



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 19.07.1995  
KOM(95) 337 endelig udg.

95/0205 (SYN)

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN OM UDVIKLINGEN AF  
FÆLLESSKABETS JERNBANER**

**ANVENDELSEN AF DIREKTIV 91/440/EØF  
FREMtidIGE FORANSTALTNINGER FOR UDVIKLING AF JERNBANERNE**

---

Forslag til  
**RÅDETS DIREKTIV**  
om ændring af direktiv 91/440/EØF  
om udvikling af Fællesskabets jernbaner

---

(forelagt af Kommissionen)



## INDLEDNING

1. Siden vedtagelsen af direktiv 91/440/EØF<sup>(1)</sup> om udvikling af Fællesskabets jernbaner har der fundet en del ændringer sted i banernes struktur og organisation i EU. I lyset af disse ændringer og på baggrund af direktivets bestemmelse om, at der skal rapporteres om dets anvendelse, har Kommissionen udarbejdet et generelt dokument om banerne, hvori følgende forhold er behandlet:

Første DEL: Rapport om anvendelsen af direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner.

Anden DEL: Fremtidige foranstaltninger for udvikling af jernbanerne.

Tredje DEL: Forslag til Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner (91/440/EØF).

2. I Kommissionens nylige hvidbog om den fælles transportpolitik fremtidige udvikling<sup>(2)</sup> er der opstillet en række områder, hvor Fællesskabet allerede har taget fat, og andre, hvor der er planer om at gøre det. De emner, som Kommissionen har stillet forslag om, omfatter blandt andet:

- indførelse af en fællesskabslicens og opstilling af principper for tildeling af infrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter<sup>(3)</sup>
- transeuropæiske net, især i forbindelse med vækstinitiativet fra Edinburgh-topmødet<sup>(4)</sup>
- interoperabilitet for højhastighedstog<sup>(5)</sup>
- forskning på området jernbaner, især vedrørende styrings- og sikringssystemer, beregning og evaluering af infrastrukturomkostninger og omlæsningsudstyr for kombineret transport (fjerde rammeprogram).

Desuden er Kommissionen i gang med en generel gennemgang af det grundlæggende spørgsmål om eksterne omkostninger på transportområdet. Dette spørgsmål, som har stor betydning for jernbanernes fremtidige konkurrenceevne, vil blive behandlet i en grønbog. Ud fra den betragtning, at banerne har mulighed for at spille en væsentlig rolle for i sikringen af bæredygtig mobilitet i Fællesskabet, og at det er nødvendigt at sørge for en bedre integration af transportydelse, arbejder Kommissionen endvidere på et dokument om 'borgernettet', som skal behandle problemerne med at opretholde en tilstrækkelig og effektiv persontransport i hele EF. Denne samlede pakke vil sandsynligvis få stor betydning for realiseringen af banernes muligheder, og det forslag, der er indeholdt i denne meddelelse, skal ses i denne bredere sammenhæng.

---

<sup>(1)</sup> Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner, EFT nr. L 237 af 24.8.1991, s. 25.

<sup>(2)</sup> Den fælles transportpolitik fremtidige udvikling, KOM(92) 494 endelig udgave.

<sup>(3)</sup> Rådets direktiv om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder. Rådets direktiv om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter. EFT nr. L 143 af 27. juni 1995, s. 70 og 75.

<sup>(4)</sup> Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets beslutning om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet. KOM(94) 106 endelig udg. af 7. april 1994.

<sup>(5)</sup> Forslag til Rådets direktiv om interoperabilitet i det europæiske jernbanenet for højhastighedstog, KOM(94) 107 af 15. april 1994.

## FØRSTE DEL

### ANVENDELSEN AF DIREKTIV 91/440/EØF OM UDVIKLING AF FÆLLESSKABETS JERNBANER

1. Hovedindholdet af direktiv 91/440/EØF vedrører:

- jernbanevirksomhedernes forvaltningsmæssige uafhængighed,
- adskillelse mellem infrastrukturforvaltning og transportvirksomhed,
- finansiel sanering,
- adgang til jernbaneinfrastrukturen.

Disse punkter vil blive diskuteret nedenfor, men først skal vi lige se på de seneste udviklingslinjer i banetrafikken. Bilag A indeholder en række statistiske nøgleoplysninger, der viser, at banetrafikkens andel af markedet i almindelighed fortsat falder. Trods enkelte lyspunkter - især trafikken på højhastighedsstrækningerne - tegner der sig alt i alt et billede af stagnation eller tilbagegang i trafikken, faldende markedsandele og stigende underskud. Banerne har fortsat mistet trafik til vejtransporten, hvis betydning er steget kraftigt. Det er bemærkelsesværdigt, at i de lande, hvor banerne havde en stor andel (over 25%) af fragtmarkedet i 1970, var denne andel faldet med ca. 50% i 1993. I Frankrig, Tyskland og Belgien skyldtes faldet delvis tilbagegang i basisindustriene, men dette skal ikke skjule realiteterne, som er at det er lykkedes vognmændene at sænke deres reelle omkostninger og samtidig højne deres kvalitet. Hertil er der forskellige årsager, bl.a. den fælles transportpolitikks vellykkede liberalisering af regler og afvikling af nationale restriktioner inden for denne sektor. Hvis banerne skal få gavn af tilsvarende ændringer, er der helt tydeligt behov for en yderligere indsats.

2. Til dato har Danmark, Tyskland, Nederlandene og Det Forenede Kongerige (når der ses bort fra Kanaltunnelen) gennemført direktivet fuldstændigt, og Frankrig har for nylig vedtaget lovgivningen for sin del. Seks andre medlemsstater har delvis omsat direktivet til nationale bestemmelser. Generelt har medlemsstaterne gjort store fremskridt med at give banerne retslig uafhængighed, selvom dette ikke altid indebærer fuld ledelsesmæssig selvstændighed, og med at adskille infrastrukturforvaltningen fra togdriften. Bestemmelserne om adgangsret til infrastrukturen er det, der har givet de største problemer, omend det direktiv, Kommissionen har foreslået om tildeling af infrastrukturkapacitet, burde kunne løse mange af problemerne med adgang og afgiftsopkrævning. Derfor skulle fuld gennemførelse snart være en realitet i alle medlemsstaterne (nærmere detaljer i bilag B).

