



18.11. 2019

## Back-on-Track's bidrag til en Europæisk New Green Deal

*Der er et stort potentiale for skift fra vej- og flyrejser til jernbane, så CO<sub>2</sub>-emissionerne fra transport kan reduceres markant. Det kræver en række foranstaltninger på europæisk niveau for at det kan ske. De mest presserende er beskrevet herunder.*

### Ensartede konkurrencevilkår

Jernbaner er den grønneste form for motoriseret transport, men er urimeligt belastet af beskatning og andre afgifter i sammenligning med andre former for transport. Alle transportformer skal enten beskattes ligeligt eller efter princippet om, at forureneren betaler i henhold til deres eksterne omkostninger. Det princip blev skitseret af Europa-Kommissionen i dens grønne bog fra 1995 *Towards Fair and Efficient Pricing in Transport*, men uden at handling er fulgt efter ordene.

Vi kræver, at EU og medlemsstaterne lovgiver således:

- at beskatning af energi, der bruges af jernbaner, ikke skal være højere end ved vejtransport eller luftfart
- at der indføres brændstofafgift på alle flyvninger inden for, til eller fra EU
- at moms på internationale togbilletter afskaffes, for at sikre en mere retfærdig konkurrence med international luftfart
- at de eksterne klimaomkostninger indbygges i beskatningen af alle transportformer uden undtagelse, hvad enten det er jernbane, vej eller luftfart;
- at
  - trafikanter skal betale for at bruge vejene efter forbrug i henhold til principperne om "brugeren betaler" og "forureneren betaler", så afgifterne svarer til hvordan tog betaler for adgang til skinnerne; **eller**
  - afskaffelse af opkrævning for adgang til jernbaneskinne og ren skattefinansiering af jernbaneinfrastrukturen, så jernbaner ligestilles med den aktuelle situation for de fleste trafikanter på det meste af vejnettet.

### Forenkling af priser og udstedelse af billetter i det Fælles Europæiske Jernbaneområde

Lige nu er der mange forskellige reservationssystemer i brug blandt togoperatørerne. Der er ingen fælles standarder for dataformater eller forbindelser mellem disse systemer, hvilket betyder, at det er en betydelig teknisk udfordring at sælge billetter fra alle operatører. Hver operatør har også lov til at tage kommercielle beslutninger om, hvorvidt de vil samarbejde med tredjeparts billetforhandlere: Ingen enkelt detailhandler har i øjeblikket lov til at sælge de bedste tilbud fra alle togoperatører i EU. I betragtning af den stigende liberalisering af markedet for passagertogstjenester er forbedringer af denne situation en hastesag. Jernbaner skal igen fungere som et fælles netværk set fra passagererne perspektiv - som de har

gjort i årtier - hvilket skal gøre det muligt at købe én sammenhængende billet også hen over grænser, eller hvis rejsen involverer mere end én operatør.

Vi kræver, at EU og medlemsstaterne lovgiver:

- for fuld interoperabilitet mellem jernbanevirksomheders reservationssystemer, således at detailhandlere kan få adgang til alle operatørers billet- og reservationssystemer
- for garanteret ikke-diskriminerende adgang til alle udbud af billetpriser og billetprodukter fra alle togoperatører i EU uden overpriser og via alle salgskanaler at tvinge togoperatører til at tilbyde billetter til rejser, der involverer mere end et tog, uanset operatør
- at garantere interoperabilitet mellem 'digitale billetter', således at de accepteres af alle de operatører, på linje med de klassiske papirbilletter at ændre jernbanepassagerers rettigheder så de afspejler den aktuelle virkelighed for rejser, der foretages ved hjælp af flere billetter i stedet for én gennemgående billet, indtil sammenhængende billetter er tilgængelige til den bedste pris for alle detailhandlere for alle rejser. Passagerer skal i tilfælde af forsinkelser være berettiget til at tage det første tog mod deres destination uden ekstra omkostninger, uanset operatøren.

Det skal være muligt at booke ethvert europæisk tog ved at købe en almindelig billet (standardpriser og specielle nedsatte priser) til den valgte rute og købe en separat reservation (til et sæde, liggeplads eller seng i en sovevogn). "Globalt prissatte" tog, hvor kun "global pris" sælges (også kendt som såkaldte "integrerede billetter" (IRT)), kan stadig være tilladt, men kun som supplement til standardbilletter.

Mange salgskanaler er velkomne, men vi anbefaler, at de gamle, etablerede salgskanaler i hver medlemsstat overføres til et uafhængigt statsejet selskab, der således kan sælge billetter til alle operatører, som det ses i Norge. Et sådant selskab vil også kunne håndtere information og billetsalg på stationer for at tilbyde passagerer uvildige tjenester af høj kvalitet. Samarbejdet mellem disse virksomheder kan koordineres på internationalt plan af en Europæisk Togunion, som beskrevet nedenfor.

