



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 29.05.1997
KOM(97) 242 endelig udg.

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

TIL RÅDET, EUROPA-PARLAMENTET,
DET ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG
OG REGIONSUDVALGET

TRANSEUROPÆISKE HURTIGRUTER FOR GODSTOG

INDHOLDSFORTEGNELSE

1. BAGGRUND	3
1.1. Situationen for jernbanegodstrafikken	3
1.2. Oprindelsen	4
1.3. Kort oversigt over gældende EF-regler for adgang til jernbaneinfrastruktur	5
1.4. Hurtigruter som et skridt på vejen til liberalisering.....	6
1.5. Hovedelementerne	7
1.6. Sammenhængen med andre dele af Fællesskabets transportpolitik	8
2. DRØFTELSE	9
2.1. Gruppen på højt niveau	9
2.2. Erhvervslivet og speditørerne.....	10
2.3. Community of European Railways (CER).....	10
2.4. Resultatet af drøftelserne.....	11
3. DEFINITION	11
3.1. Brug af hurtigruter.....	11
3.2. Hurtigrutecenter.....	12
3.2.1. Opgaver	13
3.2.2. Hurtigrutecentrets organisation	13
3.3. Tildeling af kanaler.....	14
3.3.1. Kapacitet.....	14
3.3.2. Prioritering.....	15
3.3.3. Hurtige beslutninger	15
3.3.4. Hensigtsmæssige kanaler	16
3.4. Afgifter	17
3.5. Grænsekontrol	18
3.6. Relationerne mellem infrastrukturforvaltere, hurtigrutecenter og jernbaneoperatører	18
3.7. Præstationsincitamenter.....	19
3.8. Klager og voldgift	19
3.9. Information om støttetjenester.....	19
3.10. Sammenhængen mellem de enkelte hurtigruter	20

4. KONKURRENCEREGLER	20
4.1. Artikel 85.....	20
4.2. Artikel 86.....	21
4.3. Statsstøtte.....	22
5. DE NÆSTE SKRIDT	22
5.1. Placering	22
5.2. Konkrete forslag til behandling	23
5.2.1. Nord-syd-pilotaktion	23
5.2.2. "Freight Leaders and Logistics Club"	23
5.2.3. Andre hurtigruter i EU.....	23
6. KONKLUSIONER	24
6.1. Fordele.....	24
6.2. Yderligere drøftelser og undersøgelser.....	24
6.2.1. Tiltag på kort sigt med henblik på etablering af de enkelte hurtigruter	24
6.2.2. Mere langsigtede spørgsmål	25
6.2.3. Forskning.....	26
6.3. Tredjelandes adgang og forlængelse af hurtigruter til de central- og østeuropæiske lande	27
6.4. De fremtidige opgaver for Kommissionen og gruppen på højt niveau	27

1. BAGGRUND

1.1. SITUATIONEN FOR JERNBANEGODSTRAFIKKEN

Mellem 1970 og 1995 faldt mængden af gods, der blev fragtet af Europas jernbaner, med næsten en fjerdedel fra 283 til 220 mia. tonkilometer. Det er noget, der i sig selv har alvorlige konsekvenser, men når man samtidig betænker, at det samlede fragtmarked voksede med 70%, betyder det, at jernbanernes markedsandel er blevet halveret fra ca. 32% til 15%. Størsteparten af stigningen i godstrafikken gik til vejtransporten, hvilket resulterede i en forøgelse af vejgodstransporten på 150% i samme periode. Hvis denne tendens fortsætter i det kommende tiår, vil jernbanernes markedsandel falde fra 15% til 9%, mens det samlede marked samtidig vil vokse med yderligere 30%.

Der er tale om generelle tal, men tendenserne har meget konkrete konsekvenser. Hvis prognoserne holder, må der forventes alvorlige forværringer med hensyn til overbelastning af trafiknettet, forurening og i mindre grad også ulykker. Det er klart, at jernbanerne ikke kan løse alle godsbehov, men de kan yde et reelt bidrag til at dække Fællesskabets behov for bæredygtig godstransport, især over længere afstande. Selv om ca. 85% af alle varer (målt i tons), der fragtes inden for EU, transporteres over afstande på under 150 km, og det er for det meste ikke et marked for jernbanegods, transporteres dog mere end 50% af det samlede antal tonkilometre over længere afstande end 150 km, hvilket klart viser fjerngodstrafikkens relative betydning inden for EU. Jernbanernes potentielle betydning for dette fjerntrafikmarked understreges yderligere af, at en stor del af denne godsmængde er koncentreret på tæt trafikerede korridorer (i særlig grad - men dog ikke udelukkende - med tilslutning til havne). Det er på dette særlige marked, det "godshurtigrute"-koncept, der er emnet for denne meddelelse, kan bidrage effektivt til at vende den negative udvikling med faldende markedsandele for jernbanegodstrafikken.

Bekymring over udviklingen på transportområdet og især jernbanernes manglende evne til at reagere på markedets behov foranledigede Kommissionen til i 1996 at offentliggøre en hvidbog om revitalisering af Europas jernbaner.¹ I denne hvidbog understreges det, at der er behov for en hurtig indsats for at standse tilbagegangen inden for jernbanegodstrafikken, for hvis den nuværende tendens fortsætter, må det forventes, at jernbanegods vil forsvinde fra større segmenter af markedet.

Mange af de problemer, der peges på, er opstået, fordi jernbaneselskaberne hverken har haft tilstrækkelig frihed eller de fornødne incitamenters til at tage udfordringerne op; i al korthed er forklaringen, at jernbaner ikke drives som en forretning. Det er Kommissionens opfattelse, at hvis dette skal ændres, må jernbaneselskabernes ledelse have den fornødne frihed og ressourcer til at forbedre præstationerne, samtidig med at der indføres markedsøkonomiske

¹ *En strategi for et effektivt og moderne jernbanesystem i EU.*
(KOM(96) 421 endelig udg. af 30. juli 1996).

principper, og de nationale systemer integreres bedre. Men det vil naturligvis tage tid, før europæisk dækkende initiativer på dette felt giver mærkbare resultater.

Den internationale trafik betragtes som særdeles problematisk, fordi jernbanerne i mange tilfælde ikke kan tilbyde tjenester, der kan konkurrere med vejtransport med hensyn til pris, hastighed, fleksibilitet og præcision. Det er især vigtigt, fordi jernbaner er mere konkurrencedygtige over længere afstande, men når der skal udføres transport over sådanne afstande i Europa, indebærer det normalt, at man skal krydse landegrænser. Det forhold, at jernbanerne er opbygget som nationale strukturer, er et stort handicap, når de skal klare denne form for trafik, selv om de potentielt har forudsætninger for at gøre det. Det er i lyset af det påtrængende behov for en indsats til fordel for jernbanegodstrafikken, at Kommissionen i sin hvidbog foreslog, at der etableres transeuropæiske hurtigruter for godstogstrafik.

1.2. OPRINDELSEN

I forbindelse med forberedelsen af Kommissionens hvidbog om jernbanerne i 1996 anmodede kommissæren for transportområdet, Neil Kinnock, en gruppe eksperter om at rådgive omkring den fremtidige udvikling af jernbanerne i Europa. Det var denne ekspertgruppe, der i sin rapport² som de første foreslog oprettelse af en række "transeuropæiske hurtigruter for godstog" som en løsning på de specifikke problemer i forbindelse med jernbanegodstrafik over grænserne. Da Kommissionen efterfølgende offentliggjorde sin hvidbog om jernbaner, lancerede den idéen som et første konkret skridt i bestræbelserne på at skabe nyt liv i jernbanegodstrafikken. Rådet (transportministrene) drøftede hvidbogen i oktober 1996 og var positivt indstillet over for idéen om godshurtigruter.

Kommissionen gik ind for etablering af hurtigruter på et frivilligt grundlag som et skridt på vejen til at modernisere og effektivisere jernbanegodstransporten. Den brede definition, der gives i denne meddelelse, bør derfor betragtes som Kommissionens anbefaling af, hvordan sådanne hurtigruter bør etableres. Denne anbefaling er baseret på de drøftelser, der har fundet sted i den gruppe på højt niveau, som blev oprettet i november 1996, samt på drøftelser med en lang række berørte parter (jf. punkt 2).

Det er klart, at der kan overvejes andre former for forbedring af organiseringen af international jernbanegodstrafik, som kan bidrage til at skabe fremgang for jernbanegodstransport. Det er imidlertid Kommissionens opfattelse, at den definition, der gives i punkt 3 i denne meddelelse, frembyder de bedste muligheder for at forbedre de internationale jernbanegodstjenesters resultater på kort og mellemlang sigt. I meddelelsen redegøres der for de krav, der ifølge EF-lovgivningen og især konkurrencelovgivningen må stilles til hurtigruter, som etableres i overensstemmelse med denne definition.

² *The Future of Rail in Europe.*

1.3. KORT OVERSIGT OVER GÆLDENDE EF-REGLER FOR ADGANG TIL JERNBANEINFRASTRUKTUR

Med direktiv 91/440/EØF³ indførtes for første gang i EF-lovgivningen bestemmelser om adgangsret til jernbaneinfrastruktur i Fællesskabet. Indtil direktivets vedtagelse havde de enkelte jernbanevirksomheder haft et nationalt monopol og dermed eneret til at benytte infrastrukturen i det pågældende land. I henhold til artikel 10, stk. 1, i direktivet har internationale sammenslutninger af jernbanevirksomheder ret til adgang i de medlemsstater, hvor de er etableret, samt ret til at udføre transittrafik i de øvrige medlemsstater, men direktivet giver ikke ret til at tage passagerer på eller sætte passagerer af og laste og losse gods i transitlandene. Jernbanevirksomheder, der udfører kombineret transport, har i henhold til artikel 10, stk. 2, fuld adgang samt ret til at laste og losse gods. Den eneste begrænsning er, at det ikke omfatter cabotage. For at gøre det lettere at udøve de i direktiv 91/440/EØF fastsatte rettigheder blev der vedtaget yderligere to direktiver, henholdsvis 95/18/EF⁴ og 95/19/EF⁵, som indeholder bestemmelser om udstedelse af licenser, tildeling af infrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter.

