

**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Likelydende brev
Se vedlagte liste

Deres ref

Vår ref
09/1838- EMO

Dato
27.05.2009

Forslag til forordning om et europeisk jernbanenett for konkurransedyktig godstransport - Høringsbrev

EU-kommisjonen la frem sitt utkast til forordning (KOM(2008)852) 11.desember 2008. Norge skal vurdere om den er relevant og akseptabel ift. EØS-avtalen og ved behov søke å påvirke innholdet i forordningen. Det er ikke tatt stilling til hvordan forordningen bør implementeres i norsk rett dersom den blir tatt inn i EØS-avtalen.

Forslaget fra Kommisjonen i dansk versjon kan lastes ned fra internett:
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0852:FIN:DA:PDF>

Endringene i forslaget som ble vedtatt i Parlamentet 23. april 2009 fremgår av denne lenken:
<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2009-0285+0+DOC+XML+V0//DA>

Dersom det ønskes utskrifter av ovenstående dokumenter, kan dette fås ved henvendelse til departementet.

Forslaget til forordning har ikke vært behandlet i Rådet.

Departementet ønsker synspunkter fra høringsinstansene på innholdet i forslaget og hvilke konsekvenser det vil kunne få for norske interesser, herunder antatte kostnader og overføringseffekt fra vei til bane. Vi ønsker også synspunkter på hvilken strekning en eventuell korridor fra Norge bør omfatte.

Frist for uttalelse: 25. august 2009.

Postadresse:
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Kontoradresse:
Akersg. 59

Telefon
22 24 90 90 / 22248301
Org. nr.:
972 417 904

Veg- og baneavdelingen
Telefaks:
22 24 95 72

Saksbehandler:
Eivind Moe
22 24 83 19

Bakgrunn

Forslaget til forordning om et europeisk jernbanenett for konkurransedyktig godstransport har sin bakgrunn i EUs felles transportpolitikk hvor målet er et effektivt transportsystem som belaster miljøet minst mulig. Dette skal blant annet oppnås ved å utnytte de enkelte transportmidlers fortinn.

Godstrafikken på jernbane er fullt liberalisert fra 1. januar 2007. Men den internasjonale trafikken er med visse unntak lite effektiv mht framføringstid og pålitelighet og flere steder er kapasiteten for liten i forhold til etterspørselen. EU har i de senere år satt i verk tiltak for å bedre situasjonen, herunder teknisk harmonisering av rullende materiell og infrastruktur (for eksempel korridorer med det nye signalsystemet ERMTS) og finansielle bidrag til infrastrukturtiltak (særlig TEN-T).

Det er også utviklet administrative samarbeidsløsninger på siden av EU, både på en alleuropeisk basis, som RNE-samarbeidet (RailNetEurope) mellom 34 infrastrukturforvaltere, og samarbeidsprosjekter knyttet til visse viktige transportkorridorer som involverer både infrastrukturforvaltere, transportører og vareeiere. Kommisjonen mener imidlertid at det trenges ytterligere fellesskapslovgivning for å nå de transportpolitiske mål.

Hovedinnholdet i Kommisjonens forslag

Forslaget til forordning er delt i tre hoveddeler: Valg og etablering av godskorridorer, investeringer i godskorridorene og forvaltning (herunder trafikkstyring) av korridorene.

Utgangspunktet er at alle land med internasjonal godstrafikk skal tilknyttes minst én korridor. Korridoren velges ut fra deres betydning og etter forslag fra medlemsstatene. Korridoren skal være operativ senest tre år etter at forordningen er trådt i kraft.

Det skal opprettes et styre for hver korridor bestående av berørte infrastrukturforvaltere. Styret vedtar utviklings- og investeringsplaner og koordinerer vedlikeholdsarbeider. Investeringene er imidlertid basert på nasjonale midler, med unntak av tiltak som støttes innen for rammen av TEN-T (prosjekter i Norge kan ikke finansieres med TEN-T-midler).

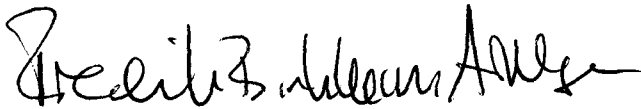
Det etableres en "One Stop Shop" for søknader om ruteleier i korridoren, herunder søknader fra andre enn togselskapene. Styret utarbeider regler for godsprioriteter og prosedyrer for koordinering av trafikkstyringen langs korridoren. Styret følger også opp kvalitetsindikatorer. De respektive lands tilsynsorganer skal koordinere sin virksomhet i korridoren.

Antatte konsekvenser ved norsk deltakelse

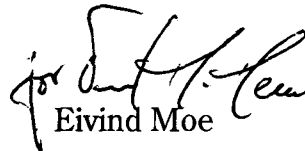
Hvis Norge skal delta med en korridor vil det oppstå forpliktelser i tillegg til forpliktelser knyttet til TEN-T, og avtale om Jernbaneløstasjons deltakelse i RNE. Det vil bli administrative kostnader ved opprettelse av styre mv. for korridoren og det kan tenkes at det blir nødvendig med investeringer på et tidligere tidspunkt enn dersom man kun hadde nasjonale prioriteringer for øye.

Ved valg av godstransportkorridor i Norge vil det være naturlig å basere seg på det nordiske trianglet i TEN-T og dermed innlemme strekningen Malmö-Göteborg-Kornsjo-Alnabru i korridoren som skal gå fra Sverige til kontinentet. Det er foreslått at denne korridoren bygger på korridor B i ERMTS-prosjektet og som har Napoli som endepunkt. Hva som blir den endelige korridoren, vil bli bestemt senere, jf. prosedyren for valg av korridorer.

Med hilsen



Fredrik Birkheim Arnesen e.f.



Eivind Moe

Likelydende brev sendt til:

CargoLink AS

Finansdepartementet

Green Cargo AB

Hector Rail AB

Jernbaneverket

Kommunal- og regionaldepartementet

Landsorganisasjonen i Norge

Logistikk- og transportindustriens
landsforening

Norsk Jernbaneforbund

Norsk Lokomotivmannsforbund

NSB AS

Nærings- og handelsdepartementet

Næringslivets Hovedorganisasjon

Ofofbanen Drift AS

Statens jernbanetilsyn

Transportbrukernes Fellesorganisasjon

Utenriksdepartementet