### **Støtte til- og fremme af internationale tog**

Både nationale regeringer og jernbanevirksomheder har en tendens til at fokusere på deres indre marked for indenrigspassagertransport, hvilket betyder, at grænseoverskridende tjenester ofte overses, og at det nuværende internationale toget er af blandet kvalitet. Nattog er en væsentlig del af det europæiske passagertogsnet, der spiller en vigtig rolle over afstande på mere end 500 km, eller hvor rejsetiderne overstiger fire timer.

Vi kræver, at EU:

- støtter nye eller forbedrede interregionale og langdistance passagertog i dagtimerne og henover natten, som i øjeblikket ikke er kommercielt rentable, ved at levere startfinansiering gennem programmer såsom InterReg
- sætter et eksempel ved at fremme internationale tog som standardtransport ved EU's indkøb og for EU's personalerejser.

Vi kræver, at medlemsstaterne:

- tilføjer internationale togruter til de indenlandske driftskontrakter / koncessioner for at opnå et passende serviceniveau på ruter, der i øjeblikket ikke er kommercielt bæredygtige.

Back-on-Track understøtter oprettelsen af en Europæisk Togunion. Denne Union skal først og fremmest samarbejde med de nationale jernbaneselskaber om at opbygge en europæisk togstrategi: Et fælles syn på ruter, infrastruktur og investeringer. Desuden skal Unionen øge samarbejdet mellem jernbaneselskaber ved

forsinkelser og for informationsudveksling. Unionen skal også støtte anskaffelsen af en europæisk pulje af nattogvogne som beskrevet nedenfor.

### **Nyt rullende materiel**

Der er en kronisk mangel på moderne rullende materiel, især sovevogne og liggevogne til nattog, en iagttagelse, der deles af både de etablerede jernbanevirksomheder og nytilkomne. Det udgør en stor barriere for udvidelsen af nattogslinjer.

Vi kræver, at EU og medlemsstaterne:

- forlanger at offentligt ejede togoperatører stiller nedlagte RIC-nattog- og dagtogsvogne til rådighed for andre operatører, der har til hensigt at levere internationale persontogstjenester, for at fylde huller ud, indtil finansieringen af nye vogne bliver lettere
- hjælper med at finansiere nyt rullende materiel, for eksempel ved at tilbyde garantier til leasingselskaber eller deres finansieringsselskaber
- hjælper med at etablere en pulje af europæiske nattogsvogne, der skal udlejes til operatører. Den Europæiske Investeringsbank kunne anskaffe dette rullende materiel som en del af europæisk Green New Deal
- kun støtter indkøb af rullende materiel, som er teknisk interoperabelt og fysisk kan bruges overalt på det kontinentale Europas skinnenet med standard sporvidde
- kun støtter rullende materiel, der er fuldt tilgængeligt for handicappede rejsende i kørestole;
- fjerner urimelige restriktioner for geografisk brug af EU-medfinansieret rullende materiel.

Et stort volumen af standardiserede vogne vil givet reducere enhedspriserne for alle potentielle operatører.

### **Kun brug af marginale infrastrukturafgifter ved internationale tog**

På nuværende tidspunkt skal der betales afgifter for at bruge toginfrastruktur for hver eneste stump jernbane i EU, helt i modsætning til det 'gratis som udgangspunkt' -system til personbefordring som gælder på det meste af vejnettet. Afgifter for at bruge sporene kan betyde forskellen mellem fortjeneste og tab for jernbanevirksomheder med meget små fortjenstmargener, især operatører af nattog. Gebyrer for sporadgang og stationsbrug varierer betydeligt mellem medlemsstaterne på trods af artikel 31, stk. 3, i EF-direktiv 2012/34 / EU, hvori det hedder, at afgifter "skal fastsættes til de omkostninger, der direkte afholdes som følge af drift af togene".

Vi kræver, at EU:

- styrker dette direktiv således, at overpriser ikke længere er tilladte, i det mindste for internationale tog, og at infrastrukturforvaltere kun kan opkræve afgifter på basis af de egentlige marginale omkostninger ved brug af spor og stationsfaciliteter
- griber ind, når den nationale regulerings myndighed undlader at gøre det, i tilfælde af diskriminerende adfærd fra infrastrukturforvaltere i tildeling og / eller prisfastsættelse af adgang til spor, stationer, stationsfaciliteter eller servicefaciliteter.

---

Back-on-Track er et europæisk netværk, der støtter forbedrede europæiske grænseoverskridende passagertog og nattog.

I Europa kontakt: [info@back-on-track.eu](mailto:info@back-on-track.eu); i Danmark kontakt: [danmark@back-on-track.eu](mailto:danmark@back-on-track.eu)

[www.back-on-track.eu](http://www.back-on-track.eu)