



Bruxelles, den 27.3.2017
COM(2017) 143 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

**om delegerede retsakter i henhold til artikel 60, stk. 2, i direktiv 2012/34/EU om
oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (omarbejdning)**

DA

DA

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

om delegerede retsakter i henhold til artikel 60, stk. 2, i direktiv 2012/34/EU om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (omarbejdning)

1. INDLEDNING

Den 21. november 2012 vedtog Europa-Parlamentet og Rådet direktiv 2012/34/EU om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (omarbejdning)¹.

Ved direktivets artikel 60 tillægges Kommissionen beføjelse til at vedtage delegerede retsakter på specifikke betingelser i henhold til visse andre artikler i direktivet. Det drejer sig om:

- artikel 20, stk. 5 (*oplysninger, som virksomheder, der ansøger om licens, skal give*)
- artikel 35, stk. 3 (*præstationsordning — kategorier af forsinkelser*)
- artikel 43, stk. 2 (*tildelingsproces*) og
- artikel 56, stk. 13 (*regnskabsoplysninger, der skal afgives af tilsynsorganet*).

Kommissionens beføjelser er begrænset til en periode på fem år fra den 15. december 2012. I henhold til artikel 60, stk. 2, i direktivet skal Kommissionen udarbejde en rapport om sin anvendelse af disse beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden, dvs. inden den 15. marts 2017. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for endnu en femårig periode, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

2. KOMMISSIONENS ANVENDELSE AF BEFØJELSER TIL AT VEDTAGE DELEGEREDE RETSAKTER

Beføjelser som omhandlet i artikel 20, stk. 5

Artikel 20 fastlægger kravene til den finansielle kapacitet, som en virksomhed, der ansøger om en licens til at udføre jernbanetransport, skal opfylde.

I artikel 20, stk. 1, fastsættes det, at en virksomhed, der ansøger om en licens, skal godtgøre, at den er i stand til at opfylde sine aktuelle og potentielle forpligtelser, der skal være opgjort på et realistisk grundlag, for en periode på 12 måneder.

I artikel 20, stk. 2, fastsættes det, at den licensudstedende myndighed skal vurdere den finansielle kapacitet, især på grundlag af en jernbanevirksomheds årsregnskab eller på grundlag af en redegørelse for balancen, hvis der er tale om virksomheder, der ansøger om en licens, og som ikke kan fremlægge et årsregnskab. Hver virksomhed, der ansøger om en licens, skal mindst forelægge de oplysninger, der er omhandlet i bilag III til direktivet. Der er bl.a. tale om oplysninger om de disponible midler, driftskapital, relevante udgifter, skatter og socialsikringsbidrag.

I artikel 20, stk. 1 og 2, og bilag III har man overtaget bestemmelserne i artikel 7, stk. 1, og i bilaget til Rådets direktiv 95/18/EF af 19. juni 1995 om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder.

¹ EUT L 343 af 14.12.2012, s. 32.

Artikel 20, stk. 5, indfører bestemmelser, hvorved Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter vedrørende ændringer af bilag III på baggrund af erfaringerne fra de licensudstedende myndigheder eller udviklingen på jernbanetransportmarkedet. Kommissionen følger opmærksomt udviklingen på jernbanemarkedet; hidtil har den dog ikke fundet, at der var noget hastende behov for at revidere oplysningskravene i bilag III. Derfor er der endnu ikke vedtaget nogen delegerede retsakt på dette område.

Imidlertid bør de beføjelser, der tillægges Kommissionen, opretholdes. Der er således flere områder, som fremover vil kunne nødvendiggøre en revision af bilag III. F.eks. kræves det med den nuværende ordlyd i bilaget ikke udtrykkeligt, at det i de oplysninger, de licensudstedende myndigheder indgiver, skal specificeres, om pengemidler, kapital og aktiver befinder sig inden eller uden for EU. Afhængigt af erfaringerne fra de licensudstedende myndigheder og de udenlandske investoreres adfærd kan det blive nødvendigt at kræve sådanne oplysninger, og Kommissionen kan i så tilfælde være nødt til at vedtage en delegeret retsakt i fremtiden.