Direktiv 95/18/EF indeholder regler om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder i EU. Ifølge dette direktiv kan virksomheder søge om licens, hvis de allerede leverer eller ønsker at levere de i artikel 10 i direktiv 91/440/EØF omhandlede tjenesteydelser. Direktivet fastsætter nogle generelle kriterier for udstedelsen af licenser og afslag på ansøgninger samt vilkår for licensernes gyldighed.

Direktiv 95/19/EF indeholder regler om jernbaneinfrastrukturafgifter og tildeling af kanaler. Med hensyn til infrastrukturafgifterne skal reglerne give infrastrukturforvalteren mulighed for at markedsføre den disponible kapacitet effektivt, og der må ikke ske forskelsbehandling ved opkrævningen af afgifter for tjenester af tilsvarende art på samme marked. Der kan ved fastsættelsen af afgifternes størrelse tages hensyn til karakteren af den pågældende ydelse, markedssituationen, infrastrukturens art samt graden af slitage.

Artikel 3 i direktiv 95/19/EF fastsætter to principper for tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet: for det første skal jernbaneinfrastrukturkapaciteten tildeles på et retfærdigt og ikke-diskriminerende grundlag, og for det andet skal tildelingsproceduren muliggøre en effektiv og optimal udnyttelse af infrastrukturen. Direktivet tillader dog visse undtagelser fra disse principper. Der kan ved tildelingen af kanaler gives fortrinsstilling til tjenester, der udføres af hensyn til offentligheden, og til tjenester, der - dog under behørig hensyntagen til konkurrencelovgivningen - udføres på infrastrukturer,

³ Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner (EFT nr. L 237 af 24.8.1991).

⁴ Rådets direktiv 95/18/EF af 19. juni 1995 om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder (EFT nr. L 143 af 27.6.1995).

⁵ Rådets direktiv 95/19/EF af 19. juni 1995 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter (EFT nr. L 143 af 27.6.1995).

der er specielt konstrueret eller tilpasset til formålet. Medlemsstaterne kan indrømme særlige rettigheder, hvis det er en nødvendig forudsætning for at sikre en offentlig trafikbetjening på et rimeligt niveau eller for at muliggøre finansiering af ny infrastruktur, jf. dog traktatens artikel 85, 86 og 90.

Medlemsstaterne skal have gennemført både direktiv 95/18/EF og 95/19/EF inden 27. juni 1997.

1.4. HURTIGRUTER SOM ET SKRIDT PÅ VEJEN TIL LIBERALISERING

Den internationale jernbanegodstrafik er karakteriseret ved nationale monopoloperatører, som har samarbejdsaftaler med andre nationale operatører. Disse aftaler resulterer i en vis uklarhed omkring ansvaret for godset og ofte deraf følgende ringe service. Selv virksomheder, for hvem en jernbaneløsning ville være ideel, holder sig i mange tilfælde tilbage, fordi jernbanerne ikke kan levere den form for tjenesteydelse, de har brug for, til en konkurrencedygtig pris. De eksisterende ordninger betyder, at hvis der skal sammensættes et tilbud efter en henvendelse fra en speditør, skal der forhandles med hvert enkelt nationalt jernbaneselskab for at få etableret en hensigtsmæssig kanal og fastlagt en samlet pris. Det tager tid, og det er vanskeligt at foretage ændringer, hvis prisen eller tidsforbruget ikke er konkurrencedygtigt. Det faktum, at der er tale om en form for kumuleret proces, betyder, at transporttider og -omkostninger i mange tilfælde er helt uacceptable.

Indførelsen af hurtigruter som skitseret i hvidbogen om jernbaner skal forbedre det internationale jernbanegodsprodukt, og de kan oprettes hurtigt og billigt. Konceptet er baseret på, at medlemsstaterne og infrastrukturforvalterne giver adgang til hurtigruterne efter frivillighedsprincippet, uden at man behøver at afvente ændringer i fællesskabslovgivningen. Forslaget bygger på brug af eksisterende infrastruktur, og togene skal fortsat operere på grundlag af eksisterende procedurer, som dog skal forenkles i videst muligt omfang, og gældende tekniske krav. Hurtigruterne er en foranstaltning på kort og mellemlang sigt, der skal gøre det lettere at udvikle og gennemføre den mere langsigtede politik, som Kommissionen har foreslået i hvidbogen.

De eksisterende jernbaneselskaber er allerede nu udsat for særdeles effektiv konkurrence fra vejtransporten. Formålet med hurtigruterne er at gøre jernbanegodstransport til en mere attraktiv valgmulighed. Det skal gøres på to måder, dels gennem fjernelse af kunstige hindringer for international jernbanegodstransport, dels gennem forbedring af udbuddet med indførelse af konkurrence omkring levering af jernbanegodstjenesteydelser. I hvidbogen redegøres der detaljeret for de mange forskellige problemer, der skyldes den særlige måde, hvorpå jernbanerne er udviklet i Europa. Hurtigrutekonceptet tager sigte på at løse de rent organisatoriske problemer, som hæmmer international jernbanegodstrafik.

Det er Kommissionens opfattelse, at det andet element i forslaget - etablering af et konkurrencepræget marked med et kundeorienteret udbud - er helt afgørende, hvis jernbanerne skal kunne udnytte deres potentiale fuldt ud. Man håber, at eksisterende jernbaneoperatører vil have tilstrækkeligt mod til at begynde at konkurrere med hinanden, hvor det er relevant, men med tiden vil også nyttilkomne på markedet kunne skabe en sådan konkurrence. I betragtning af de høje startomkostninger og risici er det dog ikke sandsynligt, at der i starten vil være mange nye aktører, og de må i givet fald forventes at være koncentreret på mere specialiserede områder inden for markedet. Det vil sandsynligvis give helt nye markeder, og disse nye aktører vil snarere få jernbanemarkedet til at vokse end tage kunder fra dem, der i forvejen sidder på markedet. Udvidelsen af det samlede jernbanegodsmarked vil være til fordel for eksisterende jernbaner på forskellige måde, f.eks. ved at sprede deres faste omkostninger, tilføre ny trafik til deres net og skabe øget opmærksomhed omkring de muligheder, der ligger i jernbanegodstransport. Hvis en sådan nyudviklet konkurrence skal komme til at fungere efter hensigten, skal Kommissionen og de nationale konkurrencemyndigheder være meget opmærksomme på risikoen for konkurrencefordrejende adfærd fra jernbaneoperatørernes side og sætte hurtigt og beslutsomt ind, hvis det forekommer.

Kommissionen vil gerne benytte lejligheden til at erindre om, at et samarbejde, der rækker videre end et rent infrastruktursamarbejde som det ovenfor beskrevet og også dækker områder inden for togdrift, især hvis der er tale om at lade indtægter gå ind i en fælles pulje og gå sammen om togdrift, højst sandsynligt vil være omfattet af artikel 85. Kommissionen har indrømmet samarbejdsaftaler mellem jernbaner fritagelse fra konkurrencereglerne i tre år⁶. Denne fritagelse omfatter ikke forretningsaftaler mellem jernbaneoperatører bortset fra aftaler om kombineret transport. Kommissionen er i øjeblikket ved at undersøge, hvordan denne fritagelse fungerer, og vil senere i 1997 analysere implementeringen af denne fritagelse. Hvis en jernbanevirksomhed, der vil udnytte fordelene ved en hurtigrute, har brug for assistance fra en anden jernbaneoperatør (f.eks. med hensyn til trækraft, lokomotivførere, rangering, togvogne m.m.), bør denne form for assistance normalt ydes på grundlag af en tjenesteydelseskontrakt på ikke-diskriminerende vilkår og til ikke-diskriminerende takster.

1.5. HOVEDELEMENTERNE

Med udgangspunkt i denne analyse indeholder Kommissionens forslag til transeuropæiske hurtigruter for godstog, således som det fremgår af hvidbogen, følgende hovedelementer:

- (1) Der skal være adgang for alle operatører

⁶ Sag nr. IV-35 111, Kommissionens beslutning af 25. juli 1995 om to anmeldelser fra Union internationale des chemins de fer.

(både eksisterende jernbanevirksomheder, som ønsker at operere også uden for de nationale grænser, og for nye virksomheder inden for jernbanetransport).

(2) Det skal gøres lettere og enklere at benytte jernbaneinfrastrukturen

(f.eks. gennem oprettelse af hurtigrutecentre, der administrerer adgangen til hurtigruterne, indførelse af enkle, attraktive og gennemsigtige tarifsystemer, sikkerhed for, at kanaltildelingen foregår hurtigt og enkelt, den fornødne opprioritering af godstrafikken i forhold til anden transport og tiltag med henblik på at afskaffe eller nedbringe forsinkelser ved grænserne).

