

**DA**

**DA**

**DA**



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 18.10.2007  
KOM(2007) 608 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-  
PARLAMENTET**

**Et banenet med fortrinsret for godstrafik**

**{SEK(2007) 1322}**

**{SEK(2007) 1324}**

**{SEK(2007) 1325}**

# MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-PARLAMENTET

## Et banenet med fortrinsret for godstrafik

### 1. BAGGRUND

#### 1.1 Lille markedsandel, men gode muligheder for godstogtrafikken

Mellem 1995 og 2005 voksede godstrafikken med 2,8 % om året. Det er mere end BNP-væksten i samme periode. Transportens tekniske elementer (infrastruktur og køretøjer) har gennemgået en stærk udvikling, og afsenderne stiller stadig større krav til transportvirksomhederne. Jernbanernes andel af den samlede godstransport standsede imidlertid ikke sit fald, før den i 2005 stabiliserede sig på ca. 10 %<sup>1</sup>, det laveste niveau siden 1945 (se bilag I<sup>2</sup>).

Banegodstrafikken kæmper i dag med en række problemer, som delvis kan forklare dens manglende evne til at øge sin markedsandel. Nøgleordene for disse problemer er pålidelighed, kapacitet, informationshåndtering, gennemsnitsfart og fleksibilitet.

Men nye muligheder er ved at dukke op. Godstogtrafikken er nu åben for konkurrence, og sammen med væksten i samhandelen, trængslen på vejene, de høje oliepriser og den stadig mere udbredte interesse for at beskytte miljøet har det fremkaldt en ny dynamik i nogle medlemsstater. Containertransporten og fjernttransporten, områder hvor banetrafikken har sin styrke, vokser fortsat (se bilag I og II).

#### 1.2 Hvad Fællesskabet hidtil har gjort

Det Europæiske Fællesskab har i de sidste femten års tid søgt at tilføre jernbanerne en ny dynamik med en indsats på tre led:

- Med første<sup>3</sup> og anden<sup>4</sup> jernbanepakke skulle der etableres et marked for godstrafik i europæisk skala. Den gradvise åbning af markedet for banegods, som har været total siden 2007, har været fulgt af omstruktureringer af de historiske jernbanevirksomheder. Omkostningerne ved banegodstrafikken faldt med 2 % om året mellem 2001 og 2004, og taksterne for denne transportform faldt med 3 % om året i samme periode<sup>5</sup>.
- Derudover har teknisk interoperabilitet og fælles sikkerhedsregler været på dagsordenen. Inden for denne ramme falder den senere tids initiativer til et europæisk certifikat for

---

<sup>1</sup> EU-25, målt i transportarbejde (tonkm).

<sup>2</sup> Bilagene er samlet i kommissionstjenestegrenenes arbejdsdokument "Annex to the Communication 'Towards a rail network giving priority to freight'".

<sup>3</sup> Direktiv 2001/12, 2001/13 og 2001/14 af 26. februar 2001. Se rapporten om gennemførelsen af første jernbanepakke: KOM(2006) 189 af 3. maj 2006.

<sup>4</sup> Direktiv 2004/49/EF, 2004/50/EF, 2004/51/EF og forordning 881/2004/EF af 29. april 2004.

<sup>5</sup> CER: The Future of Rail Freight in Europe.

lokomotivførere og Kommissionens forslag fra 2006 om gensidig accept af rullende materiel.

- For det tredje er et jernbanenet blevet udpeget som en del af det transeuropæiske transportnet (TEN-T). Af TEN-T-midlerne er der uddelt støtte til mange jernbaneprojekter. I TEN-T-programmet har Kommissionen også engageret sig i og tilskyndet til udviklingen af ERTMS (*European Rail Traffic Management System*), et fælles system for togkontrol og signaler, som skal afløse de nuværende nationale systemer. Også fra de samhørigheds-politiske finansieringsinstrumenter har Fællesskabet ydet et betydeligt bidrag til jernbanesektorens udvikling.