3. Med hensyn til banernes forvaltningsmæssige uafhængighed var det et hovedmål for direktivet at sikre banerne tilstrækkelig uafhængighed til at de kunne fungere effektivt. Til den ende fastlægger direktivets artikel 4 og 5 en række områder, hvor banerne skulle have forvaltningsmæssig uafhængighed. Resultaterne er uensartede. Nogle medlemsstater har gjort store fremskridt med at tillade ledelserne at operere uafhængigt. I andre er man ikke kommet så langt. For eksempel er banerne stadig underlagt tæt politisk kontrol og har ikke megen frihed til at organisere virksomheden effektivt. Dette gælder især i persontrafikken, hvor banerne skal opfylde en række ikke-forretningsmæssige mål. Kommissionen er godt klar over problemerne i at skabe en uafhængig virksomhed. Den erkender, at det er svært at trække grænsen mellem indblanding i ledelsesarbejdet og statens legitime krav til en offentlig virksomhed, der er underlagt vigtige krav om landsdækkende forsyningspligt. Ikke desto mindre er det sandsynligt, at de manglende fremskridt får alvorlige virkninger for banernes fremtid. Den stadig stærkere integration i EF betyder, at store transportvirksomheder er nødt til at kunne reagere kvikt og effektivt på begivenheder på hele det store marked og ikke kun inden for landets grænser. Banevirksomheder, der ikke har den fornødne uafhængighed til at kunne gøre det, vil næppe kunne spille en effektiv rolle på markedet, især for international trafik.
  
4. Bør statens rolle i forhold til banerne derfor afklares yderligere? Dette spørgsmål besvares nok bedst ved at se på statens mål i forhold til et hvilket som helst transportforetagende. I første række har staten her en pligt til at garantere sikkerheden. Banerne har et ry for sikkerhed, som andre landtransportmåder burde stræbe efter at opnå, og som medlemsstaterne gør ret i at bevare. Et andet spørgsmål drejer sig om at stille væsentlige offentlige serviceydelser til rådighed. Banerne spiller en vigtig rolle for tilværelsen i mange lokalsamfund i byerne og på landet, og i de fleste tilfælde er det nødvendigt at yde økonomiske tilskud til de serviceydelser, de leverer. Denne støtte er afgørende for megen persontrafik, der opretholdes i samfundets interesse. Derfor har de berørte myndigheder også en klar interesse i at de drives effektivt - omend ikke på daglig basis. For det tredje har staten en rolle at spille som leverandør af infrastruktur. Selvom der er gode argumenter for øget privat medvirken til finansiering og anlæg af ny infrastruktur, er der fortsat behov for, at staten holder overopsyn med, at nettene planlægges i samfundets interesse. Endelig fører medlemsstaterne en generel økonomisk politik, f.eks. pris- og konkurrencepolitik, som påvirker banerne, men dette burde ikke foregå anderledes end for andre forsyningselskaber. I anden del af dette dokument skal vi komme ind på nogle idéer til, hvordan situationen kan afklares.

5. Med hensyn til adskillelsen mellem infrastrukturforvaltning og transportvirksomhed kræver direktiv 91/440/EØF, at der i hvert fald indføres regnskabsmæssig adskillelse. Dette er gennemført i de fleste medlemsstater, omend på forskellige måder. For eksempel opretholder Danmark og Frankrig et vertikalt integreret system, der er uafhængigt af staten; Spanien opretter separate forretningsenheder inden for jernbaneselskabet; Tyskland og Nederlandene er i færd med gradvis at oprette særskilte organisationer for infrastruktur og transportvirksomhed, medens UK har til hensigt at privatisere og vil begynde med *Railtrack*, et infrastrukturforvaltningsselskab. Kommissionen er i færd med at analysere, hvordan adskillelsen fungerer i praksis. Man bør lægge mærke til, at de svenske jernbaner - som næsten de eneste i Europa - har styrket deres situation kraftigt, siden infrastruktur og drift blev adskilt (1988) og der blev indført et rimeligt system for infrastrukturafgifter.<sup>(6)</sup>
6. Banernes økonomiske situation har ikke under ét forbedret sig siden 1991, selvom nogle medlemsstater har gjort gode fremskridt med at reorganisere deres kapitalkonti. Mange baneselskaber har tilsyneladende være igennem en cyklus af nye udviklingsprogrammer, øget låntagning, højere renteudgifter på lånene og - som logisk følge - større underskud. Spørgsmålet er, i hvilken udstrækning de øgede underskud skyldes, at investeringerne ikke har givet det forventede afkast, eller om de snarere skyldes, at det offentlige ikke har ydet tilstrækkelig kompensation for forpligtelsen til at stille en offentlig serviceydelse til rådighed osv. Da reformen af støtten til offentlige serviceydelser, som blev indført med forordning (EØF) nr. 1893/91<sup>(7)</sup>, nu har være på plads i to år, vil Kommissionen undersøge, hvordan den fungerer, og om nødvendigt komme med nye forslag. Den vil derfor sætte en generel undersøgelse i gang af jernbanernes nuværende økonomiske situation og deres indtægter fra offentlige kilder.
7. Adgangsretten til jernbaneinfrastruktur har vakt interesse og kontroverser. Nogle medlemsstater har ikke gennemført disse bestemmelser. Af denne og andre grunde er potentielle nye driftsselskaber stødt på problemer med at starte nye aktiviteter. De har f.eks. haft svært ved i tide at få oplysning om, hvilke togruter og lokomotiver der var til rådighed. Endnu har kun få nye driftsselskaber sat togdrift i gang, omend de eksisterende nationale virksomheder har været aktive med at oprette nye sammenslutninger. Der er imidlertid interesse for at gå ind på fragtmarkedet - og ikke kun inden for kombineret transport.

---

<sup>(6)</sup> I 1988 blev de svenske jernbaner organiseret i to enheder. Siden da har man anvendt et system for infrastrukturafgifter, som ligner det, der anvendes i vejtransporten. Som en delvis følge heraf og af øget ledelseeffektivitet har togdriftsselskabet (Statens Järnvägar, SJ) styrket sin position lige side og har nu samlet set overskud.

<sup>(7)</sup> Rådets forordning (EØF) nr. 1893/91 af 20. juni 1991 om ændring af forordning (EØF) nr. 1191/69 om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje, EFT nr. L 169 af 29.6.1991, s. 1.

## ANDEN DEL

### FREMTIDIGE FORANSTALTNINGER FOR UDVIKLING AF JERNBANERNE

Kommissionen har allerede fremsat forslag vedrørende emner af betydning for jernbanetransportens fremtid, såsom transeuropæiske net, interoperabilitet og forskning. Den er igang med at forberede dokumenter om eksterne omkostninger på transportområdet og om "borgernes transportnet" (tilstrækkelig og effektiv offentlig persontransport). De emner, der behandles i det følgende, skal derfor ses i denne bredere sammenhæng.

#### 1. ADGANGSRET TIL INFRASTRUKTUR

Med direktiv 91/440/EØF fik internationale sammenslutninger af jernbanevirksomheder og virksomheder, der udfører international kombineret transport, adgangsret med henblik på internationale transportydelser. Muligheden af at nye driftsselskaber kunne udføre banetransport og at flere driftsselskaber kunne benytte samme infrastruktur, foranledigede Kommissionen til at foreslå direktiver om betingelserne for at få adgang til nettet. Disse forslag blev vedtaget i juni 1995. De vigtigste muligheder for den fremtidige udvikling i adgangsrettighederne er følgende:

- at opretholde status quo, dvs. begrænse friheden til at udføre tjenesteydelser til virksomheder, der opfylder kravene i direktiv 91/440/EØF
- at liberalisere adgangen til nettene helt for indenlandsk og international trafik med både gods og passagerer
- at holde sig til mellemløsninger som f.eks. fri adgang for international persontrafik og for al godstransport.