1.6. SAMMENHÆNGEN MED ANDRE DELE AF FÆLLESSKABETS TRANSPORTPOLITIK

Det egentlige formål med Kommissionens transportpolitik er at opnå bæredygtig mobilitet. Et væsentligt led heri er at sikre, at de beslutninger, der træffes på transportområdet, er rationelle og tager hensyn til alle relevante konsekvenser, herunder også de miljømæssige og sikkerhedsmæssige virkninger. Sådanne beslutninger afhænger af en lang række forskellige faktorer såsom kvalitet, præcision, disponibilitet og pris. Hvis beslutningsprocessen ikke skal påvirkes u hensigtsmæssigt af forkerte prissignaler, er det nødvendigt, at priserne for de forskellige transportydelser fastsættes på grundlag af samfundets fulde omkostninger ved den pågældende form for transport; det vil sige, at priserne skal omfatte både de eksterne omkostninger, som f.eks. trafikale overbelastning, forurening og ulykker, og de direkte omkostninger. I øjeblikket betales de førstnævnte omkostninger i vidt omfang ikke direkte af transportbrugerne, men af samfundet som helhed, og det giver et skævt grundlag for beslutningerne på transportområdet både inden for de enkelte transportformer og på tværs af transportformerne (især forekommer transportformer med store eksterne omkostninger mere attraktive for brugerne, end den samfundsmæssige nettofordel ved den pågældende transportform tilsiger). Der er redegjort mere detaljeret for disse tanker i Kommissionens grønbog om prissætningen på transportområdet.⁷

Det første konkrete skridt i denne retning var Kommissionens forslag til revision af direktiv 93/89/EF om opkrævning i medlemsstaterne af afgifter på visse køretøjer, der anvendes til vejgodstransport, samt af vejafgifter og brugsafgifter for benyttelse af visse infrastrukturer.⁸ Kommissionen tilstræber med sit forslag at skabe bedre overensstemmelse mellem afgifterne for brugen af disse køretøjer og de omkostninger, de indebærer, først og fremmest gennem en større differentiering af afgifterne for slitage og skader på veje, emissioner og arealforbrug. De steder, hvor omkostningerne er meget høje, og hvor det følgelig ville være berettiget at operere med høje afgifter, er det efter Kommissionens opfattelse vigtigt, at der, før man kan forlange de fulde omkostninger dækket,

⁷ *Mod fair og effektiv prissætning på transportområdet.* (KOM(95) 691 endelig udg.).

⁸ Forslag til Rådets direktiv om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (KOM(96) 331 endelig udg.).

foreligger et alternativ til vejtransport med åben adgang til infrastrukturen som et konkurrencedygtigt tilbud, når der skal fragtes varer.

Alperne udgør en naturlig barriere mellem en stor del af det nordlige og det sydlige Europa. Den kraftige vækst i samhandelen, især efter indførelsen af det indre marked, har medført en voldsom belastning af det begrænsede antal ruter gennem dette område. Der er brug for en strategi til håndtering af de problemer, der følger af transittrafikken gennem Alperne. Kommissionen vil om kort tid offentliggøre en meddelelse om løsningen af de miljømæssige problemer, der er forårsaget af tunge lastbiler. Forslaget om en såkaldt "Euro-mærkat" kan være en vis hjælp i så henseende ved at sikre, at virksomhederne vælger de mest fornuftige transportformer, når afgifterne i højere grad afspejler de faktiske omkostninger, men det er også nødvendigt at sikre, at alternativerne er tilstrækkeligt attraktive til at blive brugt i stedet for blot at resultere i højere transportomkostninger. Etablering af et mere attraktivt udbud af jernbanegodstransport og kombineret transport, bl.a. gennem indførelsen af godshurtigruter, indebærer realistiske muligheder for at få flyttet en væsentlig del af fjerngodstrafikken væk fra landevejen og over på jernbanerne.

Den 29. maj 1997 vedtog Kommissionen en meddelelse om intermodalitet inden for godstransport⁹. Heri peges der på en række forskellige faktorerens indvirkning på valget af transportform og på en række hindringer, som afholder virksomhederne fra at gøre brug af intermodal transport. I meddelelsen foreslås en række tiltag, der kan bidrage til at få transportbrugerne til i højere grad at benytte den optimale transportform på de enkelte etaper i transportkæden.

2. DRØFTELSE

2.1. GRUPPEN PÅ HØJT NIVEAU

Efter drøftelsen af hvidbogen om jernbanerne i Rådet (transportministrene) i oktober 1996 blev det besluttet, at Kommissionen skulle nedsætte en gruppe på højt niveau bestående af personlige repræsentanter for transportministrene, der skulle arbejde videre med idéen. Denne gruppe har haft fem møder frem til maj 1997, hvor den har drøftet dels de arbejdsrapporter, Kommissionen forelagde, dels resultaterne af forhandlingerne i den europæiske jernbaneorganisation, Community of European Railways (CER), som også har været tæt involveret i hele processen. Formålet var at nå frem til en fælles opfattelse af begrebet "en hurtigrute for gods" og en bred definition. Definitionen skulle indeholde nogle generelle principper vedrørende de centrale aspekter, der var påpeget, bl.a. adgangen til infrastrukturen, det hurtigrutecenter, der skal beregne og opkræve afgifterne og stå for tildelingen af kanaler til brug for hurtigruten, samt præstationsniveauer og forsinkelser ved grænserne.

⁹ *Intermodalitet og intermodal godstransport i Den Europæiske Union* (KOM(97) 243 endelig udg.).

Møderne har været positive med generel opbakning bag Kommissionens synspunkter og enighed om de spørgsmål, der skulle behandles. Gruppen har i særlig grad lagt vægt på, at det var nødvendigt at sikre ikke blot åben adgang til hurtigruten, men også rimelig adgang til støttefaciliteter såsom terminaler. Der har dog også været forskelle i holdningerne til specielt graden af adgang til hurtigruten. Nogle medlemsstater har holdt på, at adgangen til hurtigruterne efter deres opfattelse ikke burde gå videre end den eksisterende fællesskabslovgivning, dvs. at de ikke umiddelbart kan acceptere åben adgang til hurtigruterne.

2.2. ERHVERVSLIVET OG SPEDITØRERNE

Hvis hurtigruterne skal opfylde deres formål, er det afgørende, at de imødekommer brugernes behov. De umiddelbare brugere er naturligvis jernbaneoperatørerne, men slutbrugernes synspunkter er lige så vigtige, og hermed menes de virksomheder, der sender godset. Øget konkurrence inden for udbuddet af transporttjenester er helt klart vigtigt for erhvervslivet og vil gøre det lettere for de små og mellemstore virksomheder at drage fordel af de muligheder, der ligger i det indre marked. Derfor har Kommissionen tilstræbt at holde erhvervslivet og især speditørerne grundigt informeret om sine forslag. Dialogen er foregået på forskellig måde, dvs. gennem formelle møder, uformelle kontakter og korrespondance, herunder et skriftligt indlæg fra speditørernes europæiske organisation, European Shippers Council. Det står klart, at der er et udtalt ønske hos speditørerne om at gøre brug af jernbanen og dens fordele, hvor det er relevant for deres virksomheder. Speditørerne kan generelt tilslutte sig Kommissionens analyse af årsagerne til, at jernbanerne i dag har svært ved at tiltrække kunder, og der er enighed om, at etableringen af hurtigruter for gods i høj grad kan bidrage til at gøre jernbanegodsproduktet mere attraktivt. Erhvervslivet er helt klart af den opfattelse, at reel konkurrence inden for jernbanedriften vil resultere i jernbanevirksomheder, som er bedre i stand til at opfylde speditørernes behov.

2.3. COMMUNITY OF EUROPEAN RAILWAYS (CER)

CER, som repræsenterer jernbanevirksomheder, der står for togdrift og infrastrukturforvaltning i Den Europæiske Union samt i Schweiz og Norge, ønsker at sikre sig, at forslagene om etablering af godshurtigruter er praktisk gennemførlige og resulterer i en forbedring af jernbanegodsproduktet. CER har derfor nedsat en række arbejdsgrupper, der skal beskæftige sig med de praktiske problemer, der er forbundet med godshurtigruterne, og har holdt gruppen på højt niveau informeret om drøftelserne i disse arbejdsgrupper. For at afdække de forskellige tekniske problemer, der skal løses, og skaffe viden om, hvordan godshurtigruter fungerer, blev der udført et simulationsforsøg på en række linjer mellem Benelux og Italien. I forbindelse med dette simulationsforsøg viste det sig, at der på denne strækning var mulighed for yderligere 17 godstogskanaler om dagen på forretningsmæssigt attraktive tidspunkter og med hastigheder på gennemsnitligt næsten 60 km/h.

CER engagerede en uafhængig konsulent, der skulle levere ekstern rådgivning og inputs til planens gennemførelse i praksis. Den undersøgelse, der er gennemført, bekræfter, at planen er realistisk, og viser mere detaljeret, hvordan hurtigruteforslaget kan realiseres i løbet af forholdsvis kort tid. CER konkluderer, at de tekniske forhindringer kan overvindes, og at det produkt, som infrastrukturforvalterne tilbyder, kan forbedres ved hjælp af forskellige nye arbejdsmetoder og et tættere samarbejde. CER understøtter således det forslag om godshurtigruter, som Kommissionen fremsatte i sin hvidbog. Der er redegjort nærmere for disse konklusioner i CER's rapport¹⁰ om emnet, som blev offentliggjort i april 1997.

2.4. RESULTATET AF DRØFTELSENE

Kommissionen har fundet drøftelserne med de højtstående eksperter, jernbaneorganisationerne og speditørerne fra medlemsstaterne særdeles nyttige. Den foreliggende meddelelse afspejler resultatet af disse drøftelser, som er mundet ud i en ganske bred enighed, selv om det ikke er ensbetydende med, at parterne har fuldstændigt samme opfattelse af alle de spørgsmål, der er blevet behandlet. Det følgende kapitel om definitionen af en hurtigrute er baseret både på Kommissionens arbejdsrapporter, som er udarbejdet til og drøftet af gruppen på højt niveau, og på de mere detaljerede resultater, CER er nået frem til.

3. DEFINITION

En altafgørende faktor under udviklingen af forslaget om godshurtigruter og under drøftelserne mellem Kommissionen og de interesserede parter har været, at alle elementer i den konkrete definition af en godshurtigrute og medlemsstaternes jernbanevirksomheders efterfølgende implementering af disse elementer skal respektere fællesskabslovgivningen. Ikke desto mindre vil en række spørgsmål i relation til godshurtigruterne være mere vidtgående end fællesskabslovgivningens krav, men udelukkende på frivilligt grundlag. Her tænkes bl.a. på spørgsmål om adgang, koordineringen af tildelingen af kanaler og fastsættelse af afgifter. Efter drøftelse i gruppen på højt niveau er der udarbejdet følgende definition, som i hovedtræk har kunnet accepteres af samtlige medlemsstater.

