



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 18.9.2006  
KOM(2006) 516 endelig

2004/0047 (COD)

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN  
TIL EUROPA-PARLAMENTET**

**i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, andet afsnit,**

**vedrørende**

**Rådets fælles holdning angående vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering**

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN  
TIL EUROPA-PARLAMENTET**

**i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, andet afsnit,**

**vedrørende**

**Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering**

**1. SAGSFORLØB**

Forslag sendt til Europa-Parlamentet og Rådet 4. marts 2004  
(dok. KOM(2004) 139 endelig - 2004/0047 COD):

Udtalelse afgivet af Det Europæiske Økonomiske og Sociale 9. februar 2005  
Udvalg:

Udtalelse afgivet under Europa-Parlamentets førstebehandling: 28. september 2005

Fælles holdning vedtaget: 24. juli 2006

**2. FORMÅLET MED KOMMISSIONENS FORSLAG**

Med dette forslag og i tråd med hvidbogen "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 - De svære valg" har Kommissionen til hensigt at videreføre omstruktureringen af jernbanesektoren ved at **åbne den internationale personbefordring i Den Europæiske Union for konkurrence.**

Dette er den ene af fire foranstaltninger, som Kommissionen foreslog inden for rammerne af den **tredje jernbanepakke** (de andre foranstaltninger har til formål at forbedre rettighederne for passagerer, der benytter internationale transporttjenester, etablere et certificeringssystem for togførere og forbedre jernbanegodstjenestens kvalitet).

Ifølge dette forslag bør jernbaneselskaber, der er indehaver af en licens og de fornødne sikkerhedscertifikater, fra den 1. januar 2020 have adgang til infrastrukturen med henblik på at drive internationale personbefordringstjenester i Fællesskabet.

For at skabe realistiske økonomiske forudsætninger for udviklingen af denne tjeneste foreslås det, at der gives tilladelse til at medtage og afsætte passagerer på hele den internationale strækning, herunder også mellem to stationer på samme medlemsstats område. Dette er tilrettelagt således, at der tages hensyn til den økonomiske balance i kontrakter om offentlig trafikbetjening, som kunne påvirkes af tiltaget, men samtidig gøres driftsvilkårene ikke

uforholdsmæssigt restriktive for de jernbaneselskaber, der driver international personbefordring med jernbane i kraft af den åbne adgang.

### 3. BEMÆRKNINGER TIL DEN FÆLLES HOLDNING

Et centralt spørgsmål i Rådets drøftelser om Kommissionens forslag om markedsåbning var dets forbindelse med det reviderede forslag om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej<sup>1</sup>. Som følge heraf kunne der på Rådets møde den 5. december 2005 kun opnås politisk enighed om forslaget om adgang til jernbanemarkedet ved at inddrage forbindelsen mellem begge forslag og præcisere adskillige elementer i forslaget om offentlige personbefordringstjenester i en erklæring, som er vedlagt referatet udfærdiget af Rådet og Kommissionen (se bilag I).

Ved kvalificeret flertal (Ungarn undlod at stemme) foretog Rådet visse generelle ændringer af Kommissionens forslag, som kan accepteres, fordi målene med forslaget sikres opfyldt.

Den første af disse vedrører **retten til fri adgang til infrastruktur for personbefordringstjenester med jernbane**. Rådet fastholdt, at der åbnes for internationale personbefordringstjenester med jernbane i 2010 i tråd med Kommissionens forslag. I den fælles holdning udskydes åbningen indtil 2012 for medlemsstater, hvor international transport udgør en betydelig del af den samlede personbefordring med jernbane. Rådet afviste således Europa-Parlamentets forslag fra dets førstebehandling om at fremskynde åbningen for internationale tjenester til 2008 og åbne indenrigstjenester inden 2012. Imidlertid overtog Rådet Europa-Parlamentets forslag om en gensidighedsklausul, som medlemsstaterne kunne anvende, og dermed kunne de åbne deres markeder inden 2010. Kommissionen støtter denne tidsplan for åbningen, jf. den fælles holdning, idet den giver alle markedsaktører mulighed for at forberede sig på åbningen af markedet. Kommissionen kan acceptere denne gensidighedsklausul, fordi den udelukkende er af transnational karakter og formuleret på en sådan måde, at den ikke strider mod fællesskabslovgivningen. Kommissionen er også indforstået med den fælles holdning, for så vidt at der kun indrømmes adgang til internationale tjenester, hvis hovedformål er passagerbefordring mellem stationer i forskellige medlemsstater. På den måde undgås det, at retten til at udøve international passagerbefordring, der omfatter cabotage, kunne misbruges, og at dette vil føre til en åbning af markedet for indenrigs personbefordring.

