



Järnvägskorridorer för godstransport

Näringsdepartementet

2007-12-03

Dokumentbeteckning

KOM (2007) 608 slutlig

Kommissionens meddelande till rådet och parlamentet - Mot ett järnvägsnät för godstransporter

SEK (2007) 1322

SEK (2007) 1324

SEK (2007) 1325

Sammanfattning

I meddelandet föreslås att en korridorbaserad kärna till ett transeuropeiskt järnvägsnät för godstransporter inrättas. Huvudmotivet är att öka järnvägens förmåga att betjäna den inre marknaden med godstransporter. Såväl lagstiftningsåtgärder som investeringsåtgärder kommer att krävas för att realisera förslaget. Åtgärderna, som sannolikt presenteras under hösten 2008, kommer troligen att behöva bestå av EG-reglering av både särskilda korridorförvaltare och trafiken i korridorerna samt av verksamhet i korridoranslutna terminaler. Därtill kommer investeringar på nationell nivå att krävas för att ge korridorerna nödvändiga egenskaper för att tillåta effektiv godstågtrafik i dem. Kommissionen anser också att godskorridorerna ska ingå i TEN-T-nätet. Åtgärderna kommer att kräva ändringar i svensk rätt och sannolikt också att påverka inriktningen av framtida investeringar i det statligt förvaltade järnvägsnätet. **Regeringen välkomnar initiativet** samt:

- kan acceptera att den närmare utformningen av åtgärder utgår från en korridoransats under förutsättning att de särskilda problem som uppstår när det saknas alternativ infrastruktur att förlägga persontrafik till beaktas på ett tillfredställande sätt såväl vid

fastställandet av vilka linjer som ska ingå i godskorridorerna som vid utformning av regleringen av trafiken i dem,

- konstaterar att medlemsstaterna själva avgör i vilken takt investeringar i infrastruktur och andra anläggningar inom korridorerna ska genomföras.

2007/08:FPM29

1 Förslaget

1.1 Innehåll

Meddelandet är en del av kommissionens nyligen offentliggjorda åtgärds paket för godstransporter. Paketet, som totalt innehåller 3 meddelanden och 2 arbetsdokument, syftar till att stödja utvecklingen av godslogistik, öka järnvägens konkurrenskraft, skapa ett ramverk för att möjliggöra investeringar i syfte att modernisera Europas hamnar, ställa godstransporterna till sjöss på en mer jämbördig fot med de övriga trafikslagens godstransporter och utvärdera utvecklingen av motorvägar till sjöss.

Problemen och möjligheterna

I meddelandets första punkt diskuteras problemen med och möjligheterna för godstransporterna på järnväg. Problemen består i att järnvägen fortsätter att tappa andelar av den totala mängden godstransporter i Europa. Huvudorsaken är den låga kvalitetsnivån på järnvägens godstransporter, sett i relation till andra trafikslag. Möjligheterna för järnvägssektorn anges dels bestå i att öka kvaliteten i sina egna godstransporter, dels i att kvaliteten på framförallt godstransporterna på väg blir allt svårare att upprätthålla. Ökande trängsel, det ökande oljepriset och de allt större miljöproblemen är faktorer som negativt påverkar eller sannolikt kommer att påverka efterfrågan på lastbilstransporter. Kommissionen ser också tecken på att tidpunkten är väl vald för att öka kvaliteten på järnvägens godstransporter. Järnvägen har en stor och delvis outnyttjad potential för att effektivt transportera stora volymer gods långa sträckor. Det ökade handelsutbytet kan förväntas leda till fortsatt ökning av långdistans- och containertransporter och därmed öka lönsamheten i åtgärder för att utnyttja järnvägens outnyttjade potential. Kommissionen pekar slutligen på att de åtgärder som redan vidtagits på EU-nivå ännu inte fått avsedd effekt. Järnvägssystemen och järnvägstrafiken i Europa är därför fortfarande utformade för att kunna betjäna de traditionella nationella marknaderna, vilket delvis rimmar illa med gemenskapspolitikens inriktning. De redan vidtagna åtgärderna utgör dock en nödvändig grund för de ytterligare åtgärder kommissionen föreslår.

