



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 15.09.200
KOM(2000) 572 endelig

1998/0267 (COD)

UDTALELSE FRA KOMMISSIONEN

**i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, litra c),
om Europa-Parlamentets ændringerne til Rådets fælles holdning til
forslag til**

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

**om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter
samt sikkerhedscertificering**

OM ÆNDRING AF KOMMISSIONENS FORSLAG

i henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2

1 BAGGRUND

Kommissionen vedtog den 22. juli 1998 et forslag¹ til Rådets direktiv om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter samt sikkerhedscertificering.

Kommissionen forelagde den 29. september 1998 dette forslag for Rådet [1998/0267(COD)].

Europa-Parlamentet godkendte på sit plenarmøde den 10. marts 1999 forslaget med forbehold af ændringsforslag. Efter Amsterdam-traktatens ikrafttrædelse den 1. maj 1999 måtte Parlamentet igen godkende førstebehandlingen. Europa-Parlamentet godkendte endeligt Kommissionens forslag på plenarmødet den 15. september 1999.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog sin udtalelse den 26. maj 1999².

Kommissionen vedtog den 25. november 1999 et ændret forslag efter Europa-Parlamentets førstebehandling³.

Rådet nåede på sit møde den 9. og 10. 1999 december frem til politisk enighed om forslaget med henblik på vedtagelse af en fælles holdning.

Rådet vedtog på sit møde den 28. marts 2000 den fælles holdning⁴, som blev forelagt Europa-Parlamentet under dettes plenarmøde den 13. april 2000.

Parlamentet godkendte på sit plenarmøde den 5. juli 2000 den fælles holdning med forbehold af ændringsforslag.

2 BAGGRUND FOR KOMMISSIONENS FORSLAG

Bemærk: Det forslag, der behandles i denne meddelelse, indgår i den såkaldte "infrastrukturpakke", som består af et forslag⁵ til Rådets direktiv om ændring af direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner⁶, Rådets direktiv om ændring af direktiv 95/18/EF om udstedelse af licens til jernbanevirksomheder⁷ og forslag til Rådets direktiv om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter samt sikkerhedscertificering.

Kommissionen har med dette forslag til hensigt at definere principperne om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og pålæggelse af afgifter for anvendelse af jernbaneinfrastruktur for at sikre markedsgennemsigtighed og effektiv infrastrukturtildeling. Forslaget supplerer forslagene om yderligere markedsåbning i en foreslået ændring af direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner.

¹ KOM(1998) 480 endelig udg. 22.07.1998.

² EFT C 209 af 22.07.1999, s. 22.

³ COM (1999) 616 endelig

⁴ EFT C 178 af 27.06.2000, s. 29

⁵ KOM(1998) 480 endelig udg. 22.07.1998.

⁶ Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991, EFT L237 af 24.08.1991, s.25.

⁷ EFT L 143 af 27.06.1995, s. 70.

3 ÆNDRINGER I DEN NYE TEKST I FORHOLD TIL DEN FÆLLES HOLDNING, DER ER VEDTAGET AF RÅDET⁸

3.1 Forkastede ændringsforslag

3.1.1 Afgiftsprincipper

Ændringsforslag 6 (artikel 7, stk. 1), 8 (artikel 7, stk. 5), 10 (artikel 8, stk. 1)

Kommissionen har altid understreget, at et af de endelig mål med transportpolitikken er at fremme et retfærdig og effektiv prissætningsystem for infrastruktur. Målet er at tilskynde til optimal udnyttelse af den eksisterende infrastruktur og passende investering i ny infrastruktur. Afgiftsordningerne skal endvidere sikre lige betingelser tværs over transportmåderne.

Enhver systematisk afvigelse fra princippet om marginalomkostninger har negative virkninger for de effektivitetsincitamenten en infrastrukturafgiftsordning giver markedsaktørerne. Mange europæiske jernbanevirksomheder er formentlig heller ikke i stand til at betale virksomhedsomkostningerne fuldt ud og opretholde de eksisterende faciliteter.

