



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 4. juni 2021
(OR. en)

9396/21

TRANS 358

RESULTAT AF DRØFTELSENE

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	delegationerne
Tidl. dok. nr.:	8790/21
Vedr.:	Jernbaner i spidsen for intelligent og bæredygtig mobilitet – Rådets konklusioner (den 3. juni 2021)

Vedlagt følger til delegationerne Rådets konklusioner med titlen "Jernbaner i spidsen for intelligent og bæredygtig mobilitet", der blev vedtaget af Rådet på 3798. samling den 3. juni 2021.

Jernbaner i spidsen for intelligent og bæredygtig mobilitet

– Rådets konklusioner –

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION,
SOM HENVISER TIL:

1. Det Europæiske Råds konklusioner af 12. december 2019, hvori det godkendte målet om at opnå en klimaneutral Europæisk Union senest i 2050¹, og Kommissionens meddelelse af 11. december 2019 om en europæisk grøn pagt²
2. EU's transportministres fortsatte engagement i jernbaner³ som udtrykt sidste år i
 - a) den politiske erklæring til støtte for en europæisk dagsorden for international passagertransport med jernbane, der blev fremlagt på den uformelle videokonference mellem EU's transportministre den 4. juni 2020, og
 - b) ministererklæringen om innovativ transport i godstogskorridorer fra Berlinkonferencen den 21. september 2020
3. Kommissionens meddelelse af 9. december 2020 om en "strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet – en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden"⁴, med henblik på at fordoble jernbanegodstransporten og tredoble jernbanepassagertransporten med højhastighedstog senest i 2050
4. Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse (EU) 2020/2228 af 23. december 2020 om et europæisk år for jernbanetransport (2021)⁵

¹ EUCO 29/19.

² COM(2019) 640 final, ST 15051/19 + ADD 1.

³ Norges og Schweiz' transportministre deltager regelmæssigt.

⁴ COM(2020) 789 final, ST 14012/20 + ADD 1.

⁵ EUT L 437 af 28.12.2020, s. 108.

5. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/241 af 12. februar 2021 om oprettelse af genopretnings- og resiliensfaciliteten⁶ og den kommende vedtagelse af endnu en forordning om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten
6. den uformelle videokonference den 30. marts 2021 mellem EU's transportministre, hvor ministrene tog stilling til det portugisiske formandskabs uofficielle dokument "How to Accelerate Modal Shift to Rail: different paths to a common goal" (hvordan kan et skift i transportform til jernbaner fremskyndes: forskellige veje til et fælles mål),

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION

7. NOTERER SIG, at EU's jernbanesystemer har gennemgået grundlæggende reguleringsmæssige reformer gennem fire lovgivningspakker, der blev vedtaget i 2001⁷, 2004, 2007 og 2016; GLÆDER SIG OVER de positive virkninger af disse reformer med hensyn til markedsåbning og teknisk harmonisering, som delvis er opnået og delvis ventes;
8. ANERKENDER, at de reguleringsmæssige rammer på EU-plan og nationalt plan er yderst komplekse og forskelligartede, og UNDERSTREGER, at der skal gøres en yderligere indsats for at sikre de økonomiske og driftsmæssige fordele ved teknisk harmonisering, navnlig for grænseoverskridende jernbanetjenester, samtidig med at de forskellige udgangspunkter i medlemsstaterne og deres forskellige organisatoriske strukturer anerkendes; UNDERSTREGER betydningen af en fuldstændig gennemførelse af den eksisterende EU-lovgivning; UNDERSTREGER, at fremtidige EU-lovgivningsforslag bør bygge på en omhyggelig analyse af den aktuelle situation og også bør sigte mod forenkling, hvor det er muligt;
9. ANERKENDER, at nogle medlemsstater ikke tilbyder konnektivitet gennem jernbaner, og at intelligent og bæredygtig mobilitet derfor kun kan opnås gennem andre transportformer; ANERKENDER også, at nettene i andre medlemsstater er isolerede, og at bestræbelserne på at øge interoperabiliteten derfor ikke forbedrer præstationerne;

⁶ EUT L 57 af 18.2.2021, s. 17.

⁷ Den første jernbanepakke var omarbejdningen i 2012 ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (EUT L 343 af 14.12.2012, s. 32).

