen af jernbaner (over 63 % af TEN-T-investeringerne: 246 mio. EUR ud af 390 mio. EUR). Andelen af midler, der er afsat til jernbaner, er endnu højere for prioriterede TEN-T-projekter (over 83 % af det samlede budget, med 129 mio. EUR for 2007-2013). Men der er andre EU-instrumenter — Samhørighedsfonden, Den Europæiske Fond for Regionaludvikling (EFRU) og Den Europæiske Investeringsbanks lån og garantier — som også bidrager betydeligt til investeringerne i jernbanesektoren, især i Central- og Østeuropa. Ca. 82 mia. EUR fra EU's strukturfonde og Samhørighedsfonden (23,8 % af den samlede bevilling) vil blive brugt til transport mellem 2007 og 2013, og heraf er der afsat 23,6 mia. EUR til jernbaneinfrastruktur. I kandidatlandene og nabolandene kan finansieringen komme fra henholdsvis førtiltrædelsesinstrumentet (IPA) og det europæiske naboskabs- og partnerskabsinstrument (ENPI).

En yderligere forøgelse af den direkte EU-finansiering af udviklingen af jernbaneinfrastruktur vil nødvendigvis afhænge af de næste flerårige finansielle rammer og muligheden for at udvikle nye finansieringsinstrumenter og mobilisere yderligere ressourcer i den sammenhæng. Kommissionen vil gøre rede for sin tilgang i den kommende hvidbog om EU's fremtidige transportpolitik.

2.2. Sikring af jernbaneinfrastrukturens kvalitet gennem passende finansielle vilkår

Kommissionen gjorde i sin meddelelse fra 2008 om flerårige kontrakter om jernbaneinfrastrukturens kvalitet² rede for de foranstaltninger, medlemsstaterne og infrastrukturforvalterne burde træffe for at sikre en bæredygtig finansiering af den eksisterende jernbaneinfrastruktur. Omfanget af offentlig støtte bør navnlig være i overensstemmelse med mellem- til langsigtede investeringsstrategier og kombinere princippet om finansiel ligevægt med afgifter for de direkte omkostninger ved at drive et ekstra tog (mens fuld dækning for omkostningerne er undtagelsen og kun tilladt på visse betingelser).

Det overordnede mål for adskillige af de ændringer, Kommissionen har foreslået i revisionen af den gældende lovgivning om markedsadgang, er at opnå en bæredygtig finansiering af jernbaneinfrastrukturen. Kommissionen søger at etablere finansielle

² KOM(2008) 54 af 6.2.2008.

vilkår, der medfører, at de kompetente offentlige myndigheder klart skal forpligte sig til at følge mellem- og langsigtede investeringsstrategier, der skaber større forudsigelighed med hensyn til forretningsmuligheder i jernbanesektoren og stærkere incitamenter for jernbanevirksomhederne til at investere i nye, sikre, interoperable og miljøvenlige teknologier i kraft af mere effektive afgiftssystemer. Alt dette burde stimulere yderligere private og offentlige investeringer i jernbanesektoren på nationalt niveau.

2.3. Udvikling af mere specialiserede net

TEN-T-politikken er central for udviklingen af højhastighedslinjer og godsinfrastruktur i paneuropæisk målestok. Højhastighedsnettets længde, som blev øget betydeligt i 1990'erne, blev fordoblet fra 2001 til 2007 i Europa og nåede i 2008 op på i alt 5 764 km, med mere end 2 500 km yderligere højhastighedslinjer under opførelse i Belgien, Frankrig, Tyskland, Italien, Spanien og Nederlandene i 2009. I 2007 tegnede højhastighedsjernbanetransporten sig for 23 % af EU's samlede passagerjernbanemarked målt i passagerer/kilometer, og den har formået at tilbageerobre markedsandele fra bil- og luftfartssektorerne.

På samme måde er der på jernbanegodsmarkedet fortsat brug for infrastruktur og driftsmetoder, der giver godsoperatørerne en bedre og mere pålidelig service. Det er grunden til, at Kommissionen i september 2008 udarbejdede en meddelelse med detaljerede retningslinjer og praktiske forslag til at overvåge jernbanegodstransportens kvalitet³; Europa-Parlamentet og Rådet vil snart vedtage en forordning om oprettelse af et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport, som Kommissionen fremlagde forslag om i december 2008. Kommissionen vil foreslå yderligere foranstaltninger, hvis udviklingen på jernbanegodsmarkedet fortsat er utilfredsstillende.