2. Opretholdes status quo, så udsættes yderligere fremskridt. Men banerne bliver ved med at miste trafik, og behovet for at sætte nyt liv i dem er presserende, især i den internationale trafik. Sektoren ville have godt af at få tilført ny kapital og nye virksomheder og af det incitament, som dermed ville opstå for de eksisterende selskaber til at tilbyde mere konkurrencedygtige ydelser. De fremskridt, der er gjort inden for kombineret transport siden 1991, viser, at muligheden for, at der opstår nye driftsvirksomheder, stimulerer de eksisterende selskaber til at forbedre deres ydelser. Men rent bortset fra det, så ville det være i strid med traktaten at opretholde status quo. Den forpligter nemlig EU til at udvikle en fælles transportpolitik, der bygger på tjenesteydelsesfrihed. Den anden yderlighed ville være at liberalisere adgangen til baneinfrastrukturen fuldstændig. Dermed ville man naturligvis med ét slag have indført fuld tjenesteydelsesfrihed. En så hurtig udvikling ville dog give vanskeligheder i et meget komplekst erhverv, som har været reguleret i mange år.

3. Når alt er sagt og gjort, synes det berettiget at vælge en mellemløsning, der åbner for adgang for al godstransport og for international persontrafik. I godssektoren ville fremkomsten nye virksomheder og de incitament, som dette ville give de eksisterende driftsselskaber, bidrage til en løsning på de problemer med dårlig kvalitet og underinvestering, som hindrer, at der udvikler sig en mere konkurrencedygtig banetransport. Hvis transportvirksomhederne skal kunne tilbyde en samlet transportydelse med fuld logistisk service må der etableres fri adgang for både international og indenlandsk godstransport. Den kunstige opdeling af fragtmarkedet i et liberaliseret marked for international transport og et monopolistisk marked for indenlandsk transport vil afskrække nye investorer og gøre banetransporten mindre effektiv og økonomisk. Erfaringerne med banerne i USA siden liberaliseringen i 1981 demonstrerer overbevisende, at en ny måde at anskue godstransporten

på, med grundlag i markedsprincipperne, kan give bonus. Efter en lang periode med stadigt faldende trafik og markedsandel for banerne gav det frie marked, der blev etableret med *Staggers Act* fra 1981, banerne mulighed for at udvikle nye transportydelser - ofte i samarbejde med andre transportvirksomheder. Resultatet var, at den onde cirkel af trafiktab, fallitter og personalenedskæringer blev brudt og udviklingen vendt. I USA tiltrækker banerne nu rekordstore trafikmængder og er blevet rentable igen.

De ansætter nyt personale og køber udstyr i et omfang som har været ukendt i mange år. Næppe alle disse forandringer kan tilskrives liberaliseringen - det ville være at overforenkle. Men omvendt ville det være naivt at se bort fra lighederne mellem situationen i Europa i dag og den, der herskede i USA i 1970'erne. Hvis alle andre sektorer i EF's økonomi har haft gavn af den effektivisering, som afviklingen af bureaukratiske styringsmidler fremkalder, er der ingen indlysende grund til at tro, at det ikke skulle blive tilfældet for jernbanerne også.

4. International persontrafik er en potentielt lovende sektor for banerne. Imidlertid har trafikvæksten være hæmmet af manglende koordinering og markedsføring af internationale tog. Ved at give selskaberne mulighed for at drive nye former for international persontrafik, ville man lette udbygningen af EF-dækkende forbindelser og betjene passagererne bedre. Det skal understreges, at international persontrafik - bortset fra sjældne undtagelser - ikke er berørt af statslige bestemmelser om forsyningspligt. Desuden ville det i almindelighed være muligt at åbne for adgang for internationale togforbindelser uden at støde på det problem, at netfordelene går tabt, eller at de nye selskaber udsøger sig de mest givtige forbindelser i den indenlandske persontrafik. I denne forbindelse bør man generelt lægge mærke til, at den gennemsnitlige banerejse for personer er kort, hvilket viser, at størstedelen af banernes persontrafik ville forblive uberørt af et eventuelt initiativ til at liberalisere den internationale trafik, som jo stort set består af lange rejser.

#### 5. PERSONTRAFIK I SAMFUNDETS INTERESSE

Normalt ydes der statsstøtte til offentlig persontrafik. Statsstøtte til togforbindelser, der ønskes opretholdt i samfundets interesse udgør et væsentlig del af baneselskabernes samlede indkomster. I hvidbogen om den fælles transportpolitik slås det fast:

"at der må udformes retningslinjer for, under hvilke betingelser statslige tilskud kan anses for acceptable efter EF-retten."

For jernbanernes vedkommende findes der allerede retningslinjer for, hvordan staten kan støtte opretholdelse af togdrift. Men på grund af de radikale ændringer, der er sket i jernbaneselskabernes ledelse og drift siden vedtagelsen af direktiv 91/440/EØF, må nu de tages op til fornyet overvejelse. Man må nemlig se på, om reglerne bør ændres for at tage hensyn til nye typer af jernbaneselskaber, og om oplysningskravene bør forenkles og ændres, så de mere effektivt kan benyttes til at overvåge statstilskuddene.

Kommissionen er interesseret i at høre de berørte parter synspunkter.

