



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 12.3.2012  
COM(2012) 119 final

2010/0253 (COD)

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET**

**i henhold til artikel 294, stk. 6, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde  
vedrørende**

**Rådets førstebehandlingsholdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets  
og Rådets direktiv om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (omarbejdning)**

## **MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET**

**i henhold til artikel 294, stk. 6, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde**

**vedrørende**

**Rådets førstebehandlingsholdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (omarbejdning)**

### **1. SAGSFORLØB**

Forslag fremsendt til Europa-Parlamentet og Rådet 21.9.2010  
(dok. KOM(2010) 475 endelig – 2010/0253 (COD)):

Udtalelse afgivet af Regionsudvalget: 28.1.2011

Udtalelse afgivet af Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg: 16.3.2011

Europa-Parlamentets førstebehandlingsholdning vedtaget: 16.11.2011

Vedtagelse af politisk aftale i Rådet med henblik på Rådets holdning ved førstebehandlingen: 12.12.2011

Rådets førstebehandlingsholdning vedtaget den: 8.3.2012

### **2. FORMÅLET MED KOMMISSIONENS FORSLAG**

Såvel traktatbrudsprocedurer og klager fra interessenter som undersøgelser af og rapporter om gennemførelsen af den første jernbanepakke har vist, at de nuværende regler kunne trænge til forbedring.

Udover forenkling og øget gennemsigtighed drejer Kommissionens forslag om omarbejdning af den første jernbanepakke sig om a) en passende finansiering af og opkrævning af afgifter for jernbaneinfrastruktur, b) vilkårene for konkurrencen på jernbanemarkedet og c) de organisatoriske reformer, der er nødvendige for at sikre en hensigtsmæssig overvågning af markedet.

- a) Den første målsætning for den foreslåede omarbejdning er at sikre en passende, gennemsigtig og holdbar finansiering af infrastrukturen og (takket være mere forudsigelige betingelser for infrastrukturudvikling og –adgang) fremme jernbanevirksomhedernes investeringer samt fastlægge et niveau og en struktur for infrastrukturafgifterne, som er mere hensigtsmæssige, således at jernbaneoperatørernes konkurrenceevne i forhold til andre transportformer forbedres, og der i højere grad opnås en internalisering af miljøomkostningerne.
- b) Det andet sæt mål er at undgå konkurrencefordrejninger som følge af brug af statslige midler til kommercielle aktiviteter, således at det undgås, at kommercielt

følsomme oplysninger indhentes af etablerede virksomheder og bruges mod deres potentielle konkurrenter, at fjerne interessekonflikter i forvaltningen af jernbanerelaterede tjenesteydelser og øge disponibiliteten heraf for nye markedsaktører samt øge markedets gennemsigtighed for at sikre effektiv konkurrence.

- c) Hvad angår det forskriftsmæssige tilsyn, skal det med den foreslåede omarbejdning sikres, at tilsynsorganerne er i stand til at udføre deres opgaver på effektiv vis takket være større uafhængighed, øgede beføjelser og yderligere midler, der stilles til deres rådighed.

### **3. BEMÆRKNINGER TIL RÅDETS HOLDNING**

#### **3.1 Generelle bemærkninger til Rådets holdning**

Rådet nåede den 12. december 2011 til politisk enighed og vedtog den 8. marts 2012 med kvalificeret flertal sin holdning ved førstebehandlingen. Selvom konsolideringen af tre eksisterende direktiver og ændringer heraf er i tråd med den overordnede målsætning om forenkling og øget gennemsigtighed, har Rådet svækket Kommissionens forslag om adgang til jernbanerelaterede ydelser, infrastrukturfinansiering og infrastrukturafgifter samt tilsynsorganets beføjelser. På visse punkter bekræfter Rådets holdning den eksisterende lovgivning uden at forbedre den til trods for, at der som nævnt i afsnit 2 er forskellige grunde hertil. Rådets holdning kunne i den henseende forbedres ved at tage højde for nogle af de ændringer, som Europa-Parlamentet har vedtaget.

#### **3.2 Kommissionens detaljerede bemærkninger**

De detaljerede bemærkninger fremsættes i overensstemmelse med de vigtigste aktivitetsområder, som udkastet til direktivet indeholder.

##### 3.2.1 Generelle bestemmelser (artikel 1-3)

Rådets ændringer sigter overvejende mod yderligere præcisering og forenkling af gældende bestemmelser og kan derfor accepteres af Kommissionen.

##### 3.2.2 Forvaltningsmæssig uafhængighed; adskillelse mellem infrastrukturforvaltere og operatører (artikel 4-7)

Her sigter Rådets ændringer ligeledes mod yderligere præcisering og forenkling af gældende bestemmelser. Kommissionen kan derfor acceptere disse ændringer.

##### 3.2.3 Forbedring af infrastrukturforvalteres og jernbanevirksomheders finansielle situation (artikel 8-9)

Rådet knytter kravet til infrastrukturforvalteren om at skabe finansiel balance sammen med den kontraktmæssige aftale mellem den kompetente myndighed og infrastrukturforvalteren, som kan gælde for en længere periode, hvilket skaber et ringere grundlag for at sikre den langsigtede planlægning og iværksættelse af infrastrukturinvesteringerne end Kommissionens forslag.