For det andet definerer Rådet i sin fælles holdning **de mekanismer og procedurer, som skal beskytte den offentlige trafikbetjening**, mere tydeligt. Rådet fastholder det generelle princip, som Kommissionen foreslog, at retten til adgang kun kan begrænses i det tilfælde, at den vil bringe ubalance i den økonomiske ligevægt i en kontrakt om offentlig tjeneste. Rådet tilføjede tre elementer til Kommissionens forslag: a) en gennemsigtig procedure, hvor et uafhængigt tilsynsorgan spiller en central rolle i afgørelsen af, om åbningen af markedet for international personbefordring med jernbane får konsekvenser for en offentlig trafikbetjening, b) en tydeliggørelse af de nærmere bestemmelser for tildeling eller begrænsning af adgangsretten og c) en bestemmelse, der giver medlemsstaterne mulighed for at pålægge international jernbanepassagerbefordring en afgift på en gennemsigtig og ikke-diskriminerende måde med henblik på at finansiere offentlig personbefordring med jernbane. Kommissionen erklærer sig enig med disse supplerende elementer, da de enten tydeliggør bestemmelserne eller blot stadfæster, hvad fællesskabslovgivningen hjemler.

---

<sup>1</sup> Kommissionen forelagde et ændret forslag den 20. juli 2005, se KOM(2005) 319.

I den tredje ændring overtages et forslag fra Europa-Parlamentet om at **supplere åbningen af markedet for international personbefordring med jernbane, herunder bl.a. for tjenester, der anvender infrastruktur til særlige formål, med ordninger, der fremmer et mere stabilt og forudsigeligt klima for investeringer**. Europa-Parlamentet foreslår at tillade, at tjenester, der anvender infrastruktur til særlige formål, som kræver store og langfristede investeringer, indgår rammeaftaler for en periode på 10 år, men Rådet finder, at en gyldighedsperiode på 15 år er mere passende. Kommissionen støtter Rådets holdning, der på passende vis afspejler de almindeligvis lange tilbagebetalingsperioder for jernbaneinfrastruktur til særlige formål.

Endelig indføres der med Rådets fælles holdning et antal andre betydelige ændringer i forhold til Kommissionens forslag. Det blev **præciseret**, at direktivet skal åbne markedet for international personbefordring i Fællesskabet, og at godstransport og passagerbefordring, der påbegyndes og afsluttes i tredjelande, og som går gennem Fællesskabets område, ikke er omfattet af **forslagets anvendelsesområde**. Endvidere indrømmer den fælles holdning medlemsstaterne mulighed for **i en overgangsperiode ikke at åbne adgangen til international jernbanepassagerbefordring fuldstændigt** i tilfælde, hvor retten til at anvende visse jernbanelinjer f.eks. allerede er tildelt ved en koncession på grundlag af et åbent udbud på konkurrencevilkår. Rådet foreslog også, at medlemsstater, der ikke har noget jernbanesystem, som f.eks. Malta og Cypern, undtages fra at skulle gennemføre direktiverne, der er genstand for disse ændringer. Kommissionen kan acceptere alle disse supplerende bestemmelser.

#### **4 KOMMISSIONENS BEMÆRKNINGER I DETALJER**

Af Europa-Parlamentets tolv ændringsforslag ved førstebehandlingen accepterede Kommissionen helt eller delvis de fire. Heraf har Rådet medtaget otte enten ordret eller i princippet i sin fælles holdning.

##### **4.1 Ændringer fra Europa-Parlamentet, som Kommissionen har accepteret, og som fuldt ud eller delvis er indarbejdet i den fælles holdning**

I det følgende refereres der til betragtninger og artikler i den fælles holdning.

Ændringsforslag 5 og 13. Med baggrund i Europa-Parlamentets forslag foreslår Rådet i artikel 2, nummer 4), at forlænge standardperioden for en rammeaftale for tjenester, der anvender infrastruktur til særlige formål, til 15 år sammenlignet med Europa-Parlamentets forslag om 10 år. Rådet opstiller også på en vejledende måde de kapacitetskaraktistika, der stilles til rådighed for ansøgeren i rammeaftalens varighed.

Ændringsforslag 7. I 21. betragtning anbefales det at ændre både direktiv 91/440/EØF og direktiv 2001/14/EF.

Ændringsforslag 10. I 10. betragtning og stk. 1 8) 3b angives det, at ret til adgang kun kan begrænses i det tilfælde, at tilsynsorganet ud fra en grundig økonomisk analyse og forud fastsatte kriterier konkluderer, at udøvelsen af denne ret ville skabe ubalance i den økonomiske ligevægt i en kontrakt om offentlig tjeneste. I den fælles holdning opregnes endvidere, hvilke aktører der kan anmode om en sådan økonomisk analyse, og der anføres proceduremæssige aspekter af denne vurdering samt for udstedelsen af afgørelsen.