10. UNDERSTREGER, at yderligere teknisk harmonisering med henblik på øget interoperabilitet mellem de nationale net vil støtte det indre marked for internationale jernbanetjenester, Unionens jernbanesystemer og effektiviteten; UNDERSTREGER desuden jernbanernes bidrag til Unionens økonomi og dens industrigrundlag, herunder dens globale konkurrenceevne, som også vil drage fordel af forskning, innovation og teknisk harmonisering; SER derfor FREM TIL det nye fællesforetagende for Europas jernbaner, som bør spille en afgørende rolle i forskningen i de nye digitale teknologier inden for jernbaner og dermed skabe en koordineret tilgang med sektoren til den overordnede udvikling af jernbanesystemerne. Dette bør også føre til en hurtigere udvikling af de tekniske reguleringsrammer under hensyntagen til den tid, der var nødvendig for at bringe tidligere standarder i anvendelse;
11. MENER, at behovet for både at stræbe efter klimaneutral, miljøvenlig⁸ mobilitet og at sikre et modstandsdygtigt og sammenkoblet transportsystem, navnlig i krisetider, som covid-19-pandemien har vist, placerer jernbaner i en central position i det fremtidige transporttilbud;
12. UNDERSTREGER betydningen af en løbende dialog mellem offentlige myndigheder, relevante interessenter, arbejdsgivere, arbejdstagere og jernbanetransportbrugere for at sikre, at alle nyder godt af fordelene ved jernbanetransport; NOTERER SIG i denne forbindelse Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs sonderende udtalelse af 24. marts 2021 med titlen "Det fælles europæiske jernbaneområde" efter anmodning fra det portugisiske formandskab⁹;
13. SER FREM TIL den planlagte revision af EU-lovgivningen om godstogskorridorer¹⁰ og om det transeuropæiske transportnet (TEN-T)¹¹;

⁸ Jernbanesektoren giver et lille CO₂-fodaftryk, lave emissioner, lav arealanvendelse og en lang livscyklus for det rullende materiel, samtidig med at det mindsker trafikbelastningen og øger luftkvaliteten i byområder.

⁹ EØSU TEN/727, ST 7614/21.

¹⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010 af 22. september 2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport (EUT L 276 af 20.10.2010, s. 22).

¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1).

I. Skift i transportform

14. UNDERSTREGER, at jernbanetransport kun tegner sig for 0,4 % af de transportrelaterede CO₂-emissioner, selv om den udgør 8 % af passagertransporten og 19 % af godstransporten i Europa¹². Derfor er et skift i transportform fra kulstofintensive transportformer til jernbanetransport formentlig det mest effektive middel til at dekarbonisere transporten i store dele af Unionens område;
15. NOTERER SIG, at de betydelige bestræbelser med henblik på markedsåbning og teknisk harmonisering, der hidtil er gjort, har stabiliseret jernbanetransporttjenesters andel på et hurtigt voksende marked, hvor kundernes forventninger også er steget, men at der endnu ikke er opnået et markant skift til jernbanetransport trods de fremskridt, der er gjort i enkelte markedssegmenter;
16. ANERKENDER, at fremskridt hen imod et skift i transportform vil kræve, at jernbanernes tiltrækningskraft og konkurrenceevne styrkes gennem forbedring af jernbanetjenester, der er tilpasset kundernes behov, og en effektiv optimering af multimodale løsninger mellem jernbanetransport og andre transportformer; fremskridt bør også fremmes gennem et effektivt samarbejde mellem de relevante medlemsstater og mellem infrastrukturforvalterne. Samlet set vil et reelt skift i transportform kræve en stigning i jernbanetrafikmængden, der overstiger den økonomiske vækst;
17. FINDER DET VIGTIGT, at regelmæssige politikevalueringer, der måler graden af effektiv markedsåbning og teknisk harmonisering, suppleres med en analyse af politikken indvirkning på skiftet i transportform, den økonomiske og sociale samhørighed, miljøforholdene, systemeffektivitet, infrastrukturafgifter, serviceniveauer og arbejdsvilkår;
18. UDTRYKKER i denne forbindelse TILFREDSHED MED de igangværende initiativer med henblik på at udarbejde en fremadrettet og mere driftsmæssig analyse af skiftet i transportform ved at vurdere de mulige fremskridt under givne betingelser og under forudsætning af specifikke forbedringer af infrastrukturens kvalitet og konnektivitet under hensyntagen til alle former for indenlandsk og international trafik samt Kommissionens tilsagn om at udvikle et "indeks for jernbanekonnektivitet"; OPFORDRER TIL, at der foretages en evaluering af de mellemlange forbindelser mellem større byer;

¹² Jf. Europa-Kommissionen, Statistical pocketbook 2020, tabel 3.2.12, 2.3.3 og 2.2.3 (ekskl. rørledningstransport).