Disse initiativer har endnu ikke givet de resultater, man håbede på. Den europæiske jernbanelovgivning er stadig ikke fuldt gennemført i alle medlemsstater. Det går langsomt med at realisere interoperabiliteten, og der er stadig problemer ved grænserne. Derfor består flere af godstogstrafikkens alvorlige kvalitetsproblemer også stadigvæk. For eksempel nåede kun 53 % af togene i kombitrafik<sup>6</sup> ifølge UIRR frem til tiden i 2006<sup>7</sup>.

Alt i alt har analysen af resultaterne af Fællesskabets indsats vist, at der er sket mere på nationalt end på tværnationalt plan. Initiativerne fra EU har endnu ikke gjort det muligt at mindske det europæiske jernbanemarkeds opsplitning i tilstrækkelig grad.

### 1.3 Hovedlinjer i den fælles transportpolitik

Med udgangspunkt i en målsætning om at flytte trafik fra vej til bane slog hvidbogen om europæisk transportpolitik frem til 2010 til lyd for, at der skulle etableres "multimodale korridorer primært til godstransport". Ved revisionen af hvidbogen i 2006 lægges hovedvægten på EU's mål om at udvikle samordningen af transportformerne ved "effektiv anvendelse af forskellige transportformer separat og i kombinationer"<sup>8</sup>, og ideen om at fremme et "godsbanenet" tages op igen (se bilag III).

Også i Kommissionens meddelelse fra juni 2006, "Godslogistik i Europa - nøglen til bæredygtig mobilitet",<sup>9</sup> fremhæves nødvendigheden af at træffe foranstaltninger for at tilskynde til, at der opstår et jernbanenet, hvor godstrafikken har fortrinsret. Opbygningen af et sådant net indgår oven i købet også i realiseringen af det enhedsmarked, som traktaten foreskriver, og i målene for den vækst i økonomi og beskæftigelse, der er opstillet i Lissabonstrategien. Endelig vil et sådant net bidrage til gennemførelsen af de europæiske myndigheders politik for bæredygtig udvikling.

---

<sup>6</sup> Kombineret transport udgør ca. 15 % af banegodstransporten i volumen.

<sup>7</sup> UIRR (Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route) opererer med en grænse for acceptabel forsinkelse på 30 minutter.

<sup>8</sup> Definition af "samordnet modalitet" (co-modality) i midtvejsevalueringen af hvidbogen om transportpolitikken.

<sup>9</sup> KOM (2006) 336 endelig udg.

## **2. MÅL OG HANDLEMULIGHEDER FOR ET EUROPÆISK BANENET MED FORTRINSRET FOR GODSTRAFIK**

### **2.1 Formålet med denne meddelelse: At opbygge et strukturerende europæisk jernbanenet, der indgår i det transeuropæiske transportnet og gør godstrafikken mere pålidelig og ydedygtig**

Overfor en stadig mere effektiv vejtransport må jernbanetransporten nødvendigvis øge sin konkurrenceevne, ikke mindst på kvalitetsområdet. For logistik kunder betyder kvalitet især konkurrencedygtige transporttider, pålidelig varetransport og en kapacitet, der opfylder behovene. Hvis det mål skal nås, skal forskellige forudsætninger være opfyldt. Der skal f.eks. være driftsprocedurer og processer, der er samordnet over hele EU. En anden forudsætning er, at infrastrukturen står til rådighed.

Formålet med denne meddelelse er at fremme opbygningen af et strukturerende europæisk jernbanenet, der giver godstrafikken mulighed for at yde bedre service end i dag, hvad angår transporttid, pålidelighed og kapacitet. En bedre service langs dette net bør påvirke alle dele af godstransportmarkedet positivt, også enkeltvognstrafikken. Dette mål er en naturlig videreførelse af Kommissionens øvrige initiativer til at forbedre banegodstrafikkens kvalitet i Europa. Efter afvisningen af det forordningsforslag, Kommissionen fremsatte som led i den tredje jernbanepakke, lovede Kommissionen at holde skarpt øje med, hvilke fremskridt der blev gjort på dette område, og eventuelt at stille forslag til nye foranstaltninger for at støtte og opmuntre sektorens egne bestræbelser.