3.1. BRUG AF HURTIGRUTER

Kommissionen og mange af medlemsstaterne betragter hurtigruterne som et første konkret skridt til at få afskaffet de begrænsninger, der ligger i direktiv 91/440/EØF (se punkt 1.3. ovenfor). Derfor vil det ideelle være, at der bliver adgang for alle licensgodkendte jernbanevirksomheder i EU, som opfylder de nødvendige adgangsbetingelser, der er fastsat af sikkerhedsmæssige hensyn på et ikke-diskriminerende grundlag. I henhold til direktiv 95/18/EF kan jernbanevirksomheder få licens til at udføre de i artikel 10 i direktiv 91/440/EØF omhandlede tjenester. Godshurtigrutebegrebet rækker videre end denne

¹⁰ *European Rail Freightways: Proposal to the European Commission.*

begrænsede adgangsret, så derfor foreslås det, at de samme licensprincipper, hvorom der er bred enighed, kommer til at gælde for denne mere omfattende kategori af operatører. Det er forholdsvis simpelt for flere medlemsstater, især dem, som i mellemtiden har indledt forhandlinger om nord-sydgående hurtigruter (se punkt 5.2.1. nedenfor), mens andre medlemsstater (som nævnt i punkt 2.1. ovenfor) foretrækker en mere forsigtig løsningsmodel. For at gøre jernbanegodstransporten mere attraktiv ønsker Kommissionen, at hurtigrutekonceptet, således som det er beskrevet i denne meddelelse, implementeres på så mange linjer, det er økonomisk muligt, også selv om det samlede koncept i visse medlemsstater nødvendigvis må implementeres i flere etaper over længere tid. Det afgørende er, at jernbanevirksomheder kan betjene kunder i en anden medlemsstat end den, hvori de har licens til jernbanedrift, og udføre togtransport i denne anden medlemsstat uden at være nødsaget til at indgå en traditionel samarbejdsaftale med en jernbanevirksomhed i denne anden medlemsstat, selv om de har brug for lokomotiver og lokomotivførere fra den anden jernbanevirksomhed. Det er Kommissionens opfattelse, at sådanne ressourcer, ligesom det er tilfældet inden for andre økonomiske aktiviteter, skal kunne stilles til rådighed på grundlag af tjenesteydelseskontrakter i stedet for aftaler om risikodeling. Man skal dog være klar over, at hurtigruteaftalerne efterhånden vil resultere i åben adgang på bestemte hurtigruter i samtlige medlemsstater.

Kommissionens konklusioner er i al korthed følgende:

Der skal være retfærdig, ensartet og ikke-diskriminerende adgang til hurtigruterne for alle licensgodkendte jernbaneoperatører i EU.

Kriterierne for udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder til at operere på en hurtigrute bør følge de i direktiv 95/18/EF fastsatte principper.

Hurtigruterne bør være åbne for cabotage, dog med forbehold af nationale regler og lovgivning.

Der skal være retfærdig, ensartet og ikke-diskriminerende adgang til fragtterminaler på en hurtigrute for alle jernbane-, vejtransport- og skibsfartsoperatører efter behov.

3.2. HURTIGRUTECENTER

Hvis jernbanegodsudbuddet skal forbedres, er det meget vigtigt, at de relevante infrastrukturorganer opretter et hurtigrutecenter, der kan markedsføre en given godshurtigrute over for licensgodkendte jernbanevirksomheder. Det er klart, at oprettelsen og driften af hurtigrutecentret skal være i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen. For at være effektivt skal centret drives af personale med omfattende kendskab til selskabernes krav og behov og til de begrænsninger og problemer, der ligger i systemet.

3.2.1. Opgaver

Ideelt skal hurtigrutecentret fungere som "hurtigruteforvalter" og varetage følgende opgaver:

- (1) analysere kapaciteten og markedsføre hurtigrutens infrastruktur,
- (2) varetage forhandlinger om kanaltildeling med infrastrukturorganer og Forum Rail Europe (der er det ansvarlige organ for koordineringen af internationale togkanaler) på jernbanevirksomhedernes vegne og forestå tildelingen af kanaler,
- (3) føre tilsyn og kontrol med hurtigrutens præstationer og resultater,
- (4) varetage fastsættelse og opkrævning af afgifter på vegne af de enkelte infrastrukturforvaltere. Det forudsætter, at centret kan fungere som fakturerings- og clearingcentral.

3.2.2. Hurtigrutecentrets organisation

Hurtigrutecentret skal i realiteten fungere som "hurtigruteforvalter". Der bliver ikke tale om en stor og bureaukratisk organisation, og i rapporten fra CER nævnes oven i købet muligheden af at oprette det som et "virtuelt" kontor, der rent faktisk kun skal eksistere på Internettet med en kraftig udbygning af kommunikationen mellem eksisterende infrastrukturforvaltere.

Det vigtigste i forbindelse med oprettelsen af hurtigrutecentret er, at det kommer til at fungere neutralt og ikke-diskriminerende og med de fornødne incitamentter til at gøre hurtigruterne til en succes. I forbindelse med oprettelsen og fastlæggelsen af centrets driftsform skal der tages hensyn til, at det skal være foreneligt med de eksisterende ordninger og den prioritering, der allerede er fastlagt.

For at sikre, at et hurtigrutecenter kommer til at fungere ikke-diskriminerende, også selv om der stadig måtte være en vis sammenkædning af operatører og infrastrukturforvaltere, må det ideelle være, at centret bliver et fuldstændigt uafhængigt organ.

Det er afgørende for hurtigrutens succes, at hurtigrutecentret har de fornødne incitamentter til at skabe gode resultater. Det betyder først og fremmest, at det skal være i centrets interesse at maksimere både den internationale godstrafik og indtægterne herfra.

Når infrastrukturforvaltere etablerer en hurtigrute, bør der fastlægges en adfærdskodeks, som definerer, hvordan det dertil hørende center skal fungere. Det drejer sig om at specificere (1) de enkelte operatørers rettigheder, (2) kriterier for kanaltildelingen (disse kriterier skal afspejle samtlige brugeres interesser) og (3) hensigtsmæssige mekanismer til at sikre, at kapacitetsfordelingen

gennemføres på dette grundlag, herunder de fornødne begrundelser for de afgørelser, hurtigrutecentret træffer.

3.3. TILDELING AF KANALER

Nogle af de kritikpunkter, der hyppigst fremføres mod international jernbanegodstrafik, vedrører kanaltildelingsprocessen. I dag foregår det hovedsagelig nationalt. De ringe resultater for international jernbanegodstrafik skyldes i mange tilfælde store "huller" mellem de forskellige nationale køreplaner. Så forsøger man at kombinere de kanaler, der bliver resultatet, men det ændrer dog ikke ved det faktum, at kanalerne per definition ikke er optimale. Problemet forværres yderligere af, at godstrafikken prioriteres lavt, når der tildeles kanaler. Der er mange eksempler på, at det er muligt at foretage en højperformant international kanaltildeling, og CER-simulationen viste, at ventetiderne ved grænserne på disse linjer kan reduceres med mellem 15 og 80%.

3.3.1. Kapacitet

Et af de vigtigste resultater af de undersøgelser, CER har ladet foretage, har været påvisningen af, at der selv på tæt trafikerede linjer synes at være tilstrækkeligt med overskydende kapacitet til, at man kan begynde at operere med hurtigruter. Det er allerede nævnt, at der f.eks. på den 1 400 lange strækning fra Rotterdam til Milano kan stilles ca. 17 daglige kanaler til rådighed (med konkurrencedygtige ankomst- og afgangstider og ganske høj hastighed); på Brenner-linjen, som er en af de alvorligste flaskehalse i Europa, er der 5-6 daglige kanaler ledige til godstog i begge retninger. Den disponible kapacitet forekommer at være tilstrækkelig til at begynde etableringen af hurtigruter og demonstrere, at tendensen til faldende markedsandele for jernbanegodstrafikken kan vendes.

Hvis hurtigruteinitiativet bliver en virkelig stor succes, kan der imidlertid opstå kapacitetsproblemer. Gruppen på højt niveau drøftede spørgsmålet om kapacitet og kapacitetsfordeling på sit fjerde møde. Det vil i mange tilfælde være muligt at øge kapaciteten gennem tilpasninger af køreplanenerne, men man vil uundgåeligt nå til det punkt, hvor trafikken er vokset så meget, at de fordele, man går glip af, berettiger til at investere i infrastruktur. Sådanne investeringer kan eventuelt blot bestå i udbygning af styre- og kontrolsystemer. Det europæiske jernbanetrafikstyringssystem ERTMS (European Rail Traffic Management System), der er udviklet som led i Fællesskabets forsknings- og udviklingsprogram, er et instrument, der kan bidrage afgørende til at forbedre kundeservicen og gøre driften mere omkostningseffektiv, fordi det giver mulighed for meget kortere intervaller mellem tog, der kører på samme spor. Systemet kan derfor medvirke til at nedbringe de direkte driftsomkostninger, maksimere sporkapaciteten og optimere togdriften. Hvis der bliver tale om en kraftig forøgelse af efterspørgslen, kan der blive behov for mere permanente investeringer, eventuelt til egentlige godslinjer. Omprioriteringen af TEN-projekterne kan muligvis udnyttes til at finde effektive løsninger på disse problemer.