#### **4.2 Europa-Parlamentets ændringsforslag, som Kommissionen har afvist, og som ikke er indarbejdet i den fælles holdning**

Ændringsforslag 2, 8 og 9. I 6. betragtning og stk. 1 8) 3a, fastsættes den hensigtsmæssige dato for åbning af markedet for international personbefordring med jernbane til den 1. januar 2010. Dette er i modstrid med Europa-Parlamentets holdning, hvorved det blev foreslået at åbne markedet for international personbefordring med jernbane senest i 2008 og indenrigs personbefordring senest i 2012.

Ændringsforslag 4. Dette ændringsforslag knytter an til Rådets behandling af Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej. En sådan forbindelse er overflødig, idet Rådet nåede til politisk enighed om dette forslag den 9. juni 2006.

#### **4.3 Europa-Parlamentets ændringsforslag, som Kommissionen har afvist, og som fuldt ud eller delvis er indarbejdet i den fælles holdning**

Ændringsforslag 6 og 12. Ifølge 17. betragtning og stk. 1 9) og 1 10) forelægger Kommissionen senest den 1. januar 2009 en rapport om gennemførelse af direktiv 91/440/EØF, ændret ved direktiv 2001/12/EF, og en anden rapport om gennemførelsen af dette direktiv senest to år efter åbningen af markedet for international personbefordring. Ifølge Europa-Parlamentets ændringsforslag skal Kommissionen rapportere to gange om gennemførelsen af dette direktiv - første gang to år efter åbningen af markedet for international personbefordring og dernæst to år efter den foreslåede åbning af indenrigs personbefordring.

Ændringsforslag 3 og 11. Med udgangspunkt i et lignende forslag fra Europa-Parlamentet er medlemsstater, som har åbnet deres marked for international personbefordring med jernbane, ifølge 11. betragtning og stk. 1 8) 3d ikke forpligtet til forud for den i fællesskabslovgivningen fastsatte dato at åbne for adgang for jernbanevirksomheder eller deres direkte eller indirekte kontrollerede datterselskaber, der har licens i en medlemsstat, hvor ret til adgang af lignende art ikke indrømmes.

Kommissionen kan acceptere disse ændringsforslag, som den havde afvist i forbindelse med Europa-Parlamentets førstebehandling.

## **5. KONKLUSION**

Kommissionen er af den opfattelse, at den fælles holdning, som blev vedtaget den 24. juli 2006 med kvalificeret flertal, ikke rokker ved dets forslags væsentlige mål og bagvedliggende tilgange, og Kommissionen kan derfor acceptere den.

## **BILAG I**

### **Rådets og Kommissionens erklæring til optagelse i Rådets mødeprotokol**

I forbindelse med den politiske enighed om en fælles holdning til direktivet om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner er der også enighed i Rådet om følgende punkter.

1. Åbningen af jernbanemarkedet i Fællesskabet kan kun ske trinvis og i overensstemmelse med public service-kravet.
2. For passagerbefordringen betyder dette, at markedsåbningen via de nuværende lovforslag kun vedrører international personbefordring med jernbane, herunder cabotage, og ikke indenrigs personbefordring.
3. Den kommende forordning om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej, som først og fremmest har til formål at fastsætte regler for kompensation for kontrakter om offentlig tjeneste og ikke at åbne markedet for jernbanetjenester, skulle give mulighed for direkte tildeling af kontrakter om offentlig tjeneste inden for jernbanetransport; en sådan direkte tildeling skulle ikke nødvendiggøre en yderligere åbning af markedet for personbefordring med jernbane ud over, hvad der er fastsat i direktivet om ændring af direktiv 91/440.
4. Det er ligeledes vigtigt for Rådet, at de offentlige myndigheder fortsat har mulighed for at drive integrerede jernbanenet, og Rådet noterer, at dette kan indebære et krav om, at forsyningspligtforordningen skal åbne mulighed for direkte tildeling af kontrakter for sådanne net.
5. Med henblik på at skabe større juridisk klarhed skal der under de kommende drøftelser om forordningen sikres sammenhæng mellem direktivet om ændring af direktiv 91/440/EØF og forsyningspligtforordningen.
6. Det er især følgende spørgsmål, der skal præciseres for at nå til enighed om forsyningspligtforordningen:
  - definition af fjerntrafik, bybanetrafik og regional jernbanetrafik, jf. subsidiaritetsprincippet, på grund af de specifikke forhold, der gør sig gældende for de forskellige kompetente myndigheder
  - fastsættelse af ansvaret for finansiering af internationale kontrakter om offentlig tjeneste
  - nødvendige investeringer i forbindelse med beregningen af varigheden af kontrakter om offentlig tjeneste.
7. Rådet forpligter sig til at forsøge at opnå politisk enighed om forsyningspligtforordningen så hurtigt som muligt i 2006. Der skal gøres store fremskridt i de næste seks måneder, idet opmærksomheden især skal rettes mod de almene principper om gennemsigtighed, subsidiaritet og juridisk klarhed.