Med revisionen af den gældende EU-lovgivning om adgang til jernbanemarkedet vil Kommissionen skabe finansielle vilkår, der fremmer de offentlige og private investeringer i jernbanesektoren.

Udviklingen af jernbaneinfrastrukturen kræver også et bredere kig på nye finansieringsinstrumenter (både offentlige og private) og mobilisering af passende ressourcer under den næste flerårige finansielle ramme.

Foruden oprettelsen af et europæisk jernbanenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport vil Kommissionen overveje, om der er behov for yderligere foranstaltninger for at forbedre jernbanegodstjenesternes kvalitet, herunder udvikling af instrumenter til at overvåge jernbaneoperatørernes præstationer og offentliggørelse af kvalitetsindikatorer.

I 2011 vil Kommissionen forelægge resultaterne af sit igangværende arbejde med at skabe yderligere forbindelser mellem TEN-T og de europæiske naboskabslande og integrere kandidatlandenes netværk i TEN-T-nettet.

³ KOM(2008) 536 af 8.9.2008.

3. ETABLERING AF ET ATTRAKTIVT OG VIRKELIG ÅBENT JERNBANEMARKED

3.1. Håndhævelse og forbedring af de gældende regler

Kommissionen har længe ment, at en forbedring af det indre markeds funktion vil kunne stimulere jernbaneindustrien, således at den bliver mere effektiv og svarer bedre til kundernes behov. Derfor har man i udviklingen af EU-lovgivningen om adgang til jernbanemarkedet gradvis fremmet en markedsåbning baseret på en reel adskillelse af infrastrukturforvaltning og transportvirksomhed. Jernbanegodstransporten og den internationale passagertransport med jernbane har været fuldt ud åbne for konkurrence siden henholdsvis januar 2007 og januar 2010.

Konkurrencen mellem jernbanevirksomhederne er dog fortsat begrænset af adskillige faktorer, som stammer fra de protektionistiske metoder, de etablerede operatører gennem tiderne har anvendt, samt en forvaltning jernbaneinfrastrukturen baseret på underhåndsaftaler; jernbaneinfrastrukturen bør netop som et naturligt monopol være et marked, som alle ansøgere på et redeligt og ikke-diskriminerende grundlag har adgang til. Markedsvilkårene er ikke tilstrækkeligt gennemsikkelige, og de institutionelle rammer fungerer ikke effektivt i de fleste lande, hvorfor det fortsat er vanskeligt at tilvejebringe konkurrencedygtige jernbanetjenester. En række væsentlige oplysninger til nye aktører — vedrørende f.eks. ansøgnings- eller klageprocedurer — er endnu ikke systematisk og let tilgængelige. De operatører, der kommer ind på et nyt marked, udsættes fortsat for forskelsbehandling ved adgang til infrastruktur og jernbanerelaterede tjenester, som ofte ejes og drives af en etableret jernbanevirksomhed.

Medlemsstaternes tilsynsorganer støder på vanskeligheder, når de skal overvåge infrastrukturforvalterne, herunder navnlig sikre, at nye aktører ikke forskelsbehandles, og kontrollere, om afgiftsprincipperne og den regnskabsmæssige adskillelse anvendes korrekt. Disse vanskeligheder skyldes ofte mangel på personale og andre ressourcer og forværres undertiden i de tilfælde, hvor tilsynsorganet ikke er tilstrækkelig uafhængigt i forhold til infrastrukturforvalterne, de etablerede jernbanevirksomheder eller det ministerium, som udøver ejerskabsrettigheder over den etablerede operatør. I forordningen om et jernbanenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport kræves der tættere samarbejde mellem infrastrukturforvaltere i de nationale dele af europæiske korridorer; dette kræver igen, at der sideløbende hermed etableres et tættere samarbejde mellem de relevante nationale myndigheder. De erfaringer, der i den forbindelse indhøstes, vil eventuelt være nyttige, hvis Kommissionen senere overvejer at indføre en mere integreret tilgang til markedsovervågningen i det fælles europæiske jernbaneområde. Den gældende lovgivning behandler allerede til en vis grad disse spørgsmål. Men Kommissionen er klar over, at problemerne vil bestå, hvis EU's forskriftsmæssige rammer ikke gennemføres korrekt. Det er grunden til, at Kommissionen allerede har taget initiativ til at iværksætte overtrædelsesprocedurer mod medlemsstater, som ikke anvender EU-retten korrekt. Det er også konstateret, at det er nødvendigt at præcisere og modernisere de gældende regler. I det udkast til direktiv, der vedtages sammen med denne meddelelse, foreslår Kommissionen derfor at ændre de gældende markedsadgangsregler med henblik på at fjerne de hindringer for loyal konkurrence, som man har identificeret.