6. Statsstøttereglerne væsentlige formål er at sikre, at traktatreglerne overholdes, især artikel 77, 92 og 93. Disse regler har været i kraft i mange år, og i mellemtiden er der sket store ændringer i jernbanernes organisation. Kommissionen vil derfor igangsætte en undersøgelse af, hvordan forordningerne (EØF) nr. 1191/69, 1893/91, 1192/69<sup>(8)</sup> og 1107/70<sup>(9)</sup> anvendes for at vurdere, hvor effektivt de forhindrer konkurrenceforvridning mellem medlemsstaterne. Dernæst vil den overveje, om det er nødvendigt at tilpasse disse forordninger til baneselskabernes nuværende situation.
7. Det generelle spørgsmål om, hvordan man bedst tilvejebringer et passende udbud af togforbindelser i samfundets interesse, vil blive taget op i forbindelse med Kommissionens initiativ til et "borgernet". Det er et program, som har til hensigt at tilvejebringe en ramme for persontransport inden for alle transportformer i hele EU. Kommissionen håber, at den kan forelægge en meddelelse om dette emne senere på året.
8. **KOMBINERET TRANSPORT**  
Det er afgørende vigtigt for jernbanernes udvikling og for en effektiv godstransport til lands, at den kombinerede transport bliver en succes. Nu hvor EF gradvis arbejder sig ud af en periode med lav økonomisk vækst, begynder godstransporten at stige igen. Sammenhængen mellem den økonomiske vækst og transportefterspørgslen er tydelig: når den økonomiske vækst øges, stiger også transportefterspørgslen. Selvom trængselsproblemer og stigende reelle transportomkostninger måske gør denne sammenhæng svagere, end den har været, så stiger efterspørgslen ikke desto mindre - især på markeder, der har nydt godt af, at hindringerne er skaffet af vejen (f.eks. den iberiske halvø og Øst- og Centraleuropa). Efter Kommissionens opfattelse bliver det nødvendigt at øge udnyttelsen af ledig kapacitet i andre transportformer end vejtransport, hvis der skal findes et tilfredsstillende kompromis mellem miljøhensynet og erhvervslivets behov.
9. Det må undersøges, hvordan de indre vandveje og jernbanerne kan udnyttes bedre, og hertil må der udvikles en intermodal strategi. Der er nu tegn på, at den indsats, EU allerede har gjort, begynder at give resultater. Det fremgår af den stigende kombitrafik i 1994. Der står imidlertid stadig tre problemer i vejen for kombitransportens udvikling:
- I den første periode er godsmængden ofte for lille til at fylde et helt tog, hvorfor omkostningerne pr. transporteret enhed blive høje.
  - Sammenlignet med forholdene i USA og Canada er banerne i EF stærkt engageret i persontransport. Det øger omkostningerne ved godstransport, fordi sikkerhedskravene bliver skrapere, og det kan også gøre det sværere at finde plads til godstransporten.
  - Indtil der foreligger et færdigt sæt EF-regler for dækning af infrastrukturomkostninger, forringes godstransportørernes udgangsposition ofte af, at de må betale højere omkostninger, end de burde.

---

<sup>(8)</sup> Rådets forordning (EØF) nr. 1192/69 af 26. juni 1969 om fælles regler for normaliseringen af jernbanevirksomhedernes regnskaber, EFT nr. L 156 af 28.6.1969, s. 8.

<sup>(9)</sup> Rådets forordning (EØF) nr. 1107/70 af 4. juni 1970 om støtte, som ydes inden for sektoren for transporter med jernbaner, ad landeveje og sejlbare vandveje, EFT nr. L 130 af 15.6.1970, s. 1.

10. Opdelingen af jernbaneselskabernes regnskaber i infrastruktur- og driftsregnskaber i henhold til direktiv 91/440/EØF har henledt opmærksomheden på spørgsmålet om infrastruktur-omkostninger. I nogle medlemsstater er der truffet foranstaltninger, som f.eks. i UK med "Track Access Grant"-ordningen. Med denne ordning ydes der støtte til alle togdriftsselskaber og -kunder, som står over for højere afgifter for bane end for vej. Støtten er baseret på baneafgiftens infrastrukturkomponent og ydes op til en grænse, der bestemmes af den eksterne nyttevirkning af overførslen fra vej til bane. Kommissionen har givet tilladelse til denne ordning i henhold til konkurrencereglerne og overvejer at gøre en generel undtagelse for sådanne ordninger. Dette spørgsmål vil indgå i den generelle revision af EF-reglerne for statsstøtte til kombineret transport. I mellemtiden har Kommissionen foreslået, at den eksisterende ordning forlænges med to år.

11. For at fremme ny aktivitet inden for kombineret transport lancerede Kommissionen i 1992 et særligt program: PACT: *Pilot Actions for Combined Transport*<sup>(10)</sup>. Dette program har bidraget til udviklingen af nye forbindelser, som f.eks. den fra Tyskland gennem Italien til Grækenland og dem til den iberiske halvø. Andre projekter har vedrørt Nordeuropa, UK og Irland. programmet er blevet vurderet i lyset af erfaringerne, og Kommissionen vil snart foreslå, at det ændres og laves om til en EU-foranstaltning. Målet skulle være at støtte fremvæksten af en effektiv og selv bærende sektor for kombineret transport, som tilbyder gode forbindelser på de ruter, hvor kombineret transport har mulighed for at være konkurrencedygtig. Det nye PACT-program skulle koncentreres om:

- at etablere internationale forbindelser, herunder forbindelser til Centraleuropa og til de nye medlemsstater ad ruter i de transeuropæiske net
- at hjælpe nye investorer og andre selskaber, som med en EF-licens kunne demonstrere, at de ville yde en sikker og effektiv service
- at sikre et godt samarbejde mellem forskellige transportmåder og operatører.

Et forslag om iværksættelse af et nyt program er under udarbejdelse og tænkes forelagt i løbet af 1995.

12. Kombineret transport er en kæde, og den samlede servicekvalitet bestemmes af kædens svageste led. Det svageste led er ofte omladningsterminalen, og en stor del af de samlede omkostninger opstår her. Der kan udskilles flere typer af omladningsterminaler, hvoraf nogle simpelthen er det sted, hvor lastmoduler omlæsses, medens man i den anden ende af skalaen finder komplekse logistiske centre. Her er der så mange faciliteter til rådighed, at det kan blive svært at informere brugeren. Desuden er det svært at finde balancen mellem udbud og efterspørgsel. Et andet vigtigt spørgsmål drejer sig om adgangsmuligheden. Til visse terminaler har kun ejerne adgang. Sådanne begrænsninger er imidlertid ikke acceptable, når en terminal får tilskud fra det offentlige. Da terminalernes effektivitet er en afgørende faktor inden for kombineret transport, vil Kommissionen undersøge, om det vil være umagen værd at træffe nye foranstaltninger for at øge deres effektivitet.

---

<sup>(10)</sup> Kommissionens afgørelse af 22. december 1992 om finansiel støtte til pilotforanstaltninger vedrørende kombineret transport. EFT nr. L 16 af 25.1.1993.

### 13. INTEROPERABILITET

I traktatens artikler om transeuropæiske net opstilles det mål at fremme de nationale transportsystemers interoperabilitet. Kommissionen har taget to større initiativer med relevans for dette mål. For det første har den stillet forslag om retningslinjer for udvikling af de transeuropæiske transportnet. Disse retningslinjer definerer nettene for de forskellige transportformer, herunder højhastighedstog og konventionelle tog, samt fastlægger hvilke typer af EF-foranstaltninger der kan komme på tale, og hvordan udbygningen af nettene skal prioriteres. For det andet har den foreslået et direktiv om interoperabilitet i højhastighedstognettet. I dette direktiv lægges der en ramme for opstilling af væsentlige krav, tekniske specifikationer og standarder for forskellige delsystemer, som giver mulighed for interoperabilitet. Det fastlægger også fremgangsmåder for udarbejdelse og vedtagelse af sådanne obligatoriske specifikationer og standarder.