Kommissionen vil i sit forslag til en revision af TEN-retningslinjerne i 1997 anbefale, at jernbaneprojekter, der indgår som led i en hurtigrute, bør betragtes som værende af fælles interesse og dermed berettigede til støtte fra TEN-budgetposten. Kommissionen vil i 1999 foreslå en mere generel revision af TEN-retningslinjerne, i forbindelse med hvilken der vil blive taget fuldt hensyn til behovet for en passende opprioritering af udviklingen af hurtigruter, herunder muligheden for at tilpasse skitseplanerne.

3.3.2. Prioritering

Kommissionen foreslår ikke, at godstrafikken automatisk skal have fortrinsstilling på en given hurtigrute. Målet bør dog være at imødekomme kundernes forskelligartede behov bedre, end det er tilfældet i dag. Hvor der er tale om værdifuldt gods, der skal transporteres hurtigt, er der ikke megen mening i automatisk at give det laveste prioritet. Det er i mange henseender et politisk spørgsmål, idet f.eks. lokale og regionale myndigheder kan stille krav til jernbanerne med hensyn til udbuddet af passagertrafiktjenester. Det bør overvejes, hvorvidt dette er en optimal fremgangsmåde, især hvis det kan resultere i, at jernbanetransport bliver uattraktiv for gods, så man i stedet benytter vejtransport med de deraf følgende negative konsekvenser for hele samfundet. Kommissionen er overbevist om, at det er muligt at udnytte den nuværende infrastruktur bedre og samtidig tage mere hensyn til behovet for at kunne tilbyde hensigtsmæssige kanaler til international godstrafik. I så fald er det ikke et spørgsmål om at operere med faste prioriteringsregler for gods- og passagertrafik, men om at skabe større fleksibilitet for at garantere en tilfredsstillende kanaltildeling til begge trafiktyper. Der må naturligvis i forbindelse med eventuelle ændringer af prioriteringen ved tildelingen af kanaler tages behørigt hensyn til de eksisterende jernbanevirksomheders rettigheder og planlægning.

En anden vigtig faktor er nødvendigheden af at behandle en korridor som en helhed frem for at anvende forskellige kriterier på de enkelte delstrækninger. Beslutninger, der træffes på ét infrastrukturnet, kan få konsekvenser for trafikken på et andet net, og hvis man vil opnå optimale præstationer, må der tages hensyn til disse konsekvenser. En sådan løsningsmodel vil uundgåeligt give et bedre resultat for den internationale godstrafik.

3.3.3. Hurtige beslutninger

Hurtigrutecentret skal sammen med infrastrukturorganerne arbejde på at fremskynde beslutningsprocessen i relation til tildeling af kanaler. Den tid, det tager at træffe de nødvendige afgørelser, kommer til at afhænge af vilkårene for brugen af kanalerne. Der kan sondres mellem på den ene side faste trafiktjenester, som planlægges på forhånd, og som på regelmæssige og hyppige kanaltildelingskonferencer kan tildeles en kanal, og på den anden side hastende anmodninger om én eller flere kanaler.

For mange faste trafiktjenester kan der på forhånd ansøges om de nødvendige kanaler, og det er derfor sandsynligt, at de eksisterende procedurer, der er fastsat

i direktiv 95/19/EF, imødekommer jernbaneoperatørernes behov i nødvendigt omfang. Tildelingen af denne form for kanaler kan derfor foregå på de almindelige tildelingskonferencer inden for bestemte tidsfrister. Hvis der opstår konflikt mellem en anmodning om en kanal til henholdsvis en ny fast trafiktjeneste og en alternativ trafiktjeneste, skal hurtigrutecentret tilstræbe at imødekomme begge anmodninger og løse eventuelle konflikter ved forhandling. Hvis man ikke kan forhandle sig frem til en løsning, bør kanalen tildeles den bruger, der er villig til at betale mest for at benytte den, dog med forbehold af bestemmelserne i direktiv 95/19/EF.

Uden for kanaltildelingskonferencerne må anmodninger behandles under hensyntagen til tidligere accepterede og fungerende trafiktjenester. Det bør tilstræbes at sikre, at anmodninger til lejlighedsvis trafiktjenester imødekommes med mindst mulig forstyrrelse af de eksisterende tjenester. I erkendelse af, at anmodninger om kanaler, der ikke indgives i forbindelse med den almindelige tildelingsproces, normalt er af hastende karakter, skal hurtigrutecentret reagere hurtigt på sådanne henvendelser. I visse tilfælde vil reaktionstiden være influeret af, hvorvidt ansøgeren er ny på den pågældende del af nettet, hvilket kan kræve kontrol af sikkerhedsforanstaltninger osv. Hvis jernbaneoperatøren imidlertid allerede er godkendt til togdrift, bør der normalt opereres med følgende frister:

- (1) for kanaler til faste trafiktjenester bør en afgørelse træffes i løbet af syv hverdage;
- (2) for kanaler til individuelle trafiktjenester bør en afgørelse træffes i løbet af én hverdag.

3.3.4. Hensigtsmæssige kanaler

Hurtigrutecentret skal tilstræbe at skaffe kanaler, som i videst muligt omfang imødekommer kundernes behov, især med hensyn til transporttiden.

Hurtigrutecentret skal forsøge at sikre en konkurrencedygtig hastighed på den tildelte kanal i overensstemmelse med, hvad operatøren har anmodet om. For visse former for trafik kan hastigheden være mindre væsentlig, for andre former for trafik er det præcision, der tæller, og for endnu andre former for trafik er begge dele afgørende. Hidtil har vejtransporten været langt bedre end jernbanerne til at imødekomme den sidstnævnte trafikategoriens behov. Hvis hurtigruterne skal give jernbanerne mulighed for at bryde ind på dette marked, skal de kunne tilbyde gennemsnitlige godstogshastigheder på 50 km/h eller mere. Forbedring af resultaterne vil bl.a. afhænge af kvaliteten af de eksisterende kanaler. CER-simulationen viste, at der kunne tilbydes en række kanaler med ca. 20% højere gennemsnitshastigheder. Disse kanaler var klart konkurrencedygtige, eftersom de var ca. seks timer hurtigere end transporttiden med lastbil med en enkelt chauffør.

Hurtigrutecentret og infrastrukturorganerne skal fortsat have den nødvendige fleksibilitet til at sikre optimal udnyttelse af infrastrukturen, men de bør dog

tilstræbe at tilbyde operatørerne kanaler, der følger de linjer, hvorom der anmodes.

Hvis der ikke kan tilbydes en kanal, der imødekommer operatørens ønsker, og som ligger inden for hurtigrutedefinitionen, skal hurtigrutecentret begrunde, hvorfor dette ikke kan lade sig gøre, og oplyse om de bedste disponible alternative kanaler.

3.4. AFGIFTER

Afgifterne for brugen af hurtigruter skal fastsættes på et ikke-diskriminerende grundlag, men samtidig bør systemet være så enkelt og gennemsigtigt som muligt. Resultatet bør være, at den pris, der forlanges af operatørerne for at benytte en bestemt sporstrækning, bør beregnes efter samme regler for alle. Afgifterne skal afspejle de relevante omkostninger og bør derfor ikke fastsættes på grundlag af skønsmæssige faktorer. Drøftelserne med medlemsstaterne om indførelsen af hurtigruter har vist, at der er store forskelle på afgiftssystemerne. På visse linjer kan man således forestille sig, at infrastrukturafgifterne kan blive så høje, at togtrafikken ikke kan konkurrere med vejtransport.

På kort sigt må afgifterne for brugen af hurtigruterne forventes at blive baseret på de eksisterende systemer til fastsættelse af infrastrukturafgifter, og det vil formentlig resultere i, at der offentliggøres faste tariffer. Det er Kommissionens opfattelse, at hurtigrutecentre af de relevante infrastrukturorganer bør have beføjelse til at operere med en vis fleksibilitet i afgiftsniveauerne for at sikre konkurrencedygtige priser. Denne fleksibilitet kan f.eks. være begrænset af en minimumspris, som under alle omstændigheder skal dække de godsrelaterede marginalomkostninger. På kort sigt bliver det særdeles afgørende for hurtigruternes succes, at medlemsstaterne (og især de medlemsstater, der er centralt placeret i EU) er indstillet på at tillade en effektiv udnyttelse af den fleksibilitet, der i forvejen ligger i deres individuelle afgiftssystemer. På længere sigt vil Kommissionen foreslå principper for fastsættelsen af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur, og det undersøges i øjeblikket, hvordan man bedst kan udjævne de nuværende store forskelle mellem de enkelte landes tarifsystemer. For at undgå forskelsbehandling mellem transportformerne bliver det også nødvendigt at se på, hvordan man kan gøre tarifsystemerne for adgang til infrastrukturen for forskellige transportformer mere ensartede.

Hurtigrutecentret skal under alle omstændigheder kunne give en jernbanevirksomhed på en hurtigrute et samlet pristilbud, der dækker hele strækningen. Det bedste ville være, om prisen kunne differentieres for at tage hensyn til f.eks. trafiktætheden (benyttelse i og uden for spidsbelastningsperioder), miljømæssige virkninger eller slitage, således som det er nævnt i grønbogen *Mod fair og effektiv prissætning på transportområdet*. Det bør også overvejes, hvor meget der skal betales for tomkørsel, og hvilken betydning priserne vil få for togenes størrelse og læs.

3.5. GRÆNSEKONTROL

Det indre marked betyder, at der ikke skulle være grund til at foretage kontrol ved EU's fysiske indre grænser. Infrastrukturorganer, jernbaneoperatører og medlemsstater bør alle arbejde for at afskaffe eller minimere grænseformaliteterne og fremskynde dem, som nødvendigvis må opretholdes. CER peger i sin rapport på, at den lidet optimale løsning i form af en kombination af nationale køreplaner er én af de vigtigste årsager til de lange ventetider ved grænseovergangene i EU. Etableringen af sammenhængende internationale godskanaler har vist sig at være en effektiv løsning på dette problem og kan bidrage til en kraftig nedbringelse af disse ventetider, hvilket naturligvis er en af grundene til, at man overhovedet foreslår at indføre hurtigruter.