Et sådant net kan man danne sig en forestilling om ud fra de eksisterende transeuropæiske net, herunder det godsbanenet, der er beskrevet i direktiv 2001/12/EF, de korridorer, hvor ERTMS først skal udbygges, eller dem der peges på i forskellige europæiske forskningsprojekter (Eufranet, Trend, Reorient og New Opera). En første skitse til, hvilke korridorer nettet kunne omfatte, vises på nedenstående kort.



# INDICATIVE SCOPE for a RAIL FREIGHT-ORIENTED NETWORK



- Rail freight-oriented network
- Railway Trans-European Network as defined in Decision 884/2004
- Third countries

Cartography: DG TREN - 26/07/2007  
© EuroGeographics 2001 for the administrative boundaries

## 2.2 Der er allerede sat initiativer i gang, som fremmer opbygningen af et europæisk banenet med fortrinsret for godstrafik

Aktørerne i jernbanesektoren og medlemsstaterne har, i nogle tilfælde med tilskyndelse fra Kommissionen, allerede taget flere initiativer, der peger hen imod udbygningen af internationale jernbanestrækninger. De giver godstrafikken gode vilkår og udbygger samarbejdet mellem infrastrukturforvalterne om planlægning af investeringer eller forbedring af styringen af den internationale godstrafik.

Som eksempler på disse initiativer kan nævnes følgende (se bilag IV):

- Interoperabiliteten øges, bl.a. ved hjælp af den tekniske specifikation for interoperabilitet "Drift og trafikstyring" (TSI OPE) og ved ibrugtagning af den tekniske specifikation for interoperabilitet "Trafiktelematik for godstrafikken" (TSI TAF)<sup>10</sup>, som skal gøre det muligt at forvalte information om togtrafikken på hele kontinentet bedre.
- Eurotirailes-programmet<sup>11</sup> tages i brug. Det informerer sine brugere om togenes øjeblikkelige position og deres evt. forsinkelser i en række medlemsstater.
- Organisationen RailNetEurope<sup>12</sup> (RNE) oprettes. Den tilbyder bl.a. sine kunder internationale kanaler og er samtidig et værktøj i de fleste infrastrukturforvalteres samordningsindsats.
- Der bygges store infrastrukturanlæg i det transeuropæiske transportnet, f.eks. "Betuwe line".
- Medlemsstaterne og infrastrukturforvalterne opretter korridorstyringsorganer som led i udbygningen af ERTMS langs seks godstransportakser<sup>13</sup> af europæisk betydning. Initiativet, som for hver korridor bygger på en hensigtserklæring underskrevet på minister-niveau, understøttes af en europæisk koordinator med mandat fra Kommissionen. De vigtigste af de foranstaltninger, der foreslås i denne meddelelse, er inspireret af erfaringerne fra dette initiativ.

Alle disse tiltag bidrager ved siden af TEN-T-programmet effektivt til opbygningen af et europæisk banenet med fortrinsret for godstrafik. Kommissionen vil gerne medvirke til sådanne initiativer, tilskynde til, at de breder sig, og supplere dem.

---

<sup>10</sup> TSI TAF og planen for dens gennemførelse sigter mod at udvikle driftskompatible systemer for forvaltning af oplysninger om banegodstrafikken.

<sup>11</sup> Eurotirailes er et edb-program, som en gruppe infrastrukturforvaltere har udviklet med støtte fra Fællesskabet. Ved dets hjælp kan de følge de internationale togs kørsel i realtid.

<sup>12</sup> RNE er en organisation, der er oprettet på initiativ af infrastrukturforvaltere. Den tilbyder blandt andet "nøglefærdige" internationale kanaler og giver togselskaberne mulighed for at bestille internationale kanaler ved henvendelse på kun et sted.

