



## JERNBANETRANSPORT

Den europæiske politik vedrørende jernbanetransport tager sigte på at skabe et fælles europæisk jernbaneområde. Åbningen af jernbanesektoren for konkurrence, som blev påbegyndt i 2001, har over en periode på ti år været genstand for tre pakker og en omarbejdning. En fjerde pakke, der har til formål at fuldføre det fælles europæiske jernbaneområde, blev vedtaget i april 2016 (den tekniske søjle) og i december 2016 (markedssøjlen).

### RETSGRUNDLAG OG MÅL

Artikel 100, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. Formålet med et fælles transportpolitik er at sikre både konkurrence og fri udveksling af tjenesteydelser. For at opnå interoperabilitet mellem de forskellige nationale jernbanesystemer er det nødvendigt med en gradvis harmonisering af de tekniske, administrative og sikkerhedsmæssige bestemmelser. I forbindelse med foranstaltninger til beskyttelse af miljø og forbrugere kan det også være påkrævet med en vis harmonisering for at undgå konkurrenceforvridning og lette nye virksomheders adgang til markedet.

I Kommissionens hvidbog fra 2011 med titlen »En køreplan for et fælles europæisk transportområde — mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem« ([COM\(2011\)0144](#)) har Kommissionen fastsat det mål, at størstedelen af persontransport på mellemlang distance skal foretages med tog i 2050. På mellemlang sigt (indtil 2030) bør højhastighedsjernbanenetværkets længde tredobles, og der bør opretholdelse et tæt jernbanenetværk i alle medlemsstaterne. På lang sigt er det nødvendigt at færdiggøre et europæisk højhastighedsjernbanenetværk.

### RESULTATER

#### A. Interoperabilitet

Med [direktiv 96/48/EF](#) af 23. juli 1996 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog og [direktiv 2001/16/EF](#) af 19. marts 2001 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog indledte Den Europæiske Union en proces, som sigter mod at skabe mulighed for den gængse brug af de forskellige jernbanesystemer i medlemsstaterne og en gnidningsløs og sikker overgang fra nettet i en medlemsstat til nettet i en anden. Inden for rammerne af disse direktiver er der blevet udarbejdet flere tekniske løsninger (såkaldte »tekniske specifikationer for interoperabilitet« — TSI). De omhandler i første omgang de vigtigste aspekter såsom togstyring/togsikring, signalgivning, telematikanvendelse



for godstransporten, kvalifikationer hos personalet i den grænseoverskridende trafik, godsvogne samt støjemissioner.

Begge direktiver blev ændret og ajourført med [direktiv 2004/50/EF](#) af 29. april 2004. Anvendelsesområdet for direktivet om de konventionelle jernbanesystemer blev udvidet til hele det europæiske netværk for at imødekomme kravene om en fuldstændig åbning af jernbanenettet for den nationale og internationale godstransport (januar 2007) og personbefordring (januar 2010). [Direktiv 2008/57/EF](#) af 17. juni 2008, som ændret ved direktiv [2009/131/EF](#) og [direktiv 2011/18/EU](#), har omarbejdet de tidligere direktiver i et og enkelt direktiv. Som en del af den fjerde jernbanepakke blev direktiv 2008/57/EF derefter også omarbejdet ved direktiv [\(EU\) 2016/797](#) af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union.

For at mindske de tekniske hindringer for togenes interoperabilitet underskrev repræsentanter fra jernbanesektoren og Kommissionen i 2005, 2008 og 2012 aftaleprotokoller om indførelsen og udviklingen af det europæiske jernbanetrafikstyringssystem — ERTMS (European Rail Traffic Management System). For nylig, i 2016, fastsattes i et nyt aftalememorandum de vigtigste mål for engagement og samarbejde mellem aftalens parter fra 2016 og fremefter. Alle fire ERTMS aftalememoranda kan findes [her](#).