Medlemsstaterne bør forpligte sig til at afskaffe grænsekontrol med toldmæssige, sikkerhedsmæssige og fytosanitære formål de steder, hvor de stadig forekommer. Hvis sådanne former for kontrol skal gennemføres, bør det ske på en måde, der indebærer færrest mulige hindringer for togdriften. Det kan f.eks. betyde, at kontrollen i videst muligt omfang sker på rangerbanegårde eller på afgang- eller bestemmelsesstedet. Kontrol foretaget i oprindelseslandet bør anerkendes af de øvrige medlemsstater.

Hvis der ikke er tekniske begrundelser for, at lokomotiver ikke kan benyttes på tværs af grænserne, ser Kommissionen ingen grund til, at det ikke skulle være tilladt. Det bedste ville være, om alt rullende materiel, der er godkendt til drift på den ene medlemsstats infrastrukturnet, kan benyttes overalt på hurtigruten, naturligvis under forudsætning af at det er tilstrækkeligt udstyret til at kunne fungere sammen med infrastrukturens nødvendige faste systemer.

Medlemsstater, jernbaneoperatører og infrastrukturorganer bør medvirke til at lette den internationale togdrift i overensstemmelse med de EF-direktiver, der giver mulighed for at lade tilstrækkeligt uddannede togbesætninger arbejde på tværs af grænserne. Der skal træffes passende forholdsregler til at sikre den nødvendige uddannelse af personalet.

3.6. RELATIONERNE MELLEM INFRASTRUKTURFORVALTERE, HURTIGRUTECENTER OG JERNBANEOPERATØRER

Infrastrukturforvaltere kan udvikle alternative juridiske modeller for oprettelsen af et hurtigrutecenter. Det bedste ville være, om centeret på grundlag af kontrakter med de relevante infrastrukturforvaltere i forskellige medlemsstater fik beføjelse til på infrastrukturforvalternes vegne at indgå kontrakter med de jernbaneoperatører, der ønsker at benytte hurtigruten, samt udstede fakturaer til og modtage betaling fra jernbaneoperatørerne. Dermed ville man undgå besværlige procedurer, som jernbaneoperatørerne og hver enkelt infrastrukturforvalter skulle følge. Af praktiske hensyn ville det være en fordel at operere med én enkelt kontrakt mellem hurtigrutecentrene og operatørerne om adgang til hurtigruter. Det bør derfor undersøges nærmere, hvordan en sådan

kontrakt kan formuleres, så den kan bruges mellem et hurtigrutecenter og jernbaneoperatører overalt i EU. Det bliver dog næppe muligt at anvende en standardkontrakt på kort sigt, og derfor kan hurtigrutecentret i starten eventuelt blot fungere som kontaktsted for tilvejebringelse af alle nødvendige kontrakter mellem jernbaneoperatører og den enkelte infrastrukturforvalter.

3.7. PRÆSTATIONSINCITAMENTER

Det er Kommissionens opfattelse, at hurtigruterne bør operere med både kvalitets- og præcisionskriterier. Det kan resultere i, at der indføres ordninger, der giver mulighed for godtgørelse eller bod, hvis præstationerne adskiller sig fra, hvad der er vedtaget i kontrakten. En sådan ordning må nødvendigvis indebære, at både infrastrukturforvalterne og jernbaneoperatørerne bliver erstatningspligtige, hvis de kan gøres ansvarlige for, at driften ikke lever op til de i kontrakten fastsatte krav. Det er under alle omstændigheder også en fordel, at der fastlægges nogle kvalitetsindikatorer f.eks. for, hvor mange kanaler der rent procentvis skaffes i overensstemmelse med anmodningerne, eller hvor stor en procentdel af kanalerne der opfylder specifikationerne, og infrastrukturorganerne bør også offentliggøre data, der viser, hvor effektivt disse krav opfyldes.

3.8. KLAGER OG VOLDGIFT

Hurtigrutecentret vil være specielt velplaceret til at behandle spørgsmål om hurtigrutens kvalitet og drift. Centrets gode kontakter med infrastrukturforvalterne skulle således gøre det lettere at løse mindre problemer. Hvis jernbaneoperatørerne har klager over kanaltildelingen, skal sagen dog i henhold til direktiv 95/19/EF behandles af særskilte organer.

Det er vigtigt, at der forholdsvis hurtigt findes løsninger på eventuelle problemer, og at voldgiftsorganet er neutralt og uafhængigt i sine afgørelser. CER peger i sin rapport på, at UIC's (Union internationale des chemins de fer) voldgiftsorgan kunne varetage en nyttig funktion i så henseende. Ud over denne særlige form for voldgift vil der naturligvis altid være adgang til de almindelige retsinstanser.

3.9. INFORMATION OM STØTTETJENESTER

Hurtigrutecentret kan ud over at forvalte hurtigruten også formidle forskellige informationer til operatørerne, som kan gøre det lettere for dem at benytte hurtigruten. Det kan f.eks. være oplysninger om adgangen til trækraft og lokomotivførere, rangering, brændstof og vedligeholdelsesfaciliteter. Sådanne informationer skal nødvendigvis gives på et ikke-diskriminerende grundlag. Hurtigrutecentret skal dog ikke involveres i konkret levering eller formidling af sådanne tjenester i forbindelse med togdrift.

3.10. SAMMENHÆNGEN MELLEM DE ENKELTE HURTIGRUTER

Hele konceptet om transeuropæiske hurtigruter for godstogstrafik bygger på frivillig deltagelse fra infrastrukturforvalternes og medlemsstaternes side. Det er derfor ikke afgørende at formulere en endelig model, der absolut skal følges. Det kan dog være en fordel at sikre en vis kompatibilitet, f.eks. i organiseringen og driften, således at der ikke opstår problemer de steder, hvor hurtigruter krydser hinanden. Ud over en forenkling af informationsproceduren bør man sikre sig, at de samme generelle spørgsmål håndteres nogenlunde ensartet. Den gruppe på højt niveau, som Kommissionen og medlemsstaterne har nedsat, bør have et overordnet ansvar i bestræbelserne på at sikre sammenhæng mellem de forskellige hurtigruter.

4. KONKURRENCEREGLER

4.1. ARTIKEL 85

Det hurtigrutekoncept, der er beskrevet i det foregående, er i alt væsentligt baseret på et samarbejde mellem jernbaneinfrastrukturvirksomheder. Man kan måske hævde, at et simpelt samarbejde mellem infrastrukturforvaltere ikke påvirker konkurrencen, i hvert fald ikke på størsteparten - om nogen overhovedet - af de berørte godskorridorer i EU, og at det derfor ikke falder ind under traktatens artikel 85, stk. 1.

Det vigtigste instrument i implementeringen af hurtigrutekonceptet er oprettelsen af et hurtigrutecenter. Hurtigrutecentrets funktioner kommer til at omfatte identificering og fordeling af kapacitet på den relevante hurtigrute, tilsyn og kontrol med hurtigrutens præstationer og resultater og opkrævning af afgifter på de enkelte infrastrukturforvalteres vegne. Karakteren og rækkevidden af de særlige samarbejdsaftaler, de pågældende infrastrukturforvaltere skal indgå omkring oprettelsen af den enkelte hurtigrute er endnu uvis og kommer under alle omstændigheder til at afhænge af, hvor stor fleksibilitet og autonomi de vil være villige til at indrømme hurtigrutecentret.

Det er derfor ikke muligt på forhånd at afgøre, om de aftaler, der nødvendigvis skal indgås om oprettelsen af et givet hurtigrutecenter, vil falde ind under forbuddet i EF-traktatens artikel 85, stk. 1. Det er klart mere sandsynligt, at samarbejde, der rækker videre end de ovennævnte infrastrukturforvaltningsfunktioner og også dækker togdrift, vil være omfattet af artikel 85, stk. 1. Jernbanevirksomheder, der indgår samarbejdsaftaler om infrastrukturen, skal vurdere, om sådanne aftaler skal anmeldes til Kommissionen, som, når den har fået en sådan anmeldelse, i hvert enkelt tilfælde vil afgøre, hvorvidt artikel 85, stk. 1, finder anvendelse.

Man skal være opmærksom på, at Kommissionen kan tillade aftaler, der i øvrigt falder ind under artikel 85, stk. 1, såfremt deres positive konsekvenser for konkurrencen opvejer de negative virkninger af de begrænsninger, der ligger i

dem. Selv om artikel 85, stk. 1, kunne bringes i anvendelse på visse aftaler i forbindelse med oprettelse og drift af en hurtigrute, kan Kommissionen derfor i princippet ikke se nogen problemer i at indrømme dem fritagelse, hvis de til fulde opfylder følgende betingelser:

- Den pågældende hurtigrute indebærer en bedre distribution og hurtigere transport af varer, især ved at skabe et nyt produkt, nemlig en international kanal, der udbydes gennem et hurtigrutecenter;
- den pågældende hurtigrute fremmer den økonomiske proces ved at gøre jernbanegodstransport mere konkurrencedygtig i forhold til vejtransport i overensstemmelse med Fællesskabets overordnede transportpolitik og uden at fordreje konkurrencen i jernbanesektoren;
- forbrugerne (dvs. jernbaneoperatørerne og deres kunder) vil få fordel af hurtigrutens oprettelse, fordi jernbanetransport er hurtigere, bedre og eventuelt også billigere;
- aftalerne er en nødvendig forudsætning for at opfylde ovennævnte målsætninger;
- aftalerne kan ikke eliminere konkurrencen på noget relevant marked overhovedet.

Det er Kommissionens opfattelse, at på grund af garantien for åben adgang for licensgodkendte jernbanevirksomheder vil sådanne aftaler ikke kunne eliminere konkurrencen på noget relevant marked overhovedet. Under forudsætning af at anmeldelserne indeholder alle nødvendige oplysninger, og de pågældende aftaler opfylder ovennævnte betingelser, vil Kommissionen bestræbe sig på at behandle dem hurtigt og være indstillet på at hjælpe parterne i behørigt omfang.