<sup>13</sup> De seks ERTMS-korridorer: A (Rotterdam-Genova), B (Stockholm-Napoli), C (Antwerpen-Basel-Lyon), D (Valencia-Lyon-Ljubljana-Budapest), E (Dresden-Prag-Budapest), F (Duisburg-Berlin-Warszawa).

### **2.3 Konklusion på overvejelserne: der bør sættes nye initiativer i gang for at opbygge et net af godstogskorridorer**

Flere muligheder har været undersøgt for, hvordan man kan gå frem med etableringen af et europæisk jernbanenet, hvor godstrafikken har fortrinsret. Man kan lade sektorens aktører og medlemsstaterne handle uden nye impulser fra Fællesskabet; man kan iværksætte en serie nye foranstaltninger med det sigte at tilvejebringe et net af godstogskorridorer, hvor nogle strækninger forbeholdes godstrafik, mens andre befærdes af både person- og godstog; man kan iværksætte et særprogram, der munder ud i et rent godsbanenet i Europa.

Den sidste mulighed virker som den mest effektive, hvis det gælder om at opfylde det mål, Kommissionen som nævnt ovenfor har sat sig. Men der er fare for, at et sådant projekt viser sig overdimensioneret, alt for dyrt og kun realiserbart på langt sigt. Hvis man ser på, hvad den hidtidige indsats har ført til, synes den førstnævnte mulighed, status quo for Fællesskabets vedkommende, at være utilstrækkelig.

Den anden mulighed, som skulle omfatte initiativer, der bl.a. sigter mod at styrke samordningen mellem infrastrukturforvalterne i forskellige medlemsstater og at tilskynde til og støtte op omkring etableringen af korridorer, synes på mellemlangt sigt at være en afbalanceret indsats for at nå de opstillede mål. Den skal supplere de igangværende initiativer med både lovgivningsmæssige, finansieringsmæssige og politiske foranstaltninger. Den giver også færre udgifter end opbygningen af et rent godsbanenet. Opgaven med at finde mulige finansieringskilder skal dog ikke undervurderes. På længere sigt kan denne indsats føre til, at der opstår et jernbanenet, som helt eller delvis er forbeholdt godstrafik.

## **3. OPBYGNING AF ET EUROPÆISK GODSBANENET: FORSLAG**

At etablere tværnationale godstogskorridorer er én mulig måde at bygge et europæisk godsbanenet på. En sådan indsats vil supplere den proces, der er sat i gang med udbygningen af ERTMS, ved at fokusere på problemer med forvaltning og drift. De udpegede korridorer kunne tilbyde en rigtigt dimensioneret infrastruktur i kombination med særlige foranstaltninger, der bidrager til, at de drives og udnyttes optimalt. Hvis der skal fastlægges en linjeføring for sådanne korridorer og de derpå skal realiseres, må både infrastrukturforvalterne, medlemsstaterne og Fællesskabet gøre en indsats. Tanken er, at der for hver korridor skal oprettes et styringsorgan. Det skal bl.a. forvalte godstogskorridoren, styre infrastrukturkapaciteten og herunder sørge for, at forvaltningen af infrastrukturanlæggenes kapacitet foregår på en samordnet måde og med gunstigere vilkår for godstrafikken, at godstog i princippet får fortrinsret, når der er forstyrrelser i togtrafikken, at der bliver bedre adgang til jernbaneydelser, der leveres i tilknytning til transporten, og at serviceniveauet måles (se også bilag V, hvor problematikken præciseres nærmere og de mål, der er opstillet i øjeblikket, anføres for hvert af de herunder nævnte temaer). Kommissionen overvejer i øjeblikket at medtage visse af de lovgivningsinitiativer, der nævnes i dette handlingsprogram, i sit forslag til omarbejdelse af den første jernbanepakke, der er programsat til 2008.