Den offentlige passagertransport med jernbane er også reguleret af EU-retten. For at sikre en loyal konkurrence mellem jernbanevirksomhederne er der klart behov for, at disse bestemmelser styrkes, navnlig bestemmelserne vedrørende en passende kompensation for offentlig tjenesteydelse.

3.2. Indførelse af fuldstændig markedsåbning

Markedsåbningen vil imidlertid være ufuldstændig, så længe de europæiske jernbanevirksomheder ikke har ret til at udføre national passagertransport i hele Den Europæiske Union. I den sammenhæng har Kommissionen allerede lanceret en undersøgelse om de forskriftsmæssige løsningsmodeller, der er mulige for at åbne de nationale passagermarkeder. Eftersom en meget stor del af den nationale passagertransport udføres inden for rammerne af kontrakter om offentlige tjenesteydelse, vil Kommissionen også undersøge betingelserne for tildeling af offentlige tjenesteydelseskontrakter om jernbanetransport i medlemsstaterne. Man er allerede ved at foretage en evaluering af gældende praksis under forordning (EF) nr. 1370/2007, som trådte i kraft i december 2009. Disse indledende aktiviteter, som også omfatter høring af berørte parter, navnlig arbejdsmarkedsparterne, skal gøre det muligt for Kommissionen at fremlægge en generel evaluering af omkostninger og fordele ved konkurrence i forbindelse med national passagertransport i 2011 og derefter vedtage et nyt initiativ for at fremme en yderligere markedsåbning senest i 2012, således som det er foreskrevet i den gældende lovgivning. Kommissionen vil ved fremlæggelsen af et sådant initiativ inkludere de foranstaltninger, der er nødvendige for at sikre, at markedsåbningen virkelig medfører bedre tjenesteydelse og ikke får uventede negative følger.

I kraft af revisionen af den gældende EU-lovgivning om markedsadgang vil Kommissionen fjerne de hindringer for en loyal konkurrence, der er identificeret siden 2001.

Kommissionen vil også foreslå at udvide markedsåbningen til også at omfatte national passagertransport, uanset om der er tale om kontrakter om offentlige tjenesteydelse eller private kontrakter, forudsat at dette ledsages af passende kvalitetsmæssige sikkerhedsforanstaltninger.

Spørgsmålet om at styrke kravene vedrørende institutionel adskillelse mellem infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder og oprettelse af hensigtsmæssige institutionelle ordninger for at sikre en integreret overvågning af EU's jernbanemarked vil også blive undersøgt i den kontekst.

4. FJERNELSE AF ADMINISTRATIVE OG TEKNISKE HINDRINGER

4.1. Indførelse af en fælles tilgang til sikkerhedsspørgsmål

Sikkerhedskravene og mangelen på interoperabilitet udgør fortsat væsentlige hindringer for adgang til EU's jernbanemarked. Disse hindringer skyldes navnlig omkostningerne ved og varigheden af de procedurer, der skal gennemføres på nationalt plan, forskellene mellem dem i de forskellige europæiske lande og manglende gennemsikrelighed og forudsigelighed.

Kommissionen har allerede lagt grundstenen til at gøre fremskridt på dette område ved at harmonisere sikkerhedscertifikaterne for jernbanevirksomheder og indføre fælles sikkerhedsmål og –metoder. Hvis disse foranstaltninger skal lykkes, er det imidlertid først og fremmest nødvendigt, at der oprettes stærke, effektive og uafhængige nationale sikkerhedsmyndigheder, som samarbejder med hinanden for at undgå unødvendige gentagne eller overlappende kontrolforanstaltninger. Kommissionen vil derfor fortsat overvåge medlemsstaternes overholdelse af EU-lovgivningen vedrørende oprettelsen af sådanne organer.