Hvis en medlemsstat ønsker fuld dækning for de omkostninger en infrastrukturforvalter forårsager, skal den tilladte fortjenestemargin defineres nøje for at undgå de store forskelle i billetpriser, som truer jernbanetransports konkurrenceevne, navnlig international jernbanegodstransport. Kommissionen mener, at det kompromis, Rådet er nået frem til i sin fælles holdning, afbalancerer de forskellige holdninger om afgiftsprincipperne udmærket, og den ønsker derfor at bibeholde formuleringen.

Kommissionen forkaster derfor de pågældende ændringsforslag.

3.1.2 Undtagelser for forskellige medlemsstater

Ændringsforslag 3 (betragtning 46) og 18 (artikel 33)

Kommissionen mener, at princippet om en ens lov for alle bør anvendes så meget som muligt, men finder, at de foreslåede undtagelser er afbalancerede og proportionelle. Kommissionen ønsker at understrege, at undtagelserne er tidsbegrænsede.

Kommissionen forkaster derfor de pågældende ændringsforslag.

3.1.3 Jernbaner, der kan ansøge om jernbaneinfrastruktur

Ændringsforslag 15 (artikel 16, stk. 1)

Henvisningen til artikel 2, litra b), skaber dobbelttydighed, hvad angår de jernbanevirksomheder, der har adgang til jernbaneinfrastruktur. Den kan fortolkes således, at også andre ansøgere har ret til at ansøge i alle EF-lande.

Kommissionen forkaster derfor det pågældende ændringsforslag.

⁸ Ændringsforslagenes nummerering og rækkefølge følger dokument A5-171/2000 (EP mødereferat af 5/7/2000, foreløbig udgave)

3.1.4 Højere prioritering af offentlige transporttjenester, når der tildeles jernbanekapacitet Ændringsforslag 12 (artikel 14, stk. 1, litra a) (nyt))

Ændringsforslaget indebærer mulighed for, at jernbaneoperatører kompenseres for økonomiske tab som skyldes, at en vis mængde jernbanekapacitet i nogle medlemsstater skal tildeles offentlige transporttjenester. Dette er dog ikke i overensstemmelse med direktivets mål. Målet er at skabe lige betingelser tværs over transportmåderne og de forskellige jernbanetjenester. Spørgsmålet om forpligtelse til offentlig tjeneste bør behandles i en separat retsakt om offentlig tjeneste på landjorden. Man minder også om, at direktivet i artikel 22 fastsætter, at man kan anvende prioritetskriterier ved tildeling af overbelastet infrastrukturkapacitet.

Kommissionen forkaster derfor det pågældende ændringsforslag.

3.1.5 Behovet for at øge investering i jernbaneinfrastrukturkapacitet

Ændringsforslag 2 (Betragtning 40a (ny))

Den erklæring, der fremsættes i dette ændringsforslag, kan meget vel være korrekt, men Kommissionen ser ikke nogen klar forbindelse til målene i dette direktiv.

Kommissionen forkaster derfor det pågældende ændringsforslag.

3.1.6 Ajourført register over virksomheder eller offentlige organisationer, som har fået tildelt kapacitet

Ændringsforslag 11 (artikel 12)

Selvom et sådant register kan forøge tildelingsprocessens gennemsigtighed, kan de oplysninger, der offentliggøres, betragtes som kommercielt følsomme. I tilfælde af klage, kan disse oplysninger under alle omstændigheder gøres tilgængelige for de offentlige myndigheder, der behandler klagen.

Kommissionen forkaster derfor det pågældende ændringsforslag.

3.2 Ændringsforslag, der accepteres

Kommissionen accepterer ændringsforslag **22** (artikel 2, litra b)), hvis man kan blive enige om en anden formulering af ændringsforslaget og en mere hensigtsmæssig placering i direktivet. Udtrykket "adgangsrettigheder" bør erstattes med "kanaler".

Kommissionen accepterer ændringsforslag **9** (artikel 7 (6a) (ny)) hvis udtrykket "infrastrukturforvalter" erstattes med udtrykket "passende organ".

Kommissionen accepterer også ændringsforslag **5** (artikel 4, stk. 2), **7** (artikel 7, stk. 3), **13** (artikel 14, stk. 2), **14** (artikel 15, stk. 4), **16** (artikel 17, stk. 5) og **17** (artikel 31).

4 KONKLUSION

Efter EF – traktatens artikel 250, stk. 2, kan Kommissionen godkende ovennævnte forslag.