14. Kommissionen mener, at tiden nu er inde til at udvikle en strategi for, hvordan man kan fremme de konventionelle jernbaners interoperabilitet i det transeuropæiske net, dvs. deres egnethed til gennemførelse af internationale rejser, som med hensyn til sikkerhed og større kontinuitet opfylder bestemte ydeevnekrav. Problemet er, at de konventionelle baner har udviklet sig på forskellig baggrund i lang tid, hvad der har medført store forskelle med hensyn til infrastruktur, rullende materiel og udstyr og med hensyn til driftsregler og procedurer. Disse forskelle kan gøre de internationale forbindelser langsommere og dyrere end de behøvede at være. Imidlertid er de konventionelle banestrækninger mindre afhængige af international trafik end højhastighedsstrækningerne, og desuden kan det store kapitalapparat kun udskiftes gradvis, selv om det ofte trænger stærkt til forbedring.
15. Ved at fremme interoperabiliteten kunne man styrke de konventionelle baners konkurrenceevne på to måder. For det første kunne man hæve kvaliteten og sænke priserne på de internationale forbindelser ved at takle forskellene i standarder for infrastruktur, rullende materiel og andet udstyr og uoverensstemmelserne mellem regler og driftsprocedurer - alt sammen noget, der gør det til en kompleks sag at køre over grænserne og dermed øger omkostningerne. For det andet kunne man sænke omkostningerne ved at øge mulighederne for stordriftsfordele inden for fremstilling og vedligeholdelse af udstyr. Jernbaneselskaberne har udviklet forskellige standarder for deres udstyr og været tilbøjelige til at udstede detaljerede specifikationer i stedet for at opstille ydeevnekrav. Hvis man gik over til ydeevnekrav, som fastlægges på EU-plan, ville man fremme stordriftsfordelene på et enhedsmarked, hvor EU's udbudsregler for offentlige anskaffelser ville finde mere udbredt anvendelse.
16. Imidlertid skal man ikke glemme, at der er visse grænser for, hvor langt man kan gå. En af dem udgøres af arten og omfanget af den efterspørgsel efter togforbindelser, der kræver interoperabilitet. Det er måske nok kun på visse banetransportmarkeder, at der vil være en betydelig efterspørgsel, men man må heller ikke glemme, at en forbedring af nettene og forbindelserne i sig selv kan fremkalde ny efterspørgsel. Et af de første spørgsmål, der må undersøges, er derfor, hvor stor efterspørgslen efter interoperabilitet er. Dernæst foreligger der en økonomisk begrænsning. Det må klarlægges, hvor store omkostninger der er forbundet med at fjerne hindringerne for interoperabilitet (den ekstra finansieringsbyrde vil måske nok så meget skyldes fremrykning af investeringerne som større samlede udgifter), og dernæst må man tage spørgsmål som kapitalafkast og tilbagebetalingsperiode op. Dermed være naturligvis ikke sagt, at man skal overse omkostninger og nyttevirksomheder i bredere forstand og set over hele levetiden for et givet projekt.

17. Et andet spørgsmål drejer sig om, hvordan de tekniske specifikationer skal indrettes med henblik på forholdet mellem driftskompatible højhastighedsnet og konventionelle net og mellem konventionelle og lokale forbindelser på samme spor. Disse forhold skal undersøges grundigt, efterhånden som arbejdet med interoperabilitet skrider frem.
18. Kommissionen har iværksat et undersøgelsesprogram som grundlag for at udvikle en helhedsstrategi og opstille prioriteringer. I én undersøgelse skal der samles grundlæggende data. Denne undersøgelse skal analysere, hvilke strategiske ændringer der finder sted på forskellige markeder, og vise, hvilken indsats der er nødvendig for at klarlægge kriterier for interoperabilitet. Den skal desuden vurdere, hvilken virkning disse kriterier vil få for infrastruktur og rullende materiel, samt hvilke stordriftsfordele der kan forventes at opstå. I en anden skal der ses på bestemte strækninger med det formål at vurdere, hvilke fordele driftskompatible forbindelser vil indebære, og hvad forskellige løsninger vil koste (plus alternative måder at nå de samme resultater på). Næste skridt ville så være at undersøge bestemte spørgsmål nærmere, vurdere forskellige politiske handlemuligheder og forelægge forslag, hvilke bør ske snarest muligt i 1996.

#### 19. INFRASTRUKTURKOSTNINGER OG -AFGIFTER

Trods alt gøres der fremskridt med udviklingen af systemer for opkrævning af infrastrukturafgifter. I UK og Tyskland er der udviklet driftsklare systemer, omend fremgangsmåderne på nogle punkter afviger fra hinanden. Kommissionen vil undersøge udviklingen i de to medlemsstater for at finde svar på følgende spørgsmål:

- Hvilke problemer kan der opstå, og hvordan kan de løses, hvis medlemsstaterne indfører forskellige metoder til beregning af omkostningerne.
- Hvilke omkostninger kan henføres til godstrafikken, og hvilke virkninger vil forskellige henførsler få for persontrafikken.
- Kan der opnås enighed om, hvordan eksterne nyttevirkninger skal måles, og kan disse bidrage til at opstille retningslinjer for statsstøtte til banegods?

Kommissionen vil forelægge Rådet en rapport snarest muligt med eventuelt nødvendige forslag om, hvordan en mere effektiv udnyttelse af nettet kan fremmes.

#### 20. FORVALTNINGSMÆSSIG UAFHÆNGIGHED OG STATENS ROLLE

Hvis jernbanerne skal spille en effektiv rolle i EU's transportsystem, må der gøres en yderligere indsats på forskellige områder. I denne redegørelse er der forelagt en række emner, som Kommissionen har undersøgt, og andre, som den har tænkt sig at undersøge. Den har indkredset, men ikke løst, et vigtigt spørgsmål, nemlig spørgsmålet om det grå område mellem jernbaneselskabernes ledelsesautonomi og de offentlige myndigheders ansvarsområde (se første del af dette dokument). Hvis vi skal komme videre med det, er det vigtigt, at medlemsstaternes ansvarsområder præciseres nøjere. EU har allerede bragt en vis afklaring ved bestemmelserne om forpligtelsen til at yde en offentlig service, om statsstøtte, infrastrukturudbygning osv. Disse bestemmelser kunne man samle for at skabe klare retningslinjer for fremtiden.