4.2. ARTIKEL 86

Hvis alle jernbanevirksomheder skal have adgang til og mulighed for at operere på hurtigruterne på retfærdige vilkår, må man sikre sig, at selve tildelingen af kanaler og fastsættelsen af afgifter ikke er diskriminerende. Et foretagende bør ikke på samme tid være konkurrent og dommer over, hvem der skal have adgang til et relevant marked. Traktatens artikel 86 og artikel 90, stk. 1, forhindrer, at en jernbanevirksomhed i en dominerende stilling får mulighed for selv at afgøre, hvem der skal være dens konkurrenter. Det forhold, at der findes en uafhængig appelinstant, eller at der ikke kan påvises åbenbar diskriminerende adfærd, er ikke tilstrækkeligt til at udelukke, at traktatens artikel 86 eller artikel 90, stk. 1, kan være overtrådt.

4.3. STATSSTØTTE

Normalt ligger ansvaret for udviklingen af jernbaneinfrastrukturen først og fremmest hos medlemsstaterne. Som forklaret nærmere i hvidbogen om jernbanerne følger Kommissionen den praksis at tillade offentlige investeringer i infrastruktur, så længe den er tilgængelig på ensartede og ikke-diskriminerende vilkår for alle parter, og investeringerne ikke virker konkurrencefordrejende i et omfang, der strider imod Fællesskabets interesse. I øjeblikket accepteres det, at det offentlige finansierer investeringer i jernbaneinfrastruktur for dermed at kompensere for de eksterne omkostninger, brugerne ikke skal betale i vejsektoren, eller for at opfylde andre formål end de transportmæssige, f.eks. regionaludvikling, når blot de ovennævnte vilkår er opfyldt. Det må dog erkendes, at denne praksis ikke nødvendigvis løser alle problemer omkring konkurrencefordrejning, specielt ikke de problemer, der skyldes, at der anvendes forskellige regler i forskellige medlemsstater på de forskellige transportformer. Desuden er det Kommissionens opfattelse, at brugerne inden for alle transportformer på lang sigt bør betale de fulde omkostninger ved infrastrukturen. Kommissionen påtænker at undersøge, hvordan jernbaneinfrastrukturomkostningerne søges dækket, for at fastsætte fælles retningslinjer på dette område.

5. DE NÆSTE SKRIDT

I gruppen på højt niveau er der nu bred enighed om godshurtigrutekonceptet. CER's undersøgelser har vist, at det kan lade sig gøre at realisere konceptet i praksis, og at der også er bred enighed blandt de eksisterende jernbanevirksomheder om mulighederne for at gennemføre planerne, men samtidig er der afdækket en række problemer på længere sigt, der må løses. Det bliver nu jernbaneinfrastrukturforvalternes opgave at pege på egnede linjer og komme med relevante forslag. Flere forslag er allerede til drøftelse.

5.1. PLACERING

Kommissionens hvidbog indeholdt et landkort, der viste en række potentielle hurtigruter. Det er dog Kommissionens opfattelse, at det først og fremmest er op til jernbaneinfrastrukturforvalterne at gå sammen om at udvælge de mest attraktive ruter. Medlemsstaternes regeringer og Kommissionen kan helt klart bidrage til at lette denne proces. Der er allerede peget på en række mulige linjer, og de relevante infrastrukturforvaltere er i færd med at undersøge mulighederne for at gøre dem til regulære hurtigruter (jf. punkt 5.2. og kortet i bilag 1). I princippet skal de potentielle hurtigruter opfylde to grundlæggende kriterier: for det første skal de være attraktive set ud fra et behovsmæssigt synspunkt, og for det andet skal de som tidligere nævnt have tilstrækkelig kapacitet. Det indebærer, at hurtigruterne må forventes at blive koncentreret på de vigtigste internationale godskorridorer, som i dag i vidt omfang betjenes med lastbiltrafik i EU. Koordineringen af hurtigruterne med TEN-jernbane- og kombitransportnettene

skulle betyde, at hurtigruterne i givet fald får fordel af infrastrukturforbedringer i forbindelse med projekter af fælles interesse.

5.2. KONKRETE FORSLAG TIL BEHANDLING

5.2.1. Nord-syd-pilotaktion

På transportministrenes uformelle møde i januar 1997 foreslog Nederlandene over for Tyskland, Østrig og Italien, at de fire lande i fællesskab udforskede mulighederne for at etablere hurtigruter baseret på deres eksisterende jernbanenet. Det blev derefter besluttet at nedsætte en undergruppe under gruppen på højt niveau, som skulle arbejde videre med forslaget. Gruppen har nu haft møde, og et arbejdsprogram er under forberedelse. Gruppen overvejer flere forskellige linjer, der skal forbinde Gioia Tauro med Genova og derefter gå nordpå via Tyskland til Rotterdam; en anden linje går fra Brindisi via Verona og Brenner til Hamburg og en tredje linje fra Wien via Nürnberg til Ruhr-området. Det forventes, at der kan etableres et hurtigrutecenter i løbet af 17 uger, og at det skulle være muligt at have disse hurtigruter klar til drift i slutningen af 1997. Drøftelserne involverer også Schweiz.

5.2.2. "Freight Leaders and Logistics Club"

Denne gruppe, der repræsenterer nogle af Europas største fremstillingsvirksomheder og transportorganisationer, ser med stor begejstring på forslaget om godshurtigruter. Der er nedsat tre arbejdsgrupper, der skal undersøge de muligheder, der ligger i forslaget. De linjer, man er ved at undersøge nærmere, er Rotterdam (NL) - Milano (I), Wolfsburg (D) - Barcelona (E) og London (UK) - Sopron (H). De berørte infrastrukturforvaltere vil muligvis kunne indpasse disse initiativer, som først og fremmest er baseret på eksisterende behov, i et hurtigrutekoncept, som omfatter etablering af et hurtigrutecenter.

5.2.3. Andre hurtigruter i EU

Som nævnt tidligere forventer Kommissionen, at der før eller siden skal være hurtigruteforbindelser mellem alle medlemsstater. Eftersom Frankrig er et vigtigt transitland, er det Kommissionens håb, at man i nær fremtid vil undersøge mulighederne for at etablere både nord-sydgående og øst-vestgående hurtigruter, der omfatter Frankrig.

Bilaget til denne meddelelse indeholder en oversigt over det igangværende konkrete arbejde med etablering af hurtigruter.

6. KONKLUSIONER

6.1. FORDELE

De hidtidige drøftelser og undersøgelser har vist, at konceptet indebærer store fordele. Det er nu op til medlemsstaterne og jernbaneinfrastrukturforvalterne at pege på potentielle linjer og gennemføre konceptet i praksis. Kommissionen er fortsat indstillet på at medvirke i nødvendigt omfang.

6.2. YDERLIGERE DRØFTELSE OG UNDERSØGELSE

Der er fortsat en række uløste problemer, som helt klart må behandles på forskellige niveauer. Af hensyn til overskueligheden i denne rapport er de opdelt i problemer på henholdsvis kort og lang sigt.

6.2.1. Tiltag på kort sigt med henblik på etablering af de enkelte hurtigruter

Medlemsstaternes opgaver :

- ☞ hurtigt at få gennemført direktiverne 95/18/EF og 95/19/EF i fuldt omfang
- ☞ at fastsætte de endelige vilkår for udstedelse af licenser til jernbaneoperatører
- ☞ at behandle spørgsmål om fastsættelse af afgifter for brug af infrastruktur (og især at sikre konkurrencedygtige afgiftsniveauer for gods)
- ☞ at tage initiativ til eller deltage i behandlingen af spørgsmålet om prioritering, især set i sammenhæng med bredere transportpolitiske målsætninger
- ☞ at løse tilbageværende grænsepassageproblemer, som ikke vedrører jernbanedriften.

Infrastrukturforvalternes opgaver :

- ☞ at afdække behov og udvælge hensigtsmæssige linjer
- ☞ at udpege personale til at lede udviklings- og implementeringsarbejdet
- ☞ at nå til enighed med andre infrastrukturforvaltere
- ☞ at sikre overensstemmelse med fællesskabsretten

- ☞ at etablere hurtigrutecentre
- ☞ at løse problemer omkring fastsættelse af afgifter og tildeling af kanaler (især prioriteringsregler og spørgsmålet om infrastrukturafgifternes overensstemmelse med markedspriserne)
- ☞ at sætte en debat i gang omkring spørgsmålet om prioritering.

Jernbaneoperatørernes opgaver :

- ☞ at afdække de forretningsmæssige muligheder, der ligger i brugen af de foreslåede hurtigruter, og udøve lobbyvirksomhed med henblik på oprettelse af hurtigruter, der vil være til fordel for jernbanedriften
- ☞ at udvikle hensigtsmæssige tjenester og skaffe ressourcer til at kunne udnytte de forretningsmæssige muligheder
- ☞ at sikre overensstemmelse med fællesskabsretten, såfremt der planlægges et samarbejde med andre jernbaneoperatører
- ☞ at skabe sammenhæng med andre elementer i det samlede transportudbud, f.eks. vognmænd og terminaloperatører.

Europa-Kommissionens opgaver :

- ☞ at følge og finde løsninger på problemer i relation til konkurrencereglerne
- ☞ at behandle spørgsmålet om grænseflader med jernbanenet uden for EU
- ☞ at medvirke til at lette etableringen af hurtigruter og udviklingen af tjenester (PACT, Task Force for Intermodalitet på Transportområdet)
- ☞ at revidere TEN-retningslinjerne
- ☞ at støtte en relevant forskningsindsats omkring hurtigrutekonceptet
- ☞ fortsat at sikre, at gruppen på højt niveau kan varetage den overordnede koordinering.