Förslaget och syftet bakom det

I punkt 2 presenteras meddelandets förslag – en korridorbaserad kärna till ett framtida europeiskt järnvägsnät för godstransporter. Syftet bakom förslaget

är att skapa bättre förutsättningar för en kvalitetshöjning inom främst järnvägens container- och långväga godstransporter.

För att realisera syftet anges att bl.a. ytterligare harmonisering av de olika nationella, ibland t.o.m. järnvägsnätsspecifika, procedurerna inom järnvägsdriften behövs. I vissa fall, t.ex. vad gäller fördelning av infrastrukturkapacitet, krävs dessutom ett bättre samarbete mellan infrastrukturförvaltarna, men även ytterligare lagstiftningsåtgärder. Harmonisering av procedurer förutsätter inte sällan investeringar i infrastruktur och andra anläggningar i syfte att uppnå ökad teknisk enhetlighet, t.ex. i samma typ av trafikledningssystem. Kraftiga variationer i infrastrukturens egenskaper kan också påverka investeringsbehovet. Godstågstransporternas konkurrenskraft avgörs ofta i praktiken av egenskaperna hos de sektioner av infrastrukturen längs tågets rutt som tillåter lägst hastighet, vikt och längd.

Korridoransatsen har valts för att tvinga fram en synkronisering av olika för godstransporternas kvalitet behövliga åtgärder på åtminstone medellång sikt, men inom ramen för en rimlig investeringsnivå. Alternativen anges vara att avvakta effekterna av redan vidtagna åtgärder och avstå från att vidta nya åtgärder respektive att vidta ytterligare åtgärder, men på ett från persontrafiken helt separerat europeiskt godsjärnvägsnät. Det förra alternativet förkastas p.g.a. att det inte ger tillräcklig nytta tillräckligt snabbt och det senare p.g.a. att det blir för dyrt i förhållande till nyttan.

Hur kan förslaget realiseras

I punkterna 3 och 4 diskuteras vilka typer av åtgärder som krävs för att åstadkomma en korridorbaserad kärna till ett framtida europeiskt järnvägsnät för godstransporter som ska bygga på/ingå i TEN-T-nätet. Kommissionen anger att den avser att:

- uppmana medlemsstaterna att inrätta transnationella godstransportkorridorer, varje medlemsstat ska delta i minst 1 korridorsamarbete år 2012,
- föreslå en rättslig definition av ”en godsorienterad korridorstruktur” och också föreslå ansvar och befogenheter för detta subjekt (investeringar, avgifter, kapacitetsfördelning - kund- och anläggningsansvar),
- undersöka möjligheten att utvidga den rättsliga ramen inom gemenskapen för de tekniska krav som anläggningarna i godstransportkorridorerna måste uppfylla,
- lägga fram ytterligare lagstiftningsförslag rörande dels procedurer och prioritetskriterier vid kapacitetsfördelning (vid konstruktion av tågplanen såväl som vid trafikledning) för att effektivisera de internationella transporterna, dels obligatorisk rätt för andra än järnvägsföretag att ansöka om och förfoga över infrastrukturkapacitet,

- uppmuntra ”korridorstrukturen och infrastrukturförvaltarna att med andra berörda aktörer inrätta ett för godstransporterna i korridorerna anpassat nät av terminaler och terminaltjänster samt se över möjligheten att utöka befintliga bestämmelser om tillträde till terminaler och villkoren för utnyttjande av terminaltjänster.

Kommissionen pekar slutligen på vikten av att de i detta sammanhang aktuella åtgärderna samordnas med alla andra åtgärder riktade mot järnvägssektorn som samtidigt vidtas på EU-nivå (främst regleringsåtgärder utan direkt koppling till godskorridorinitiativet) respektive bör vidtas på nationell nivå (främst investeringar). Ansvar för detta måste av naturliga skäl delvis ligga nationellt.