21. Retningslinjerne kunne især omfatte tre områder. For det første tilrådighedsstillelse af persontrafik i samfundets interesse<sup>(11)</sup>. Medlemsstaterne kan altid forlange af et selskab, at det skal drive togforbindelser i samfundets interesse i overensstemmelse med Rådets direktiv 91/440/EØF, artikel 5, stk. 1. Medlemsstaterne kan angive, hvilken service der skal oprettholdes og overvåge, hvordan den varetages, men må påtage sig ansvaret for den økonomiske byrde, dette pålægger transportoperatørerne. De kan også opretholde eller oprette selskaber, der driver togforbindelser i samfundets interesse og udstede koncessioner og bestemte rettigheder i overensstemmelse med EF-reglerne. Men forbindelser i samfundets interesse løber normalt over korte eller mellemlange distancer, for fjernforbindelser bør hovedreglen være ledelsesautonomi og loyal konkurrence, især hvor der er tale om de internationale strækninger, der er fastlagt i de transeuropæiske net. Det samme gælder for godstrafikken, hvor forbindelserne bør organiseres efter forretningsmæssige principper, selvom midlertidig statsstøtte kan tillades, indtil der er vedtaget et harmoniseret EF-system for infrastrukturafgifter, som dækker alle transportformer og både direkte og indirekte omkostninger.
22. For det andet kunne retningslinjerne omfatte spørgsmålet om sikkerhed. Myndighederne bør uden forskelsbehandling kunne indføre bestemmelser, hvis formål er at fastholde et forsvarligt sikkerhedsniveau inden for jernbanedriften, og overvåge, at det overholdes. Dette forudsætter, at der foreligger en række specifikke kontrol- og tilsynsmekanismer, som skal sikre, at normerne holdes. Endelig er der, for det tredje, planlægningen og finansieringen af infrastrukturen. Disse aktiviteter bør overvåges af staten på en måde, som er i overensstemmelse med den generelle politik og med EU's principper. Men ønsket om at tiltrække privat kapital til denne sektor kan gøre det nødvendigt at revidere de eksisterende regler.

Når Kommissionen har hørt de berørte parter om værdien af sådanne retningslinjer, vil den træffe afgørelse om et forslag.

### 23. KONKLUSIONER

I den nuværende situation må der gøres en yderligere indsats - både på EF-plan og i de enkelte lande - for at sikre, at jernbanerne udnytter deres miljømæssige og tekniske fordele og kommer til at spille den rolle, de er tiltænkt i hvidbogen om den fælles transportpolitik. Kommissionen vil nu høre de berørte parter om de fremtidige muligheder og om, hvordan indsatsen bør prioriteres. Denne redegørelse peger på en række områder, som der må arbejdes videre med. Derudover må en række andre nøglespørgsmål også takles, f.eks. eksterne omkostninger og offentlig persontrafik, som Kommissionen snart kommer med en redegørelse om. Kommissionen mener, at jernbanernes udvikling er et afgørende element i den fælles transportpolitik, og den vil prioritere forbedringen af deres situation og konkurrenceevne meget højt.

---

<sup>(11)</sup> Dette spørgsmål vil også blive behandlet under arbejdet med "borgernettet", se afsnit C.

## BILAG A

**TABEL 1**  
**BANETRANSPORT I DEN EUROPÆISKE UNION (15)**

### Gods

	1970	1980	1990	1993
Ton-kilometer (mia)	282	286	257	208
Markedsandel (%)	31,7	24,9	19,1	15,4

### Personer

	1970	1980	1990	1993
Person-kilometer(mia.)	213	248	272	264
Markedsandel (%)	10,4	8,7	7,3	6,6

### TRANSPORTMÅDERNES MARKEDSANDELE

### Gods

Transportmåde <sup>(12)</sup>	1970	1980	1990	1993
Bane	31,7	24,9	19,1	15,4
Vej	48,6	57,3	67,3	70,8
Indre vandveje	12,6	9,8	6,4	7,8
Rørledninger	7,4	8,0	5,3	6,0

### Personer

Transportmåde	1970	1980	1990	1993
Bane	10,4	8,7	7,3	6,6
Bus	12,7	11,5	9,0	8,5
Privatbil	74,8	76,5	78,6	79,5
Fly	2,1	3,3	5,2	5,5

Kilde: Eurostat og Kommissionen

<sup>(12)</sup> Godstransporten med fly er ubetydelig.

**TABEL 2**  
**BANETRANSPORT I DEN EUROPÆISKE UNION (15)**

**Gods: markedsandel pr. medlemsstat (%)**

	1970	1980	1990	1993
Belgien	28,2	23,6	17,8	15,8
Danmark	19,2	17,2	15,6	17,0
Tyskland				
vestlige delstater	33,2	25,2	20,4	17,0
østlige delstater	71,2	66,7	69,2	29,1
Spanien	16,4	10,9	6,9	4,6
Frankrig	38,9	31,5	26,5	24,0
Grækenland	9,0	8,2	5,1	4,2
Italien	21,0	12,2	10,2	9,6
Irland	12,0	11,1	10,3	10,1
Luxembourg	63,4	52,2	54,9	40,6
Nederlandene	7,3	5,7	4,2	4,0
Portugal	10,4	7,8	12,7	14,6
UK	21,8	15,0	9,3	8,7
Østrig	55,9	39,9	47,6	45,8
Finland	27,2	26,1	22,1	25,2
Sverige	49,3	48,8	42,5	41,9
EU (15)	31,7	24,9	19,1	15,4

Kilde: Eurostat og Kommissionen

**TABEL 3**  
**BANETRANSPORT I DEN EUROPÆISKE UNION (15)**

**Personer: markedsandel pr. medlemsstat (%)**

	1970	1980	1990	1993
Belgien	11,4	8,6	6,7	6,4
Danmark	8,1	8,7	7,2	6,3
Tyskland				
vestlige delstater	8,8	7,0	6,4	6,5
østlige delstater	28,9	21,5	14,4	7,4
Spanien	15,0	8,5	7,4	6,6
Frankrig	11,0	10,0	9,2	8,0
Grækenland	17,2	9,0	8,2	6,3
Italien	11,7	9,4	7,0	6,3
Irland	5,0	3,7	3,5	3,3
Luxembourg	8,0	7,3	5,0	5,9
Nederlandene	9,4	6,9	6,9	9,0
Portugal	14,0	11,1	7,0	5,8
UK	8,0	6,3	5,2	4,6
Østrig	14,3	11,6	11,1	12,3
Finland	6,6	7,1	5,7	4,9
Sverige	7,0	8,6	6,1	5,6
EU (15)	10,4	8,7	7,3	6,6

Kilde: Eurostat og Kommissionen

## **BILAG B**

### **STATUS OVER GENNEMFØRELSEN AF DIREKTIV 91/440/EØF OM UDVIKLING AF FÆLLESSKABETS JERNBANER**

#### **Generelt**

Ifølge direktiv 91/440/EØF skulle de daværende tolv medlemsstater har truffet deres gennemførelsesforanstaltninger inden den 1. januar 1993. Omsætningen til national ret er nu undervejs: Alle medlemsstater undtagen én har fremsendt lovttekster til Kommissionen. Fem har gennemført direktivet helt, de andre delvis. Generelt er der gjort gode fremskridt med etableringen af retslig selvstændighed og med - i det mindste i regnskaberne - at adskille infrastrukturforvaltningen fra transportdriften. Derimod har det vist sig vanskeligere at gennemføre adgangsrettighederne, men Rådets vedtagelse af et direktiv om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter skulle kunne løse de tilbageværende problemer og dermed bane vej for gennemførelsen.