Disse forskriftsmæssige rammer giver Det Europæiske Jernbaneagentur (ERA) en ledende rolle i den gradvise harmonisering af de nationale sikkerhedsregler og -procedurer og i arbejdet med efterhånden at afløse dem med fælles metoder. Kommissionen vil derfor sikre, at ERA sættes i stand til at udføre disse opgaver. Som Kommissionen bebudede det i september 2009, vil den også undersøge, hvordan ERA's rolle gradvis kan udvides, således at det supplerer eller endog påtager sig i det mindste en del af de nationale sikkerhedsmyndigheders arbejde i forbindelse med certificering og godkendelse. Efter den fornødne gennemførlighedsundersøgelse, herunder høring af berørte parter, vil Kommissionen eventuelt fremsætte et lovgivningsforslag i nær fremtid.

4.2. Fjernelse af hindringer for interoperabilitet

Det er nødvendigt at vedtage harmoniserede og klare tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI) for at fjerne de eksisterende adgangshindringer. Der er allerede gjort store fremskridt med Kommissionens vedtagelse af et første sæt specifikationer for både højhastighedstog og konventionelle tog. En række andre vigtige TSI'er vil blive vedtaget i den nærmeste fremtid. På nuværende stadium gælder alle TSI'er fortsat kun for det transeuropæiske net; ERA har imidlertid netop fået mandat til at arbejde på en udvidelse af deres anvendelsesområde, således at hele jernbanesystemet skulle være dækket af harmoniserede specifikationer i 2013.

Hvad angår trafiktelematik for passagerer og gods, anmodes jernbaneindustrien om at oprette integrerede platforme for kommunikation mellem de forskellige økonomiske aktører og kunder. Kommissionen har til hensigt at fremme en rettidig og fuldstændig anvendelse af disse platforme, som i forskelligt omfang skal bruges til at tilvejebringe oplysninger og udstede billetter til jernbanepassagerer (med mulighed for bl.a. bedre ordninger for gennemgående billetter), således at der kan etableres effektiv kommunikation mellem de forskellige infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder og andre operatører af tog, vogne og intermodale enheder.

Kommissionens vedtagelse af planen om indførelse af et europæisk jernbanesignalsystem (ERTMS) i juli 2009 og den aktuelle gennemgang af TEN-T-politikken tager sigte på at fremskynde installationen og en effektiv anvendelse af det nyeste interoperable trafikstyringsudstyr.

Men da jernbaneudstyr har en lang levetid, og det er nødvendigt at holde investeringsomkostningerne på et niveau, som sektoren kan bære, tager det lang tid at opnå interoperabilitet. I de kommende år må Kommissionen dog tage skridt til at forkorte overgangen fra nedarvede systemer til det europæiske målsystem på grundlag af en fælles anvendelse af planer, som indeholder en tidsplan for

udfasningen af gamle systemer og udskiftning heraf med interoperable systemer, således som det allerede er sket med ERTMS.

I mellemtiden er ERA for at afhjælpe den nuværende mangel på interoperabilitet blevet beføjet til at udvikle instrumenter, som kan gøre det lettere at tage de eksisterende jernbanekøretøjer i brug i alle medlemsstater på grundlag af princippet om gensidig accept af nationale regler.

Kommissionen er i færd med gradvis at vedtage harmoniserede sikkerheds- og interoperabilitetsforanstaltninger og skabe incitament til, at der installeres interoperabelt udstyr, for at fjerne de administrative og tekniske hindringer for adgang til EU's jernbanemarked.

Hvad angår sikkerhedscertificering af jernbanevirksomheder og godkendelse af ibrugtagning af jernbanekøretøjer, synes der at være mangel på effektive og harmoniserede beslutningstagningsmekanismer, som inddrager alle parter, herunder navnlig de nationale sikkerhedsmyndigheder. Kommissionen overvejer derfor, hvordan man kan beføje Det Europæiske Jernbaneagentur til at revidere de eksisterende mekanismer og udvide dets rolle inden for certificering og godkendelse i nærmeste fremtid.