1.2 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Förslaget utgörs av ett meddelande och får därför ingen omedelbar effekt på svenska regler. De lagförslag som meddelandet ytterst kan komma att resultera i kan dock få ingripande effekter på järnvägslagens (2004:519) och järnvägsförordningens (2004:526) bestämmelser om avgifter och kapacitetsfördelning. Nya bestämmelser om krav på anläggningars egenskaper kan också bli aktuella att införa. Slutligen kan inriktningen på framtida infrastruktur- och andra anläggningsinvesteringar i järnvägssektorn komma att påverkas av de förslag som kan följa av detta meddelande.

1.3 Budgetära konsekvenser

De lagstiftningsförslag som meddelandet resulterar i kan, beroende på vald utformning, få budgetära konsekvenser. Indirekt kan de påverka inriktningen och möjligen också takten på infrastruktur- och andra anläggningsinvesteringar i järnvägssektorn.

2 Ståndpunkter

2.1 Svensk ståndpunkt

Regeringen instämmer i att det behövs åtgärder för att bättre kunna utnyttja järnvägens potential att på ett hållbart sätt effektivt transportera stora volymer gods på långa sträckor i Europa. Hittills vidtagna åtgärder har inte i tillräcklig utsträckning fått avsedda positiva effekter. Det är därför angeläget att vidta ytterligare åtgärder på EU-nivå för att öka järnvägens förmåga att betjäna den inre marknaden med godstransporter.

Regeringen välkomnar därför initiativet samt:

- kan acceptera att den närmare utformningen av åtgärder utgår från en korridoransats under förutsättning att de särskilda problem som uppstår när det saknas alternativ infrastruktur att förlägga persontrafik till beaktas på ett tillfredställande sätt såväl vid

fastställandet av vilka linjer som ska ingå i godskorridorerna som vid utformning av regleringen av trafiken i dem,

- konstaterar att medlemsstaterna själva avgör i vilken takt investeringar i infrastruktur och andra anläggningar inom korridorerna ska genomföras.

2007/08:FPM29

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Ännu inte kända

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Ännu inte kända

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Meddelandet har inte remissbehandlats. Synpunkter har dock inhämtats underhand från Banverket och Järnvägsstyrelsen. Ingen av myndigheterna har något att erinra rörande meddelandets problembeskrivning. Bägge myndigheterna har dock pekat på de potentiella svårigheter den föreslagna korridoransatsen kan medföra för länder som Sverige, vars järnvägsnät har låg densitet och där linjerna trafikeras av både gods- och persontrafik. En icke-flexibel prioritering av godstransporter på en korridor som bygger på TEN-T-nätet och omfattar Öresundsbron samt hela eller delar av södra stambanan skulle kunna få oacceptabla konsekvenser för den svenska järnvägens persontrafik. Banverket har också pekat på de ansträngningar som under senare år gjorts för att underlätta godstransporter med järnväg till och från Göteborg. I praktiken har en slags multimodal korridor byggts upp med viktiga noder i hamnarna i Rotterdam och Göteborg. Järnvägsförbindelserna till bägge dessa hamnar har också expanderat under senare år. Förekomsten av denna multimodala korridor minskar behovet av en kapacitetsstark korridor med prioritet för godstransporter från Mellansverige och över Öresundsbron ner till kontinenten.

3 Övrigt

3.1 Fortsatt behandling av ärendet

Meddelandet kommer att bli föremål för behandling i rådets transportarbetsgrupp och i parlamentet, men det är fortfarande oklart när. Därefter kommer sannolikt en expertgrupp att tillsättas för att fram till hösten 2008 utarbeta detaljerade förslag. Kommissionen planerar därefter att, på grundval av expertgruppens arbete, lägga fram konkreta förslag för rådet och parlamentet, bl.a. lagstiftningsförslag.

-

3.3 Fackuttryck/termer

TEN-T-nätet: Det transeuropeiska transportnätet, som innehåller såväl järnvägslinjer som vägar. I Sverige ingår bl.a. hela eller delar av Södra stambanan, Ostkustbanan, Bottniabanen och Västra stambanan i TEN-T-nätet, som upprättats och revideras på grundval av särskilda beslut på EU-nivå.