II. Modstandsdygtighed

19. NOTERER SIG, at transport er en af de sektorer, der har været hårdest ramt af covid-19-pandemien, med økonomiske skader som følge af kraftige fald i rejser og turisme, afbrydelser i forsyningskæderne, indkomsttab for jernbaneoperatører og reduceret konnektivitet i hele EU. Dette har medført betydelige økonomiske tab for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere og har haft den alvorligste indvirkning på jernbanepassagertransport, hvor det kan have forsinket eller stået i vejen for projekter med henblik på nye investeringer og tjenester. Samtidig har jernbanetransport vist sig at være den mest modstandsdygtige transportform, navnlig i form af uledsaget kombineret transport;
20. NOTERER SIG, at en målrettet indsats fra transportministrenes side i samarbejde med Den Europæiske Union og alle relevante interessenter har hjulpet jernbanesektoren med at håndtere de negative økonomiske virkninger af krisen, som har bragt nogle interessenter på randen af sammenbrud, og dermed sikrer, at denne væsentlige tjeneste og dette vigtige offentlige gode kan overleve;
21. MENER, at denne krise har afsløret behovet for at styrke modstandsdygtigheden og beredskabsforanstaltningerne og for at forbedre jernbanenettets tilgængelighed, sammenhæng og koordinering og prioritere forbedringen af grænseoverskridende forbindelser højere som led i et transeuropæisk jernbanenet, der vil udgøre rygraden i modstandsdygtige og bæredygtige mobilitetsveje; OPFORDRER Kommissionen TIL at redegøre for de fremskridt, der er gjort med udarbejdelsen af en beredskabsplan for transport for bedre at kunne håndtere pandemien og andre større kriser;

III. Europæisk jernbanepassagertransport

22. UNDERSTREGER, at der, selv om andelen af international jernbanepassagertransport er lav¹³ på EU's samlede marked for jernbanepassagerer, er opmuntrende tegn fra både udbuds- og efterspørgselssiden, som tyder på, at der er mulighed for en betydelig stigning i løbet af næste årti. De igangværende projekter, f.eks. projekter, der har til formål at genoplive europæiske nattog, vidner om entusiasme og mangfoldighed;
23. KONSTATERER, at der er store forskelle i, hvordan international jernbanepassagertransport, infrastruktur og net udvikles i forskellige dele af Europa, bl.a. som følge af kundernes efterspørgsel, politiske valg, geografi, befolkningstæthed og økonomisk integration mellem grænseregioner;
24. GLÆDER SIG OVER oprettelsen af platformen for international jernbanepassagertransport (IRP), som involverer en bred vifte af interessenter, og de praktiske skridt, som denne platform har taget, og NOTERER SIG udviklingen af konceptet Trans Europe Express 2.0 (TEE 2.0); SER MED TILFREDSHED PÅ, at Kommissionen i løbet af dette år agter at fremlægge en handlingsplan til fremme af passagertransport over lange afstande og på tværs af landegrænser, UNDERSTREGER behovet for samarbejde mellem medlemsstaterne og Den Europæiske Union for at fjerne markedsbarrierer og OPFORDRER Kommissionen til at forelægge en statusrapport inden næste år med overvejelser om resultaterne af dens handlingsplan;
25. TILSKYNDER TIL yderligere udvikling af den europæiske jernbanepassagertransport. På kort og mellemlang sigt bør dette opnås ved at supplere de eksisterende tjenester og fokusere på passagerernes erfaringer, fair konkurrence, omfattende ruteplanlægning og billetudstedelse, der tilbydes af jernbanevirksomheder og tredjepartsbilletudstedere, direkte forbindelser med regional transport, lokal transport og bytransport samt procedurer for kapacitetstildeling, uden at dette berører medlemsstaternes og infrastrukturforvalternes kompetencer i denne henseende, og fjernelse af tekniske og driftsmæssige hindringer, navnlig i grænseoverskridende områder og terminaler;

¹³ 7 % af de samlede passagerkilometer, Europa-Kommissionen, Statistical pocketbook 2020, tabel 3.2.12.