##### 3.2.4 Adgang til jernbaneinfrastruktur og -tjenester (artikel 10-13)

De fleste af Rådets ændringer er i tråd med det overordnede mål i Kommissionens forslag. Kommissionen finder det imidlertid beklageligt, at kravet om juridisk adskillelse mellem jernbanevirksomheder, som har en dominerende stilling, og operatører af servicefaciliteter er begrænset til organisatorisk og beslutningsmæssig uafhængighed og til forpligtelse til at adskille regnskaber. Dette vil i praksis gøre det sværere at sikre fuldstændig gennemsigtighed og lige behandling af jernbanevirksomheder.

Den omvendte bevisbyrde med hensyn til levedygtige alternativer er svækket.

I Rådets holdning har man bibeholdt forpligtelsen til at stille servicefaciliteter, som ikke er i brug, til rådighed gennem leje eller leasing til en anden interesseret part, men det skal være i de tilfælde, hvor en jernbanevirksomhed har tilkendegivet interesse for adgang til faciliteten på grundlag af et påvist behov, og efter at servicefaciliteten ikke har været benyttet i tre på hinanden følgende år. I Kommissionens forslag er denne periode 2 år.

### 3.2.5 Grænseoverskridende aftaler (artikel 14)

Rådets holdning, som fastlægger den procedure, der skal følges for at sikre, at de grænseoverskridende aftaler er i overensstemmelse med EU-lovgivning, kan accepteres af Kommissionen.

### 3.2.6 Kommissionens overvågningsopgaver (artikel 15)

Kommissionen kan acceptere Rådets ændringer vedrørende disse opgaver.

### 3.2.7 Udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder (artikel 16-25)

Rådet har foretaget mindre ændringer af Kommissionens forslag. De sigter mod tydeliggørelse af de eksisterende bestemmelser og kan accepteres af Kommissionen.

### 3.2.8 Infrastrukturafgifter og tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (artikel 26-54)

De fleste af Rådets ændringer vedrører tydeliggørelse af de eksisterende bestemmelser og kan derfor accepteres af Kommissionen.

Kommissionen finder det imidlertid beklageligt, at Rådet har svækket dens forslag ved at gøre det valgfrit dels at differentiere afgifterne ud fra støjgener og anvendelse af ERTMS, dels at anvende reservationsafgifter.

Rådet har reduceret minimumsperioden for varigheden af kontraktmæssige aftaler mellem kompetente myndigheder og infrastrukturforvaltere angående infrastrukturplanlægning og infrastrukturfinansiering til 3 år. I dette tilfælde er det Kommissionens overbevisning, at det oprindelige forslag om 5 år var et godt kompromis, og at Rådets holdning, ligesom i artikel 3.2.3, vil undergrave langsigtede investeringer.

Rådet har indføjet en bestemmelse, som muliggør fuld dækning af de påløbne omkostninger for godstransport til og fra tredjelande på et net med en anden sporvidde end sporvidden på EU's hovedjernbanenet. Kommissionen er af den opfattelse, at man ikke kan retfærdiggøre undtagelsen ud fra en ren teknisk forskel frem for en økonomisk eller operationel forskel.

### 3.2.9 Tilsynsorgan (artikel 55-57)

De fleste af de ændringer, som Rådet har foretaget, svækker tilsynsorganets rolle i forhold til Kommissionens oprindelige forslag. Kommissionen finder det beklageligt, at Rådet gør det helt frivilligt, om tilsynsorganet skal gribe ind over for finansierings spørgsmål (herunder især vedtagelse af virksomhedsplaner angående infrastruktur, kontraktmæssige aftaler med nationale myndigheder og planer for håndtering af overbelastning). Kommissionen finder fortsat, at der er grund til at skabe klarere retningslinjer for at sikre uafhængighed for tilsynsorganets personale.

### 3.2.10 Afsluttende bestemmelser (artikel 58-67)

Rådet har i visse tilfælde begrænset Kommissionens beføjelser til at vedtage delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, men udfaldet er acceptabelt for Kommissionen. Selvom Kommissionen beklager den restriktive tilgang til tolkningen af specifikke bilag, vil hovedparten af ændringerne give Kommissionen mulighed for at sikre en harmoniseret gennemførelse af loven, hvorfor Kommissionen accepterer disse.

Rådet foreslår en periode på 36 måneder for gennemførelsen. Kommissionen mener, at en kortere frist som fastsat af Parlamentet vil være at foretrække.

## **4. KONKLUSION**

Det foreliggende forslag er særlig vigtigt for at opnå de mål, der er fastsat i ”En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem”, som blev vedtaget den 28. marts 2011. Det skal også bane vej for nye kommissionsinitiativer i 2012, som skal fremme markedsintegrationen med hensyn til jernbanetransport, og forslaget bør derfor vedtages af medlovgiverne så hurtigt som muligt.

Til trods for, at adskillige bestemmelser er blevet svækket, finder Kommissionen, at Rådets holdning afspejler de vigtigste punkter i dens forslag, og er derfor af den opfattelse, at lovgivningsprocessen og drøftelsen med Europa-Parlamentet bør videreføres i andenbehandlingen.