



EUROPA-KOMMISSIONEN
GENERALDIREKTORATET FOR MOBILITET OG TRANSPORT

Direktorat C - Land
Kontor C.3 - Fælles europæisk jernbaneområde
Kontorchef

Bruxelles **28 OCT. 2016**
MOVE/C.3/MW/jt D (2015)

Kjeld A. Larsen
Formand for Rådet for Bæredygtig Trafik

E-mail: kjeld.allan.larsen@gmail.com

Støtte til nattog og nattrafik i Europa

Kære Kjeld Larsen

Kommissær Bulc har bedt mig takke dig for din e-mail af 27. maj 2016 og på hendes vegne beklage for det sene svar.

Kommissionen er klar over, at visse europæiske internationale tjenester, især nattog, i stigende grad bliver afskaffet.

Det er i første omgang op til jernbaneselskaberne at beslutte, hvilke tjenester de vil tilbyde, baseret på deres individuelle forretningsforhold. Disse beslutninger tages på baggrund af forskellige elementer såsom driftsomkostninger, efterspørgslen blandt passagererne, kvaliteten af tjenesteydelserne og sporadgangsafgifter.

Jernbanelovgivningen giver medlemsstaterne tilstrækkeligt råderum til at støtte de jernbanetjenester, som de anser for at være vigtige, herunder nattog, ved at justere adgangsafgifterne. Ved at indføre princippet om, at sporadgangsafgifter bør baseres på marginalomkostninger (også kaldet "direkte omkostninger"), har Kommissionen taget konkrete skridt for at sikre lave sporadgangsafgifter generelt. Afgifter baseret på direkte omkostninger er af natur lave, og i 2015 blev metoderne til beregning af disse omkostninger harmoniseret via en gennemførelsesforordning. Det er op til medlemsstaterne at afgøre, om de vil indføre højere afgifter (i form af tillæg) for at dække en større andel af deres samlede omkostninger ved at stille jernbaneinfrastrukturen til rådighed. Dette kan dog kun gøres, hvis de pågældende tjenester kan udbydes til en højere pris.

Med hensyn til andre forretningsforhold er det Kommissionens opfattelse, at indførelse af konkurrence sandsynligvis vil gøre jernbaneselskaberne mere kundeorienterede og forbedre jernbanetjenesternes omkostningseffektivitet og interoperabilitet. Det er vores opfattelse, at foranstaltningerne i den fjerde jernbanepakke, som forventes at blive vedtaget inden årets udgang, vil øge efterspørgslen på jernbanetjenester i almindelighed og også forbedre forretningsgrundlaget for nattog.

Selv hvis forretningsforholdene for specifikke tjenester, herunder nattog, forbliver negative, kan medlemsstaterne, hvis de finder det nødvendigt, indgå kontrakter om offentlige tjenester. Dette ville indebære, at de offentlige myndigheder dækker visse omkostninger ved driften af en given transportforbindelse. Hvis tjenesten er international, kan der i samarbejde med myndighederne i nabolandene indgås kontrakter om offentlige tjenester for de respektive nationale delstrækninger under den pågældende tjeneste.

Vi håber, at de ovenfor beskrevne instrumenter vil tilskynde til udviklingen af internationale forbindelser, herunder nattogsforbindelser.

Som du rigtigt nok påpeger, er jernbanerne fortsat en af de mest miljøvenlige transportformer. I denne forbindelse vedtog Kommissionen den 20. juli 2016 den europæiske strategi for lavemissionsmobilitet og en tilhørende handlingsplan. I nævnte dokument udtrykker Kommissionen bekymring over, at flere medlemsstater stadig anvender en lang række modstridende skatteincitamer, som er en hæmsko for lavemissionsmobilitet. Disse ordninger skal revideres for at skabe positive incitamer for anvendelse af lavemissionskøretøjer og -energi til transport.

Jeg håber, at denne forklaring har været nyttig.

Med venlig hilsen



Sian Prout