26. ANERKENDER, at yderligere udvikling af dette segment kræver fjernelse af de resterende infrastrukturflaskehalse i Unionens jernbanesystem, gennemførelse af TEN-T's hovednet og det samlede net, udvikling af et højhastighedsnet, indkøb af interoperabelt rullende materiel og fuld gennemførelse af European Rail Traffic Management System (ERTMS) som beskrevet i de nationale gennemførelsesplaner, således at trafikafbrydelser minimeres;
27. ANERKENDER mangfoldigheden af nationale tilgange til tilrettelæggelse af jernbanepassagertransport og UNDERSTREGER, at tjenester med åben adgang som reaktion på efterspørgslen på markedet er afgørende for at udvide skiftet i transportform til jernbanetransport, hvilket skal kombineres med en bred innovationskultur og en dynamisk jernbaneøkonomi; ANERKENDER, at medlemsstaterne i visse tilfælde kan overveje at anvende kontrakter om offentlig tjeneste på deres område i forbindelse med international jernbanepassagertransport ud over national jernbanepassagertransport for at skabe det ønskede transporttilbud; SER i den forbindelse FREM TIL Kommissionens revision af retningslinjerne for fortolkningen af forordning (EF) nr. 1370/2007¹⁴;

IV. Europæisk jernbanegodstransport

28. FORVENTER, at fremskridt hen imod færdiggørelse af det transeuropæiske transportnets (TEN-T's) hovednet inden for den fastsatte tidsramme, en udbredt udrulning af European Rail Traffic Management System (ERTMS), både fast og mobilt udstyr, ledsaget af en gradvis lukning af nedarvede kommunikationssystemer, og yderligere harmonisering af de tekniske og driftsmæssige krav vil føre til en mere effektiv, mindre bekostelig og bedre integreret jernbanetransport og dermed give mulighed for fortsat vækst inden for jernbanegodstransport;

¹⁴ Retningslinjer for fortolkningen af forordning (EF) nr. 1370/2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej (EUT C 92 af 29.3.2014, s. 1).

29. FORVENTER, at jernbanegodstransport styrkes yderligere af den koordinerede indførelse af nye innovationer, navnlig inden for digitalisering og automatisering, så længe indførelsen heraf ud fra et cost-benefit-synspunkt bidrager til at øge jernbanesektorens konkurrenceevne; BEMÆRKER, at digital udveksling af oplysninger, herunder sporingssystemer, vil udgøre et vigtigt skridt i retning af at integrere jernbanegodstransport i forsyningskæden og gøre jernbanegodstransport til et mere pålideligt valg for speditører;
30. FORVENTER med hensyn til den europæiske grønne pagt, hvori Europa-Kommissionen anfører jernbanegodstransport som en topprioritet, at dette initiativ vil bygge på alle de indhøstede erfaringer og den bedste praksis, der allerede er udviklet gennem godstogskorridorerne, og samtidig fremme innovation inden for nye teknologier, digitalisering og driftskoncepter for at opnå et mere integreret driftsnet med henblik på konkurrencebaseret jernbanegodstransport;
31. NOTERER SIG, at Unionens jernbanenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport, som udgøres af godstogskorridorerne, har vist sig at være meget effektivt med hensyn til at udvikle samordnede aktioner og fælles foranstaltninger blandt de interessenter, der er ansvarlige for driften, samtidig med at det bl.a. fremmer en styrkelse af jernbanegodstransportens modstandsdygtighed i tilfælde af større kriser og gennemførelsen af de nødvendige beredskabsforanstaltninger;
32. ANERKENDER det arbejde, der allerede er udført i godstogskorridorerne, SER MED TILFREDSHED PÅ medlemsstaternes tilsagn om at fortsætte deres samarbejde med Europa-Kommissionen og koordinatorene for TEN-T-hovednettets korridorer, UNDERSTREGER betydningen af at udvikle yderligere infrastrukturkapacitet og ruter i godstogskorridorerne i overensstemmelse med markedets krav og kundernes behov og OPFORDRER TIL, at godstogskorridorerne funktion styrkes på en koordineret måde;