Kommissionen er i gang med at undersøge, hvordan det går med gennemførelsen i de tre nye medlemsstater.

#### **Belgien**

Den 27. august 1993 fremsendte Belgien tekster vedrørende forvaltningsmæssig uafhængighed og adskillelse af regnskaber. Gennemførelsen af adgangsrettigheder er ikke notificeret.

#### **Danmark**

Den 10. marts 1994 fremsendte Danmark en lovttekst, som betyder gennemførelse af direktivet.

#### **Tyskland**

Den 12. januar 1994 fremsendte Tyskland en ny lov om strukturreform af forbundsbanerne, som indebærer gennemførelse af direktivet.

#### **Frankrig**

Den 19. oktober 1993 fremsendte Frankrig tekster, der indebærer gennemførelse af bestemmelserne om forvaltningsmæssig uafhængighed og adskillelse af regnskaber. Den 14. juni 1995 fremsendtes tekster om adgangsrettigheder.

#### **Grækenland**

Den 6. oktober 1993 underrettede Grækenland Kommissionen om, at det havde til hensigt at gennemføre direktivet, men det har ikke fremsendt nogen lovttekster.

## **Irland**

Den 13. august fremsendte Irland tekster, som stort set indebærer gennemførelse af direktivet, men lader en række spørgsmål om adgangsrettigheder stå uløste.

## **Italien**

Den 23. august 1993 og den 27. april 1994 fremsendte Italien tekster med regler om forvaltningsmæssig uafhængighed og adskillelse af infrastrukturforvaltning og transportdrift. Der er ikke fremsendt tekster om gennemførelse af adgangsrettigheder.

## **Luxembourg**

Den 13. september 1993, den 24. juni 1994 og den 5. juni 1995 har Luxembourg fremsendt tekster, men ikke om gennemførelse af adgangsrettigheder.

## **Nederlandene**

Den 25. januar og den 24. august 1993 har Nederlandene fremsendt tekster, som indebærer gennemførelse af direktivet.

## **Portugal**

Den 24. januar 1994 forelagde Portugal tekster, men de indebærer ikke at direktivet bliver gennemført.

## **Spanien**

Den 15. november 1993 fremsendte Spanien ordlyden af retsfor skrifter, der gennemfører bestemmelserne om forvaltningsmæssig uafhængighed, og den 26. maj 1994 tekster om adskillelse af regnskaber. Spanien har ikke fremsendt tekster om adgangsrettigheder.

## **Det Forenede Kongerige**

Den 6. maj 1994 fremsendte Det Forenede Kongerige tekster, der indebærer gennemførelse af direktivet.

## **Kanaltunnelen**

Frankrig og Det Forenede Kongerige forbereder sig på at træffe foranstaltninger, som skal gennemføre adgangsrettighederne i Kanaltunnelen (ikke notificeret).

## **TREDJE DEL**

Forslag til  
**RÅDETS DIREKTIV**  
om ændring af direktiv 91/440/EØF  
om udvikling af Fællesskabets jernbaner

---

## BEGRUNDELSE

### Redegørelse for forslaget

1. Færdiggørelsen af et integreret transportmarked er stadig et hovedmål for Fællesskabets transportpolitik. Det er vigtigt for jernbanerne, som udgør en afgørende del af sektoren, såvel som for andre transportformer. Frihed til at udføre transportarbejde på banerne skulle resultere i et mere effektivt, konkurrencedygtigt og markedsnært erhverv. Og det er nødvendigt, hvis det fortsatte fald i banernes andel af transportmarkedet skal standses og deres økonomiske situation forbedres.
2. For banetransportens vedkommende indebærer frihed til at udføre tjenesteydelser, at jernbanevirksomheder, der er etableret i EU, skal have adgangsret til baneinfrastrukturen. Et første skridt i denne retning blev taget med Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991. Direktivet fastslår, at internationale sammenslutninger af jernbanevirksomheder har ret til adgang med henblik på at drive togforbindelser mellem de medlemsstater, hvor de er etableret, og at jernbanevirksomhederne selv har ret til at drive international kombineret transport. I juni 1995 vedtog Rådet to direktiver, som skal sikre fuldstændig og effektiv gennemførelse af disse rettigheder uden forskelsbehandling: det ene om udstedelse af licenser til jernbaneforetagender, det andet om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter.
3. Selvom EF har taget dette skridt mod et integreret marked for banetransport, halter denne transportform bagud for andre, især vej- og lufttransport, som jernbanerne til en vis grad konkurrerer med. Men EF har erkendt, at der må tages hensyn til de særlige forhold for banerne, og derfor etableres der et integreret marked i flere faser.
4. Nu er tiden inde, til at EF må tage endnu et skridt mod frihed til at udføre transportarbejde. En af grundene er, at traktaten forpligter os til at anvende grundprincipperne på transportsektoren, herunder også jernbanerne. Selvom man godt kan gå gradvis frem med denne udvikling, så må den hele tiden føres videre. En anden grund er, at jernbanerne bliver ved med at miste markedsandele og får en ringere og ringere økonomi. Deres præstationer er gået stærkt tilbage i de senere år. Nødvendigheden af at stimulere deres konkurrenceevne og tiltrække frisk kapital er meget presserende.
5. Det næste skridt hen imod et integreret marked bør derfor være at øge banernes konkurrenceevne og udbygge deres rolle i transporten på EF-niveau. Det er Kommissionens opfattelse, at den bedste løsning vil være at åbne adgangen for al godstransport og for international persontransport. På godsområdet ville fremkomsten af nye virksomheder og den impuls, dette ville give til de eksisterende driftsselskaber, bidrage til at løse de problemer med dårlig kvalitet og underinvestering, som hæmmer udviklingen af en konkurrencedygtig togdrift. Det er nødvendigt at liberalisere adgangen for både international og indenlandsk drift, så transportvirksomhederne får mulighed for at tilbyde en samlet transportydelse med fuld logistisk service. En kunstig opdeling af markedet i en liberaliseret international og en reguleret indenlandsk del ville hæmme udviklingen af nye transportydelser.

6. Det skal understreges, at retten til at drive internationale togforbindelser ikke vil påvirke persontogsforbindelser, der opretholdes i samfundets interesse, fordi sådanne forbindelser - med sjældne undtagelser - er indenlandske (og endda normalt kun dækker korte afstande). Problemer med tab af netfordele eller med, at de nye selskaber udsøger sig de givtigste strækninger, ville der heller ikke opstå i væsentligt omfang.
7. Kommissionen foreslår derfor, at artikel 10 i direktiv 91/440/EØF ændres for at indføre adgangsrettigheder til baneinfrastrukturen med henblik på godstransport, kombineret godstransport og international persontransport. Dette skulle kunne styrke banetransportens konkurrenceevne betydeligt og forbedre togforbindelserne mellem medlemsstaterne.