### **3.1 Opbygning af en godstogskorridor**

Forvaltningen af infrastrukturanlæggenes foregår endnu alt for opsplittet og styret af nationale hensyn, og det forringer effektiviteten af de finansielle investeringer og den internationale trafikdrift. De initiativer, der allerede nu er iværksat inden for rammerne af TEN-T-programmet og med udbygningen af ERTMS, bør støttes og suppleres af ledsageforanstaltninger.

Korridorstyringsorganer, der ledes af medlemsstaterne og infrastrukturforvalterne, vil muliggøre en langt mere dybtgående samordning af infrastrukturens drift, end tilfældet er i dag, også når det drejer sig om takstfastsættelse, togenes kørsel og udpegning af investeringsbehov. Sådanne organer vil bidrage til at optimere udnyttelsen af mulighederne for at finansiere investeringer, til at forenkle de administrative og tekniske procedurer ved grænserne og til at sikre større kontinuitet i trafikbetjeningen mellem de medlemsstater, infrastruktur anlæggene forbinder. Alt i alt skal de være med til at lette adgangen til infrastrukturen for virksomheder, der driver international banegodstransport.

**Kommissionen vil stille forslag om en juridisk definition på et styringsorgan for en godstogskorridor, herunder om de vigtigste regler for sådanne korridorer.**

**Den vil tilskynde medlemsstaterne og infrastrukturforvalterne til at anlægge tværnationale godstogskorridorer. Hver medlemsstat skal i 2012 være med i mindst ét korridorstyringsorgan.**

**Kommissionen vil undersøge, hvilke kilder inden for de eksisterende programmer der kan benyttes til at finansiere korridororganisationernes aktiviteter.**

### **3.2 Måling af servicekvaliteten langs en godstogskorridor**

Kvaliteten har vist sig nu som før at være et svagt punkt for banegodstrafikken; kunderne kræver en større indsats og mere gennemsigtighed. Kommissionen mener, at servicekvaliteten på det europæiske godsbanenet bør være forbilledlig. Bedre servicekvalitet på det europæiske net bør kunne indvirke positivt på banegodstrafikken i almindelighed. Med tiden kan den kvalitet, der opnås i godstogskorridorerne, få status som reference for sektoren i Europa.

**Kommissionen vil gennemføre en konsekvensanalyse og derpå foreslå forskrifter om offentliggørelse af kvalitetsindikatorer.**

**Generelt vil Kommissionen fortsat tilskynde til enhver foranstaltning, der har til formål at gøre informationerne om servicekvalitet i banegodstrafikken mere gennemsikrelige.**

**Den vil inden 2008 udgive en rapport om, hvad jernbaneselskaberne har gjort for at forbedre kvaliteten i deres godstrafik.**

### **3.3 Infrastrukturens kapacitet i en godstogskorridor**

På de større godstransportakser, især i visse områder i det centrale EU, er der strækninger, hvis kapacitet allerede er fuldt udnyttet. De foreliggende undersøgelser med prognoser for jernbanetrafikken i Europa viser, at der vil opstå flere flaskehalse, som vil blive stærkt problematiske i tiden op mod 2020. Hvis ikke der gøres nok for at løse dette problem, kan det blive endnu værre, efterhånden som trafikken i godstogskorridorerne udvikler sig. Banegods-trafikkens konkurrenceevne kan forbedres ved at øge den godsmængde, hvert tog kan transportere. Det forudsætter, at infrastrukturens kapacitet øges, bl.a. hvad angår længden, profilen, akseltrykket og maksimalhastigheden på de tog, der kan køre på den. Disse forhold viser, at det er nødvendigt at foretage samordnede og nøje målrettede investeringer i godstogskorridorerne, for at få trafikken på dem til at glide så let som muligt og for at gøre jernbanerne mere konkurrencedygtige.