Siden den 1. januar 2007 har den nationale og internationale godstransport været helt åben for konkurrence. For at kunne udnytte det internationale godsbanenet optimalt og forbedre interoperabiliteten har Den Europæiske Union udpeget ni konkurrencedygtige europæiske korridorer for godstransport i [forordning \(EU\) nr. 913/2010](#) af 22. september 2010 et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport. Formålet var at gøre jernbanerne mere konkurrencedygtige i forhold til andre transportformer for varer, der passerer igennem flere medlemsstater. Forordning (EU) nr. 913/2010 blev ændret ved [forordning \(EU\) nr. 1316/2013](#) af 11. december 2013 om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten for årene 2014-2020. I 2015 blev forordning (EU) nr. 1316/2013 ændret ved [forordning \(EU\) 2015/1017](#) af 25. juni 2015 om Den Europæiske Fond for Strategiske Investeringer, Det Europæiske Centrum for Investeringsrådgivning og Den Europæiske Portal for Investeringsprojekter. Med Kommissionens forslag [COM\(2016\)0597](#) tilstræbtes en forlængelse af Den Europæiske Fond for Strategiske Investeringer og indførelse af tekniske forbedringer i fonden og i Det Europæiske Centrum for Investeringsrådgivning. Dette forslag blev sat til afstemning i Transport- og Turismeudvalget (TRAN) den 23. marts 2017 og trådte i kraft den 16. oktober 2017 efter de interinstitutionelle forhandlinger.

Med den fjerde jernbanepakke blev [forordning \(EØF\) nr. 1192/69](#) af 26. juni 1969 om fælles regler for normaliseringen af jernbanevirksomhedernes regnskaber ophævet og erstattet af [forordning \(EU\) 2016/2337](#) af 14. december 2016. [Forordning \(EF\) nr. 1370/2007](#) af 23. oktober 2007 om forpligtelser til offentlig tjeneste (PSO) for personbefordring med jernbane er også ændret takket være den fjerde jernbanepakke. [Forordning \(EU\) 2016/2338](#) af 14. december 2016, også kendt som public service-forordningen, ændrer [forordning \(EF\) nr. 1370/2007](#) vedrørende åbning af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane.



## B. Det Europæiske Jernbaneagentur

For at forbedre interoperabiliteten og sikkerheden i det europæiske jernbanesystem blev der ved [forordning \(EF\) nr. 881/2004](#) af 29. april 2004 oprettet et europæisk jernbaneagentur (ERA), der er beliggende i Lille og i Valenciennes i Frankrig. Agenturets hovedopgave er at tilnærme, registrere og overvåge de tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI) for hele det europæiske jernbanenetværk og at fastsætte fælles sikkerhedsmål for de europæiske jernbaner. Agenturet selv har ingen beslutningsbeføjelse, men bistår Kommissionen med at udarbejde beslutningsforslag. Den 16. december 2008 gav [forordning \(EF\) nr. 1335/2008](#) nye opgaver til Det Europæiske Jernbaneagentur. [Forordning \(EU\) 2016/796](#) om Den Europæiske Unions Jernbaneagentur ophævede og erstattede den 11. maj 2016 som en del af den fjerde jernbanepakke forordning (EF) nr. 881/2004 med henblik på at bidrage til videreudviklingen af et effektivt fungerende fælles europæisk jernbaneområde, sikre et højt niveau af sikkerhed og interoperabilitet i jernbanesystemet og forbedre jernbanernes konkurrenceevne. Det Europæiske Jernbaneagentur er nu det eneste udstedelsessted for henholdsvis tilladelser til brug af jernbanekøretøjer (lokomotiver og vogne) til grænseoverskridende virksomhed og for udstedelse af fælles sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomheder, der opererer i flere medlemsstater.