V. Net, investeringer og konnektivitet

33. KONSTATERER, at TEN-T-nettet har været yderst vigtigt for udviklingen af et sammenhængende interoperabelt jernbanenet med høj kapacitet i hele Unionen og også for forbindelsen heraf med havne, lufthavne, vejterminaler og terminaler ved indre vandveje. Selv om TEN-T-nettet ikke på egen hånd har formået at få bugt med de store skævheder i jernbanenettets dækning og tæthed, har det gennem Connecting Europe-faciliteten og andre EU-finansieringsinstrumenter gjort det muligt for mange medlemsstater med mindre investeringskapacitet støt, om end langsomt, at opgradere og forbedre forbindelserne mellem deres net;
34. UNDERSTREGER betydningen af en sammenhængende TEN-T-politik med projekter, der fremmer udviklingen af højhastighedstjenester og internationale tjenester til jernbanepersontransport mellem de vigtigste byknudepunkter og letter en mere konkurrencedygtig jernbanegodstransport; UNDERSTREGER, at dette er en af forudsætningerne for at nå målene i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet; OPFORDRER TIL initiativer, der har til formål at tilbyde jernbaneforbindelser, som kan erstatte kortdistanceflyvninger, når det er muligt;
35. ANERKENDER I LYSET AF det politiske mål om en klimaneutral økonomi, at de nationale budgetter i mange medlemsstater fortsat er under pres fra den tidligere økonomiske krise og den nuværende pandemi, og at offentlige investeringer i transport i disse medlemsstater kun lige akkurat har ligget på det niveau, der er nødvendigt for at sikre vedligeholdelse;
36. UNDERSTREGER, at jernbanesektoren vil skulle gøre bedst mulig brug af EU's finansieringsinstrumenter. Jernbanetransportinfrastrukturen er blevet udpeget som det segment, der har størst behov for investeringer for at færdiggøre TEN-T-nettet og modernisere det eksisterende net; UDTRYKKER derfor TILFREDSHED MED, at medlemsstaterne planlægger at anvende de ressourcer, der stilles til rådighed af genopretnings- og resiliensfaciliteten og den flerårige finansielle ramme 2021-2027, til at forbedre jernbanesektorens konkurrenceevne og støtte dertil knyttede investeringer i jernbaneinfrastruktur;

37. UNDERSTREGER, at systemintegration med andre transportformer, herunder søtransport, indre vandveje, luft- og vejtransport, tilbud om bytransport og aktiv mobilitet, er afgørende for at holde områder forbundet og opnå skiftet i transportform. Det er derfor nødvendigt at øge mulighederne for omstigning mellem transportformer, udvide kapaciteten i eksisterende omstignings- og omladningsanlæg og forbedre den intermodale trafikstyring;
38. ANERKENDER, at der er behov for store investeringer fra sektorens side i det internationale rullende materiel til store afstande. Finansiering vil kunne støttes gennem garantier på EU-plan for at udnytte innovationer, opgradere til nye tekniske specifikationer, øge fleksibiliteten, sikkerheden og komforten og diversificere serviceudbuddet; ANERKENDER også, at der er et presserende behov for investeringer fra den private sektor, og MINDER medlemsstaterne OM eksistensen af internationale aftaler og traktater, som letter private investeringer, f.eks. Luxembourg-jernbaneprotokollen til Cape Town-konventionen¹⁵;
39. OPFORDRER Kommissionen til at undersøge mulige ordninger på europæisk plan til støtte for jernbaneoperatører på en ikkediskriminerende måde og forelægge resultaterne for Rådet; NOTERER SIG under hensyntagen til jernbanesektorens særlige forhold, at Kommissionen har til hensigt at revidere reglerne for tildeling af statsstøtte.
-

¹⁵ Protokol om specifikke forhold for rullende jernbanemateriel i tilknytning til konventionen om internationale sikkerhedsrettigheder i mobilt udstyr (EUT L 331 af 16.12.2009, s. 4).