**Kommissionen vil bede korridorstyringsorganerne om at udarbejde et investeringsprogram, der kan fjerne flaskehalsene, og om at harmonisere og forbedre infrastrukturens kapacitet, bl.a. hvad angår togenes længde og profil.**

**Den vil undersøge, om det vil være fornuftigt at udvide Fællesskabets forskrifter til at omfatte tekniske krav til godstogskorridorerne.**

**Den vil undersøge, hvilke kilder inden for de eksisterende programmer der kan benyttes til at finansiere disse investeringer.**

### **3.4 Kanaltildeling: mere koordinering og fortrinsret til international godstrafik**

Hvordan kanaler tildeles, afgøres i øjeblikket af hver infrastrukturforvalter efter regler, der skifter fra medlemsstat til medlemsstat. Der kan være forskelle på procedurerne for denne type tildeling og på, hvordan godstrafikken prioriteres i forhold til andre trafiktyper. Det synes at være en god ide at harmonisere reglerne for tildeling af kanaler langs hver korridor og - for at sikre at korridoren virkelig indrettes på godstrafik - at tilrettelægge fordelingen af kapaciteten på en sådan måde, at godstrafikken, særlig den internationale, får stillet ydedygtige og pålidelige kanaler til rådighed. Det kan f.eks. indebære, at alle infrastrukturforvalterne langs korridoren planlægger kapacitetsfordelingen i fællesskab på en sådan måde, at der tages hensyn til nationale og lokale krav til persontrafikken, samtidig med at det bliver muligt at optimere forvaltningen af denne kapacitet i kraft af en mere intens international samordning. For at gøre banegodstransport mere tiltrækkende for kunderne kunne man også give andre organisationer end jernbaneselskaberne mulighed for at ansøge om kanaler på nettet af godstogskorridorer. Allerede nu indeholder EF-forskrifterne faktisk bestemmelser på disse punkter. Men de bør præciseres eller styrkes for i højere grad at stimulere samordningen mellem infrastrukturforvalterne og forbedre styringen af den internationale trafik.

**Kommissionen vil stille forslag om supplerende retsforskrifter om international tildeling af kanaler og om, hvordan der skal gives fortrinsret til international godstrafik.**

**Den vil foreslå, at godkendte ansøgere får mulighed for at anmode om tildeling af kanaler på hele nettet af godstogskorridorer.**

**Den vil tilskynde infrastrukturforvalterne til at udbyde flere ydedygtige internationale kanaler og til at videreføre den indsats, der allerede er sat i gang inden for rammerne af *RailNetEurope*.**

**Den vil tydeliggøre de regulerende myndigheders kompetencer over for den internationale trafik, og den vil fremme udviklingen af deres samarbejde.**

### **3.5 Prioriteringsregler, når trafikken forstyrres**

Som nævnt i kapitel 2 er der punkter i nettet, som regelmæssigt mættes med trafik. De kan blive flere i de kommende år. For de akser, hvor godstrafikken får fortrinsret, bør de gældende forskrifter om prioritering mellem trafiktyper, når der er forstyrrelser på strækningen, præciseres. Det vil nemlig være umuligt for banegodstrafikken at forbedre sine ydelser og sin kvalitet, hvis den fortsat hæmmes af de vanskeligheder, som andre trafiktyper ind imellem kan være årsag til, navnlig i nærheden af storbyer. Hvis forehavendet skal lykkes, må banegodstrafikken have rådighed over mere pålidelige kanaler. Derfor må prioriteringsreglerne langs godstogskorridorerne harmoniseres bedre.

**Kommissionen vil foreslå, at de gældende forskrifter om fortrinsret til international godstrafik, når der er forstyrrelser på nettet, styrkes.**

**Den vil anmode de berørte korridorstyringsorganer og infrastrukturforvaltere om at harmonisere deres prioriteringsregler for hele det infrastrukturanlæg, som de skal forvalte.**

### **3.6 Ydelser i tilknytning til jernbanetrafikken (bl.a. terminaler og rangerbanegårde)**

Jernbaneydelser, der leveres i tilknytning til banetransporten selv, først og fremmest fra terminaler og rangerbanegårde, er afgørende led i en moderne banegodstransportkæde. Derfor bør foranstaltninger til samordning og bedre udnyttelse af godstogskorridorerne suppleres med initiativer, der begunstiger kapacitetsopbygning i terminaler og rangerbanegårde på nettet af godstogskorridorer. En sådan kapacitetsopbygning har to forudsætninger: på den ene side, at der tilskyndes til investeringer i øget kapacitet i terminaler og rangerbanegårde, og på den anden side, at vilkårene for at få adgang til dem bliver mere gennemsigtige, og at de bliver lettere tilgængelige for alle de jernbaneselskaber, der benytter korridorerne. Der bliver også behov for at være mere opmærksom på adgangsmulighederne til og forvaltningen af jernbaneanlæg i havne.