Beføjelser som omhandlet i artikel 35, stk. 3

Artikel 35 fastlægger en ramme for oprettelse af præstationsordninger: infrastrukturafgiftsordninger skal tilskynde jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere til at minimere forstyrrelser på jernbanenettet og forbedre nettets ydeevne gennem en præstationsordning. En sådan ordning kan omfatte sanktioner for aktiviteter, der medfører forstyrrelser af nettets drift, kompensation til virksomheder, der lider tab som følge af forstyrrelser, og bonusser for præstationer, der er bedre end det aftalte. De grundlæggende principper for præstationsordningen, som er anført i punkt 2 i bilag VI til direktivet, gælder for hele nettet (f.eks. listen over kategorier af forsinkelser, de grundlæggende procedureregler for beregning af skyldige betalinger og forpligtelsen til at oprette et tvistbilæggesystem).

I henhold til artikel 35, stk. 3, kan Kommissionen vedtage delegerede retsakter om ændring af punkt 2, litra c), i bilag VI. Under punkt 2, litra c), i bilag VI findes en liste over de kategorier og underkategorier, som alle forsinkelser skal tilskrives. Listen kan ændres på baggrund af udviklingen på jernbanemarkedet og de erfaringer, som tilsynsorganerne, infrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne erhverver. Ændringerne bør bringe kategorierne i overensstemmelse med den bedste praksis i industrien.

I artikel 35, stk. 1 og 2, har man overtaget bestemmelserne i artikel 11, stk. 1 og 2, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering. De detaljerede bestemmelser i bilag VI blev dog først opstillet i direktiv 2012/34/EU.

Medlemsstaterne skulle sætte de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme direktivet senest den 16. juni 2015. Ikke alle medlemsstater har overholdt denne forpligtelse til tiden. Så sent som i begyndelsen af 2017 er der visse medlemsstater, som endnu ikke har afsluttet gennemførelsen i national ret.

I henhold til artikel 35, stk. 3, kan Kommissionen handle på baggrund af udviklingen på jernbanemarkedet og de erfaringer, som tilsynsorganerne, infrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne erhverver. På grund af den forsinkede gennemførelse og det forhold, at direktivet først skulle være gennemført i national ret senest i juni 2015, er det på baggrund af de hidtidige erfaringer ikke berettiget at revidere bilag VI. Derfor er der hidtil ikke vedtaget nogen delegerede retsakt på dette område.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at kategorierne af forsinkelser i bilag VI er baseret på et dokument fra Den Internationale Jernbaneunion (UIC) med titlen "Assessment of the

performance of the network related to rail traffic operation for the purpose of quality analyses - delay coding and delay cause attribution process²". Da UIC er den verdensomspændende organisation for jernbanesamarbejde, viser dette dokument den bedste praksis i sektoren på internationalt plan. Dokumentet blev første gang vedtaget i 1990 og siden er blevet ændret fire gange. Dette tyder på, at sektorens tilgang udvikles på dette område, og som følge heraf bør den relevante lovgivning revideres, hvis det er relevant. Derfor kan Kommissionen få brug for denne beføjelse i de kommende år.

Beføjelser som omhandlet i artikel 43, stk. 2

I artikel 43 fastsættes det, at infrastrukturforvaltere skal overholde den plan for kapacitetstildelingen, der er fastsat i bilag VII til direktivet.

I henhold til artikel 43, stk. 2, kan Kommissionen vedtage delegerede retsakter vedrørende ændringer af bilag VII. Efter høring af alle infrastrukturforvalterne kan Kommissionen ændre bilag VII for at tage højde for driftsmæssige hensyn i tildelingsprocessen. Ændringerne skal ske på grundlag af, hvad der er nødvendigt i lyset af erfaringerne, for at sikre en effektiv tildelingsproces og afspejle infrastrukturforvalternes driftsmæssige hensyn.