6.2.2. Mere langsigtede spørgsmål

I bestræbelserne på at forbedre den forretningsmæssige kontekst, hvori Europas jernbaner skal fungere, er det vigtigt, at man undgår den form for opsplitting, der tidligere har gjort sig gældende. Det er derfor værd at overveje, hvordan de enkelte tiltag passer ind i en langsigtet strategi. CER pegede i sin rapport om

hurtigrutekonceptet på en række problemer, som kræver nærmere overvejelser. Det er Kommissionens opfattelse, at følgende spørgsmål er blandt de vigtigste:

Hurtigrutecentre

Det er vigtigt at få udforsket mulighederne for at udbygge hurtigrutecenterkonceptet for at skabe grundlag for en bedre infrastrukturforvaltning på de europæiske jernbaner, og få undersøgt, hvordan man skaber det bedste samspil mellem centre på forskellige hurtigruter.

Cabotage

Selv om det bedste ville være, at cabotage på længere sigt tillades inden for jernbanetransport på samme måde som i de øvrige transportsektorer, er det ikke umiddelbart afgørende for hurtigrutekonceptet, som vedrører international trafik.

Fastsættelse af afgifter

Spørgsmålet om fastsættelse af afgifter for brug af jernbaneinfrastrukturen må overvejes nærmere dels for at sikre ensartede systemer i alle nettene, dels for at undgå konkurrencefordrejninger mellem transportformerne på grund af disse afgifter.

Præstationsincitament og sanktioner

Der bør fokuseres på jernbanernes drifts- og servicekvalitet via et system med bod og godtgørelser. Det kræver, at der indføres en præstationskontrolordning. Hvis erfaringerne med hurtigruterne viser, at en sådan ordning kan være fordelagtig, bør den overvejes og forberedes allerede nu.

Prioritering i forbindelse med tildelingen af kanaler

Det forhold, at der opereres med særlige prioriteringsregler, er blevet påpeget som værende en af årsagerne til de dårlige resultater for international jernbanegodstransport. Hvis medlemsstaterne seriøst ønsker at lade en større del af vejgodstransporten overgå til mere bæredygtige transportformer, må de også overveje spørgsmålet om en hensigtsmæssig prioritering.

6.2.3. Forskning

En hensigtsmæssig forsknings- og innovationsstrategi for jernbanerne kan bidrage til en bedre kundeservice baseret på øget effektivitet og en mere rentabel drift. Fællesskabets rammeprogram kan via støtte til samfundsøkonomiske undersøgelser og demonstrationsprojekter bistå med implementeringen af hurtigrutekonceptet.

6.3. TREDJELANDES ADGANG OG FORLÆNGELSE AF HURTIGRUTER TIL DE CENTRAL- OG ØSTEUROPEISKE LANDE

Der må forventes at blive store muligheder for at udvide hurtigrutekonceptet også uden for EU's grænser, og det vil i princippet være en fordel de steder, hvor der er et behov. Derfor vil især de lande, der ansøger om optagelse i Den Europæiske Union, blive holdt underrettet om dette initiativ. Netop de særlige faktorer, der kan gøre sig gældende på linjer, der krydser EU's ydre grænser, som f.eks. transport over meget lange afstande og tilstedeværelsen af omfattende jernbanenet, kan være med til at gøre hurtigruterne endnu mere attraktive. Mulighederne for at udnytte disse fordele vil afhænge af, hvor stor en del af det overordnede koncept der kan implementeres på linjer, der strækker sig uden for EU. Det afgørende problem bliver formentlig, i hvilket omfang forskellige jernbaneoperatører vil være i stand til at operere på tværs af EU's ydre grænser. Det vil sandsynligvis kræve yderligere overvejelser fra Kommissionens og medlemsstaternes side. Kommissionen har fået henvendelser fra transportministerierne Schweiz, Polen, Ungarn og Tjekkiet om, at de pågældende lande er interesseret i at udforske mulighederne for at etablere godshurtigruter. Kommissionen har til hensigt at tage spørgsmålet op i forbindelse med prætiltrædelsesstrategien. Gruppen på højt niveau vil blive opfordret til i anden halvdel af 1997 at drøfte konsekvenserne af en forlængelse af hurtigruterne uden for EU's nuværende grænser.

6.4. DE FREMTIDIGE OPGAVER FOR KOMMISSIONEN OG GRUPPEN PÅ HØJT NIVEAU

Det er Kommissionens opfattelse, at gruppen på højt niveau har fungeret godt i forbindelse med formuleringen af hurtigrutekonceptet og bestræbelserne på at skabe den fornødne enighed. Forelæggelsen af denne meddelelse for Rådet er dog ikke ensbetydende med, at alle opgaver er løst. Når de relevante infrastrukturforvaltere overtager deres del af opgaverne, bør det samtidig sikres, at der ikke etableres nye inkompatible strukturer, samtidig med at det naturligvis skal respekteres, at hurtigruterne indføres efter friyillighedsprincippet. Gruppen på højt niveau kan i denne sammenhæng fungere som koordineringsorgan og følge processen og sikre, at eventuelle nødvendige ændringer i konceptet tages op til drøftelse.

Desuden vil gruppen på højt niveau kunne fungere som rådgivende gruppe i forbindelse med drøftelse af yderligere foranstaltninger i jernbanesektoren. Kommissionen mener, at det vil være nyttigt at drøfte forslag til yderligere undersøgelser og lovgivning i sektoren (i nær fremtid specielt med hensyn til fastsættelsen af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt tildeling af kanaler) med en ekspertgruppe, og gruppen på højt niveau vil være det oplagte forum.

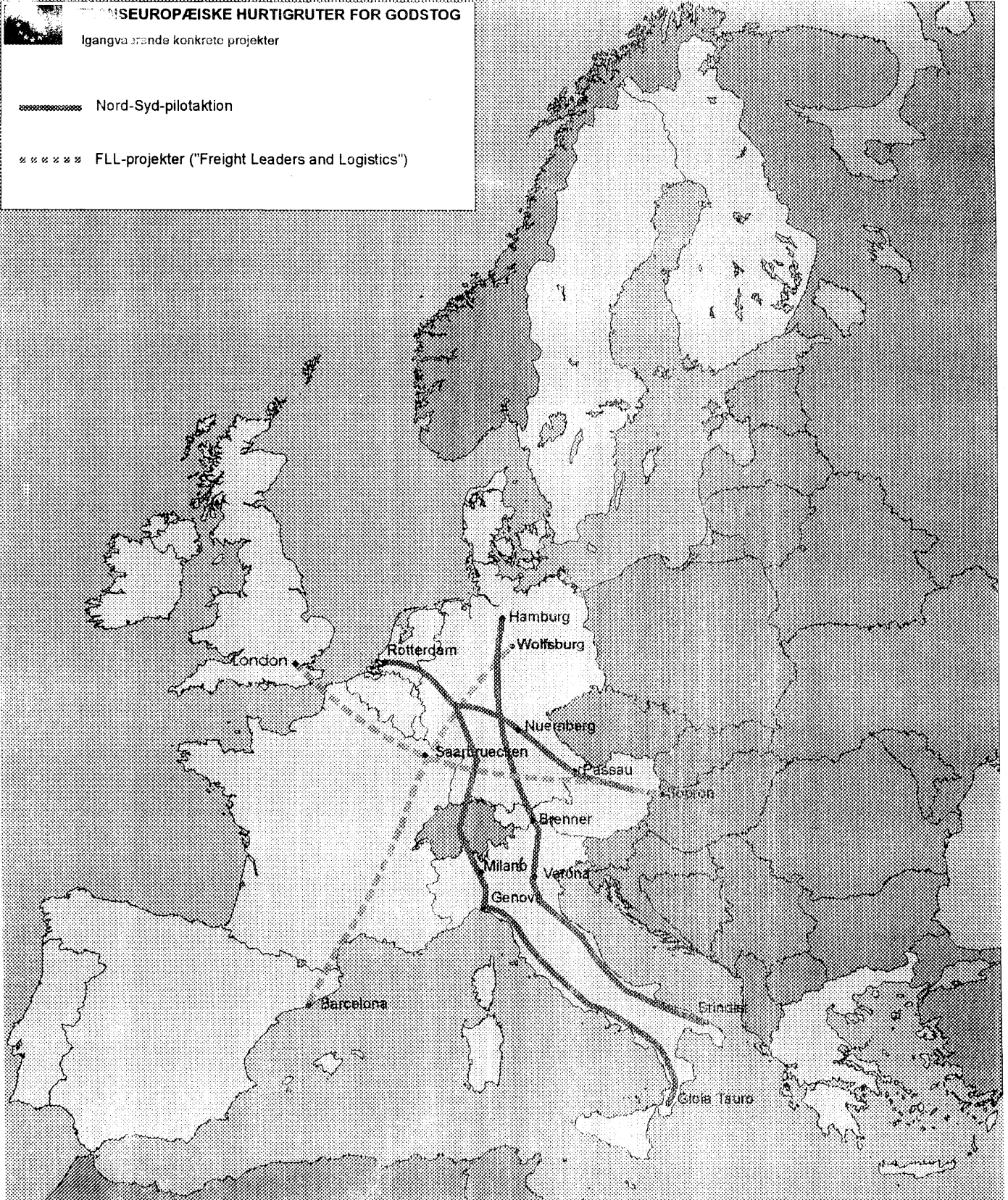


EUROPEISKE HURTIGRUTER FOR GODSTOG

Igangværende konkrete projekter

— Nord-Syd-pilotaktion

***** FLL-projekter ("Freight Leaders and Logistics")



ISSN 0254-1459

KOM(97) 242 endelig udg.

DOKUMENTER

DA

07 08 10

Katalognummer : CB-CO-97-260-DA-C

ISBN 92-78-20744-6

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer

L-2985 Luxembourg