## C. Social harmonisering

[Rådets Direktiv 2005/47/EF](#) af 18. juli 2005 fastsætter betingelser for anvendelse af mobile arbejdstagere, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester i jernbanesektoren. Det bygger på en aftale mellem de europæiske arbejdsmarkedsparter inden for jernbanesektoren. [Direktiv 2007/59/EF](#) af 23. oktober 2007 sigter endvidere mod at harmonisere mindstekravene til kvalifikationer og certificering af lokomotiv- og togførere i Unionen. Det fastsættes heri, at enhver lokomotivfører skal være indehaver af en licens og en attest for supplerende harmoniseret uddannelse. Direktivet foreskriver på dette grundlag gensidig anerkendelse af kvalifikationsbeviser. Siden oktober 2011 har der skullet udstedes attester eller licenser til lokomotivførere, som udfører grænseoverskridende tjenester, cabotage eller godstransport i en anden medlemsstat, eller som arbejder i mindst to medlemsstater.

## D. Adgang til jernbanevirksomhedernes erhverv

[Direktiv 95/18/EF](#) af 19. juni 1995 om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder fastsætter, at et jernbaneselskab skal have en licens for at kunne gøre brug af sin ret til adgang til alle medlemsstaters infrastruktur. Licensen udstedes af den medlemsstat, hvor selskabet har sit hjemsted, såfremt visse fælles forudsætninger er opfyldt (hæderlighed, finansiel kapacitet og faglig kompetence). Dette direktiv blev ændret ved [direktiv 2001/13/EF](#) af 26. februar 2001, som opstiller betingelser for udøvelsen (sikkerhedsmæssige, tekniske og finansielle forhold) af jernbaneselskabernes virksomhed, der gælder for hele EU, og fastsætter den godkendelsesprocedure, der muliggør udnyttelsen af jernbanefragttjenester på det transeuropæiske net.

[Direktiv 2012/34/EU](#) af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde erstattede og ophævede herefter [direktiv 95/18/EF](#) og [2001/13/EF](#).



Det opstillede i en samlet tekst principperne for udviklingen af jernbanerne (rettet mod bl.a. adskillelse af forvaltningen af infrastrukturer og transportaktiviteten), for udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og for fastsættelse af takster for brug af infrastrukturen. Generelt stimulerer dette direktiv konkurrencen ved at skabe en større gennemsigtighed i betingelserne for markedsadgang, fastsætte en klar adskillelse af regnskaberne samt styrke de nationale overvågningsorganer. Det fastsætter på en mere detaljeret måde betingelserne for adgang til nettet, tjenester og bestemmelserne for opkrævning af afgifter.

Den fjerde jernbanepakke har til formål at fuldføre det fælles europæiske jernbaneområde og forbedre interoperabiliteten. Det drejer sig især om at åbne kontrakterne om offentlige tjenester på hjemmemarkedet for konkurrence med henblik på at forbedre de nationale persontransporttjenesters kvalitet og effektivitet. Den 14. december 2016 blev [direktiv \(EU\) 2016/2370](#) (forvaltningsdirektivet) vedtaget, og det ændrede direktiv 2012/34/EU for så vidt angår åbning af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane og forvaltning af jernbaneinfrastrukturen.

Endvidere blev [direktiv 95/18/EF](#) af 19. juni 1995 om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder ændret ved [direktiv 2004/49/EF](#) af 29. april 2004, hvori det blev krævet, at alle jernbanevirksomheder skulle være i besiddelse af et sikkerhedscertifikat for at få adgang til infrastrukturen. [Direktiv 2008/110/EF](#) af 16. december 2008, også kaldet »jernbanesikkerhedsdirektivet«, ændrede direktiv 2004/49/EF. Som en del af den fjerde jernbanepakke ophævede [direktiv \(EU\) 2016/798](#) af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed direktiv 2008/110/EF.