I artikel 43 og bilag VII har man overtaget bestemmelserne i artikel 18 og i bilag III til direktiv 2001/14/EF. De er med nogle få undtagelser identiske.

Indtil for nylig var EU's retlige ramme, ud over de grundlæggende bestemmelser for køreplaner i direktiv 2012/34/EU (og tidligere direktiv 2001/14/EF), for tildeling af kapacitet forholdsvis rudimentær, og sektoren var ikke i stand til selv at udvikle en samlet fælles strategi.

Organisationen RailNetEurope (RNE), som er infrastrukturforvalternes organisation, der beskæftiger sig med spørgsmål om kapacitetstildeling, har skitseret en række retningslinjer og procedurer på dette område. F.eks. vedtog RNE i 2013 retningslinjer for koordination/offentliggørelse af planlagte midlertidige kapacitetsbegrænsninger, som blev revideret i 2015. RNE har imidlertid ikke nogen midler til at håndhæve sine retningslinjer, og de enkelte infrastrukturforvaltere kan derfor forsinke eller blokere gennemførelsen deraf. Desuden har RNE ingen beføjelse til systematisk at kontrollere, om retningslinjerne bliver overholdt, og offentliggør heller ikke oplysninger om overholdelse.

Siden slutningen af 2015 har alle godstogskorridorer anvendt en fælles ramme for kapacitetstildeling. Denne ramme, som blev vedtaget af bestyrelserne for korridorerne, gælder for godstog, der anvender den kapacitet, som den respektive one-stop-shop for korridoren tilbyder.

I forbindelse med forberedelsen af en delegeret retsakt fra januar 2016 valgte Kommissionen en metode, som indebærer, at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere kunne høres uafhængigt af hinanden. I tæt samarbejde med de berørte parter identificerede den en række spørgsmål, der skal løses i den delegerede retsakt.

Kommissionen hørte jernbanevirksomheder, navnlig dem, der beskæftiger sig med international transport, om de gennemførelses- og køreplansproblemer, som de er stødt på. Denne fremgangsmåde gjorde det også muligt for mindre virksomheder at udveksle synspunkter og beskrive aktuelle driftsmæssige hindringer.

Samtidig hørte Kommissionen infrastrukturforvalterne om planen for kapacitetstildeling. Dette spørgsmål blev også drøftet med medlemsstaterne i første halvdel af 2016 og på bilaterale møder med repræsentative organer fra juni til november 2016.

² http://www.uic.org/com/IMG/pdf/UIC_Leaflet_450-2.pdf

I juli 2016 offentliggjorde Kommissionen en indkaldelse af eksperter med henblik på at oprette en undergruppe af ekspertgruppen om adgang til jernbanemarkedet (GERM) for at undersøge køreplaner.

Det fremgik af drøftelserne med de berørte parter, at bestemmelserne om kapacitetstildeling i bilag VII eventuelt skal suppleres dels for at tage hensyn til visse jernbanevirksomheders behov for reservekapacitet oftere end en enkelt gang om året med en fast frist, dels for at sikre mere rettidig information, høring og koordination af midlertidige kapacitetsbegrænsninger.

I oktober og november 2016 blev der afholdt to møder i GERM-undergruppen, hvor man drøftede og omarbejdede et udkast til delegeret retsakt baseret på input fra tidligere udvekslinger med berørte parter. Udkastet blev derefter forelagt GERM's plenarmøde i december 2016. Ekspertgruppen vil blive hørt igen i marts 2017.

Den delegerede retsakt forventes vedtaget senest i midten af 2017.