**Kommissionen vil tilskynde korridorstyringsorganerne og infrastrukturforvalterne til sammen med de berørte aktører at opbygge et ydedygtigt og tilpasset net af terminaler og rangerbanegårde.**

**Kommissionen vil undersøge, hvilke kilder inden for de eksisterende programmer der kan benyttes til at finansiere udbygningen af denne type infrastruktur.**

**Den vil undersøge muligheden for at supplere den eksisterende lovgivning med det formål at gøre vilkårene for at få adgang til sådanne ydelser i tilknytning til jernbanetrafik mere gennemskuelige og at gøre ydelserne lettere tilgængelige.**

## **4. OPFØLGNING AF DE FORESLÅEDE FORANSTALTNINGER**

Alle disse mulige foranstaltninger vil blive gjort til genstand for en struktureret undersøgelse, f.eks. i en strategigruppe, der kunne omfatte repræsentanter for medlemsstaterne, infrastrukturforvalterne og brugerne af jernbaneinfrastrukturen. Gruppen vil navnlig få til opgave at beskrive, hvilke egenskaber korridorerne skal have, at pege på, hvilke strækninger der skal indgå i dem, at udarbejde forslag til retsforskrifter og operationelle foranstaltninger, der bør sættes i værk, samt at fastlægge korridorstyringsorganernes kompetencer og ansvarsområder. Resultaterne af gruppens arbejde bør være klar i første halvår 2008.

Arbejdet med at udbygge ERTMS langs de europæiske godsbanestrækninger videreføres, med den europæiske koordinator som impuls giver, sideløbende med og som supplement til de initiativer, der stilles forslag om i denne meddelelse.

Det skal noteres, at denne meddelelse indgår i et arbejdsprogram for Kommissionen, der omfatter flere foranstaltninger, hvoraf nogle bidrager mere eller mindre direkte til fremkomsten af et europæisk godsbanenet. Heriblandt kan følgende anføres:

- forslaget til forskrifter om gensidig accept af rullende materiel
- initiativet om reduktion af jernbanestøj
- overvejelserne om indførelse af flerårige kontrakter mellem infrastrukturforvaltere og medlemsstater
- meddelelsen om en handlingsplan om logistik i Europa
- meddelelsen om overvågning af udviklingen på jernbanemarkedet (RMMS-ordningen: *Rail Market Monitoring Scheme*)
- udarbejdelsen af en europæisk udbygningsplan for ERTMS
- udbygningen af det transeuropæiske transportnet med de højt prioriterede projekter, der er anført i beslutning 884/2004/EF
- det igangværende arbejde på at indregne eksterne omkostninger.

Den foreslåede handlingsplan omfatter et stort antal projekter, der beror på initiativrigdommen i medlemsstaterne og hos alle berørte parter i jernbanesektoren, og forudsætningen for, at det lykkes, er derfor, at disse tilslutter sig projektet om at opbygge et net af godstogs-korridorer og engagerer sig aktivt i at realisere det. Den forudsætter også, at de allerede igangværende bestræbelser videreføres, specielt på området teknisk interoperabilitet og forenkling af de administrative og tekniske operationer ved grænserne mellem medlemsstaterne. Endelig er det nødvendigt, at medlemsstaterne, regionerne og andre offentlige og private aktører tager initiativer til udvikling af banegodstrafikken på regionalt og lokalt plan som supplement til Fællesskabets indsats for opbygningen af et strukturerende europæisk jernbanenet.