### **Nærhedsprincippet**

8. Hvilke formål har den påtænkte handling set i lyset af EF's forpligtelser?

EF er forpligtet til at anvende princippet om fri udveksling af tjenesteydelser i transportsektoren, herunder banetransport. Samtidig erkender det, at der må tages hensyn til de særlige forhold, der gør sig gældende i banetrafikken, og at adgangen til baneinfrastrukturen derfor må åbnes gradvis.

Forslaget går derfor ud på at udvide de rettigheder, der blev indført med direktiv 91/440/EØF, uden at gå så vidt som til en fuldstændig liberalisering af persontransporten.

9. Hører den påtænkte handling under EF's enekompetence, eller er der tale om en kompetence, som EF deler med medlemsstaterne?

Forslaget bygger på traktatens artikel 75 og hører dermed hjemme under EF's enekompetence.

10. Hvilke handlingsmuligheder har EF?

Fællesskabet må tilvejebringe den lovgivningsmæssige ramme for indførelse af adgangsrettighederne. Et EF-direktiv ville sikre, at medlemsstaterne indrømmer sådanne rettigheder, og at uensartede nationale foranstaltninger undgås.

11. Er det nødvendigt med ensartede forskrifter, eller er et direktiv tilstrækkeligt?

Et direktiv tilvejebringer den rette balance mellem harmoniserede EF-regler og nødvendigheden af at tage hensyn til forskelle mellem medlemsstaterne med hensyn til den måde, jernbaneselskaberne er organiseret på, og forholdet mellem myndighederne og baneselskaberne.

Forslag til  
RÅDETS DIREKTIV  
om ændring af direktiv 91/440/EØF  
om udvikling af Fællesskabets jernbaner

---

95/0205 (SYN)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 75,

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

i samarbejde med Europa-Parlamentet<sup>(2)</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>(3)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

Det indre marked indebærer et område uden indre grænser med fri bevægelighed for varer, personer, tjenesteydelser og kapital;

en større grad af integration af Fællesskabets transportsektor er et væsentligt element i det indre marked, og jernbanerne er en vigtig del af Fællesskabets transportsektor;

når princippet om fri udveksling af tjenesteydelser skal anvendes i jernbanesektoren, må der tages hensyn til denne sektors særlige forhold, hvorfor princippet må bringes i anvendelse i flere faser;

Rådets direktiv 91/440/EØF<sup>(4)</sup> giver internationale sammenslutninger ret til adgang til og ret til at udføre transittrafik i de medlemsstater, hvor de til sammenslutningerne hørende jernbanevirksomheder er etableret, samt ret til at udføre transittrafik i andre medlemsstater med henblik på udførelse af international transport mellem de medlemsstater, hvor de til sammenslutningerne hørende virksomheder er etableret;

en udvidelse af disse adgangsrettigheder efter princippet om fri udveksling af tjenesteydelser ville forbedre baneselskabernes effektivitet i forhold til andre transportformer og lette transporten mellem medlemsstaterne ved at tilskynde til konkurrence og gøre det muligt for ny kapital og nye virksomheder at gå ind på markedet;

inden for godstransporten er der store muligheder for at oprette nye forbindelser og forbedre de eksisterende;

---

(1) EFT nr.

(2) EFT nr.

(3) EFT nr.

(4) EFT nr. L 237 af 24.8.1991, s. 25.

hvis godstransporten skal være konkurrencedygtig, bliver det mere og mere nødvendigt, at der tilbydes en samlet transportydelse, og det gælder både transport mellem og i medlemsstaterne;

også i international persontransport er der store muligheder for at forbedre forbindelserne;

under liberaliseringen må der tages hensyn til transportydelseernes bidrag til den indre sammenhængskraft i de nationale økonomier;

for at følge princippet om fri udveksling af tjenesteydelser og for at give en stærk tilskyndelse til konkurrence og stimulere nye operatører til at gå ind på markedet, bør adgangsrettighederne udvides til at omfatte alle jernbanevirksomheder, der er etableret i Fællesskabet, med henblik på godstransport, kombineret godstransport og international persontransport i hele Fællesskabet;

ifølge proportionalitetsprincippet er det nødvendigt og passende på EF-plan at nedfælde det grundlæggende princip og mål for friheden til at tilvejebringe tjenesteydelser inden for jernbanetransporten ved at udvide adgangsretten til alle EF's jernbanevirksomheder og overlade det til medlemsstaterne at vælge instrumenterne til at virkeliggøre målet, som bør være det samme for alle EF's jernbanevirksomheder; dette er i overensstemmelse med traktatens artikel 3B, stk. 3;

det overlades til medlemsstaterne at vælge, hvilke midler de vil tage i brug for at nå det sluttelige resultat, som skal være ens for alle jernbanevirksomheder i Fællesskabet;

direktiv 91/440/EØF bør følgelig ændres -

#### UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

##### Artikel 1

I direktiv 91/440/EØF foretages følgende ændringer:

1) Artikel 10 affattes således:

##### "Artikel 10

1. Jernbanevirksomheder, der falder ind under det anvendelsesområde, der er fastlagt i artikel 2, har på rimelige vilkår adgangsret til og transitret på infrastrukturen både i den medlemsstat, hvor de er etableret, og i andre medlemsstater med henblik på udførelse af:
  - international transport og cabotagekørsel med henblik på godstransport og kombineret godstransport, idet cabotage defineres som en indenlandsk ydelse, der udbydes af en transportvirksomhed i en anden medlemsstat end den, hvori virksomheden er etableret
  - international persontransport, herunder ret til at medtage og afsætte passagerer på enhver station mellem udgangs- og endestation.

2. Jernbanevirksomheder, der udbyder transportydelser efter stk. 1, bør indgå de nødvendige administrative, tekniske og finansielle aftaler med forvalterne af den benyttede jernbaneinfrastruktur for at løse spørgsmål vedrørende trafikregulering og -sikkerhed i forbindelse med disse transportydelser. Sådanne aftaler må ikke give anledning til forskelsbehandling."
- 2) Artikel 14 affattes således:

#### "Artikel 14

Senest tre år efter [datoen for vedtagelsen af direktiv .....] forelægger Kommissionen Rådet en rapport om anvendelsen af dette direktiv, eventuelt ledsaget af passende forslag vedrørende Fællesskabets fortsatte indsats for at udvikle jernbanerne."

#### Artikel 2

Efter høring af Kommissionen sætter medlemsstaterne de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest atten måneder efter dets ikrafttræden. De underretter straks Kommissionen herom.

Når medlemsstaterne vedtager disse bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de 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 tyvendedagen efter offentliggørelsen i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

#### Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Rådets vegne

Formand



ISSN 0254-1459

KOM(95) 337 endelig udg.

# DOKUMENTER

DA

07

---

Katalognummer: CB-CO-95-428-DA-C

ISBN 92-77-92654-6

---

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer  
L-2985 Luxembourg