I samråd med sektoren er der rejst en række yderligere punkter, hvoraf nogle endnu ikke kan håndteres ved hjælp af retlige foranstaltninger på EU-plan, fordi de pågældende punkter endnu ikke er tilstrækkeligt udviklede til at blive omsat til lovgivningsmæssige foranstaltninger. Bl.a. er der takket være den teknologiske udvikling nye løsninger til rådighed til at håndtere kapacitetstildelingsproblemer. Følgelig vil reglerne for køreplaner måske skulle ændres i fremtiden for at tage hensyn til det teknologiske aspekt.

Beføjelser som omhandlet i artikel 56, stk. 13

Artikel 56, stk. 12, bemyndiger tilsynsorganet til at gennemføre revisioner eller iværksætte eksterne revisioner for at kontrollere, om bestemmelserne om adskillelse af regnskaber for jernbanetransportaktiviteter, infrastrukturforvaltningsaktiviteter samt aktiviteter vedrørende drift af servicefaciliteter (artikel 6 og 13 i direktivet) er overholdt. Det giver tilsynsorganet beføjelse til at anmode om alle relevante oplysninger, navnlig for så vidt angår de oplysninger, der er anført i bilag VIII. Bilag VIII specificerer de regnskabsoplysninger, der skal forelægges tilsynsorganet efter anmodning, og omfatter navnlig spørgsmål om adskilte regnskaber, overvågning af afgifter for sporadgang og finansielle resultater.

I henhold til artikel 56, stk. 13, kan Kommissionen vedtage delegerede retsakter vedrørende ændringer af bilag VIII. Den kan ændre bilag VIII for at tilpasse det til ændringer i regnskabs- og tilsynspraksis og/eller med henblik på at tilføje yderligere elementer, der er nødvendige for at kontrollere adskillelse af regnskaberne.

Artikel 56, stk. 12 og 13, og bilag VIII til direktiv 2012/34/EU blev ikke baseret direkte på noget tidligere retsgrundlag. Da visse medlemsstater var bagud med omsætningen af direktivet i national ret, og nogle tilsynsorganer først for nylig har fået udtrykkelige beføjelser med henblik på at kontrollere overholdelsen af kravene om adskillelse af regnskaber, er det på baggrund af de hidtidige erfaringer ikke berettiget at revidere bilag VIII.

De hidtidige erfaringer har dog vist, at kontrollen med overholdelsen af bestemmelserne om regnskabsmæssig adskillelse, afgiftsreglerne og de finansielle resultater hos infrastrukturforvaltere kræver detaljerede og specifikke oplysninger. Tilsynsorganernes praktiske anvendelse af bilag VIII vil vise, om den foreskrevne detaljeringsgrad kan reduceres, eller om bilaget skal gøres mere præcis ved hjælp af en delegeret retsakt.

På baggrund af de erfaringer, der kan indhøstes, kan Kommissionen senere få brug for denne for at tilpasse bilag VIII til ændringer i regnskabs- og kontrolpraksis eller for om nødvendigt at supplere det for at kontrollere adskillelse af regnskaberne.

3. KONKLUSIONER

Ved artikel 60 i direktiv 2012/34/EU tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter som omhandlet i artikel 20, stk. 5, artikel 35, stk. 3, artikel 43, stk. 2, og artikel 56, stk. 13, på grundlag af de erfaringer, der er indhøstet på et bestemt område. Hidtil har Kommissionen kun på grundlag de indvundne erfaringer kunnet gøre brug af sine beføjelser i henhold til artikel 43, stk. 2. Drøftelserne om udkastet til delegeret retsakt om kapacitetstildeling befinder sig på et fremskredent stadium, hovedsagelig fordi de pågældende bestemmelser har eksisteret på EU-plan i mere end et årti i henhold til både direktiv 2012/34/EU og direktiv 2001/14/EF.

Der er god grund til at antage, at når direktiv 2012/34/EU er blevet omsat fuldstændigt i national ret, vil de erfaringer, der indhøstes af de berørte parter, gøre det nødvendigt for Kommissionen at overveje ændringer af andre bilag til direktivet i de kommende år.