#### E. Støjgener fra tog

[Direktiv 2002/49/EF](#) af 25. juni 2002 om vurdering og styring af ekstern støj danner grundlag for vedtagelse af fællesskabsforanstaltninger til at reducere støj fra skinnekøretøjer og -infrastrukturer. På dette grundlag blev der i 2003 vedtaget retningslinjer om beregningsmetoder for togstøj, og i juni 2006 trådte grænseværdierne for støjemission for det rullende materiel, som anvendes i EU, i kraft. I april 2011 reviderede Kommissionen i en ny beslutning TSI vedrørende jernbanesystemets rullende materiel. Kommissionen offentliggjorde den 8. juli 2008 en meddelelse om støjbegrænsningsforanstaltninger for den bestående jernbaneflåde ([COM\(2008\)0432](#)), hvori den satte som mål, at alle godsvogne skal være moderniseret inden 2015. I et forsøg på at få jernbaneselskaberne til at modernisere deres vogne med støjsvage bremsere giver [direktiv 2012/34/EU](#) mulighed for en ny støjdifferentierede afgiftsopkrævning (European Train Control System (ETCS)). De støjdifferentierede infrastrukturafgifter er først og fremmest møntet på godsvogne, som ikke overholder bestemmelserne i TSI vedrørende »rullende materiel — støjniveau« i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog. Som nævnt ovenfor blev direktiv 2012/34/EU ændret ved den fjerde jernbanepakke, nemlig [direktiv \(EU\) 2016/2370](#) af 14. december 2016 for så vidt angår åbning af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane og forvaltning af jernbaneinfrastrukturen.



## EUROPA-PARLAMENTETS ROLLE

Europa-Parlamentet har inden for sine lovgivningsmæssige beføjelser støttet de fleste af Kommissionens harmoniseringsforslag, men har også fremhævet bestemte aspekter:

1. I sin [beslutning af 11. marts 2008](#) om bæredygtig transportpolitik støttede Parlamentet udtrykkeligt indførelsen af togsikrings-/togstyrings- og signalgivningssystemet ERTMS/ETCS for at fjerne de tekniske hindringer og opfordrede til fremme af et fælles europæisk jernbaneområde.
2. I sin [beslutning af 11. marts 2009](#) om en mere miljøvenlig transport og internalisering af de eksterne omkostninger anmodede Parlamentet Kommissionen om at tage skridt til hurtigst muligt at fremlægge konkrete forslag om alle transportformer. Det opfordrede ligeledes Kommissionen til at forelægge en omfattende plan for beregning og opkrævning af de eksterne omkostninger og evaluering af disse konsekvenser på grundlag af en samlet model. Parlamentet opfordrede desuden Kommissionen til at forelægge et forslag til direktiv om indførelse af støjafhængige priser for lokomotiver og vogne og for hurtigst muligt at skabe incitamenter for jernbaneselskaberne til at gøre det rullende materiel støjsvagt.
3. I sin [beslutning af 9. september 2015](#) om »Gennemførelse af [hvidbogen](#) om transport fra 2011: status og vejen frem mod bæredygtig mobilitet«, opfordrede Parlamentet for så vidt angår jernbanetransport til en hurtig vedtagelse af den fjerde jernbanepakke. Formålet var at sikre en afbalanceret åbning af det indenlandske jernbanepassagermarked, infrastrukturforvalternes uafhængighed, konkurrencemæssige udbud af offentlige kontrakter, det højeste mulige niveau af jernbanesikkerhed og interoperabilitet og tilstrækkelige menneskelige og finansielle ressourcer til, at Det Europæiske Jernbaneagentur kan fungere som en one-stop-shop for køretøjstilladelser og sikkerhedscertificering.

Transport- og Turismeudvalget har behandlet en omarbejdning af forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om jernbanepassagerers rettigheder og pligter ([COM\(2017\)0548](#)). Europa-Parlamentet vedtog en beslutning om forslaget i november 2018. I oktober 2019 blev TRAN-udvalgets afgørelse om at indlede interinstitutionelle forhandlinger annonceret på plenarmødet ([2017/0237 \(COD\)](#)).

Esteban Coito / BENJAMIN KLAUS WILHELM BLASER  
02/2020