5. SIKRING AF LIGE VILKÅR I FORHOLD TIL ANDRE TRANSPORTFORMER

Det er en langsigtet strategisk prioritet at gøre transportsektoren bæredygtig, således at de fremtidige mobilitetsbehov og udfordringer kan imødekommes. I Kommissionens meddelelse om transportens fremtid⁴, der blev vedtaget den 17. juni 2009, og som led i lovpakken om grønnere transport har Kommissionen foreslået foranstaltninger med henblik på at internalisere de eksterne transportomkostninger på en koordineret og afbalanceret måde for alle transportformer, således at afgifterne afspejler omfanget af de eksterne omkostninger, samfundet som helhed påføres. Det er i dag af afgørende betydning, at transportsektoren bidrager til Kommissionens topprioriteter, nemlig at opnå bæredygtig udvikling og opretholde konkurrenceevnen i Europa.

En internalisering af de eksterne omkostninger er den rigtige måde til at sikre, at prissystemet mere nøjagtigt afspejler de reelle omkostninger, de forskellige transportformer oppebærer, og giver det rette prissignal til transportbrugerne, således at de tilskyndes til at ændre adfærd for at mindske disse omkostninger.

Som det er nu, er der ikke virkelig lige vilkår og en redelig konkurrence mellem de forskellige transportformer. De afgiftsprincipper, der i øjeblikket anvendes for jernbane-, vej- og lufttransport, er vidt forskellige. Grundlaget for (infrastrukturomkostninger) og instrumenterne til at internalisere eller modulere eksterne omkostninger (navnlig luftforurening, støj, klimaændringer og overbelastning) er fortsat meget forskellige. For jernbanesektorens vedkommende må medlemsstaterne modulere afgifterne for adgang til infrastruktur for at tage hensyn til omkostningerne ved de miljøvirkninger, der følger af togdrift. Denne modulering må

⁴

KOM(2009) 279 af 17.6.2009.

imidlertid ikke føre til, at infrastrukturforvalteren opnår yderligere indtægter, medmindre der foretages en tilsvarende afgiftsopkrævning for konkurrerende transportformer.

Kommissionens forslag om at revidere den "første jernbanepakke" og de foranstaltninger, der er angivet i lovpakken om grønnere transport for så vidt angår vejgodstransport (gennemgang af "Eurovignet"-direktivet 1999/62/EF⁵), indeholder allerede nye bestemmelser, som tager sigte på at sikre konvergens mellem de afgiftsprincipper, der gælder for jernbane- og vejtransport, og som baner vej for virkelig lige vilkår mellem de forskellige transportformer. Mens det reviderede Eurovignet-direktiv vil gøre det muligt at internalisere eksterne miljø- og overbelastningsomkostninger, foreslår Kommissionen i revisionen af den første jernbanepakke, at der indføres en ordning med harmoniserede støjdifferentierede sporadgangsafgifter på specifikke betingelser, og at man gør det lettere at tilpasse afgiftsordningerne for at tage hensyn til andre miljømæssige konsekvenser i hele Den Europæiske Union.

Kommissionen er overbevist om, at de regler, der foreslås ovenfor, hvis de gennemføres korrekt, vil bidrage til at gøre EU's transportsektor mere bæredygtig og effektiv. Forøgelsen af jernbanesektorens andel af den samlede transportvolumen er en vigtig og nødvendig del af denne vision. Men hvis jernbanesektorens miljømæssige konkurrenceevne skal maksimeres, vil det muligvis være nødvendigt med yderligere foranstaltninger, navnlig for at styrke energieffektiviteten yderligere.

Kommissionen vil sikre, at principperne for omkostningsdækning for alle transportformer konvergerer, således at der skabes multimodale lige vilkår. For jernbanesektorens vedkommende skulle revisionen af den gældende EU-lovgivning om adgang til jernbanemarkedet sikre, at der i sporadgangsafgifterne tages hensyn til togdriftens miljømæssige virkninger.

Kommissionen er også i færd med at overveje muligheden for at vedtage nye foranstaltninger for at styrke energieffektiviteten i jernbanesektoren yderligere.

Kommissionen vil i nær fremtid høre alle berørte parter om initiativerne i denne meddelelse. De berørte parter vil således få indflydelse på, hvilke prioriterede tiltag der skal udformes for de næste fem år.

⁵ KOM(2008) 436 af 8.7.2008.