



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 23.7.2012

COM(2012) 426 final

2010/0253 (COD)

UDTALELSE FRA KOMMISSIONEN

**i henhold til artikel 294, stk. 7, litra c), i traktaten om Den Europæiske Unions
funktionsmåde
om Europa-Parlamentets ændring^[er] til Rådets holdning til
forslaget til**

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (omarbejdning)

UDTALELSE FRA KOMMISSIONEN

**i henhold til artikel 294, stk. 7, litra c), i traktaten om Den Europæiske Unions
funktionsmåde
om Europa-Parlamentets ændring[er] til Rådets holdning til
forslaget til**

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (omarbejdning)

1. INDLEDNING

I henhold til artikel 294, stk. 7, litra c), i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde skal Kommissionen afgive udtalelse om de ændringer, som Europa-Parlamentet foreslår ved andenbehandlingen. Kommissionen forelægger hermed sin udtalelse om den omfattende ændring, som Parlamentet har vedtaget.

2. SAGSFORLØB

Kommissionens forslag:	17.9.2010
Forslag fremsendt til Europa-Parlamentet og Rådet:	21.9.2010
Udtalelse afgivet af Regionsudvalget:	28.1.2011
Udtalelse afgivet af Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg:	16.3.2011
TTE-Rådets generelle indstilling:	16.6.2011
Europa-Parlamentets førstebehandlingsholdning:	16.11.2011
Rådets førstebehandlingsholdning:	8.3.2012
Meddelelse fra Kommissionen om Rådets førstebehandlingsholdning:	12.3.2012
Rådets førstebehandlingsholdning fremsendt til Europa-Parlamentet:	12.3.2012
Coreper tilslutter sig andenbehandlingsaftalen:	19.6.2012
Vedtagelse på Europa-Parlamentets plenarforsamling:	3.7.2012

3. 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 kan og bør forbedres med henblik på at opfylde lovgivningens målsætninger.

Kommissionens forslag om omarbejdning af den første jernbanepakke drejer 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 mere hensigtsmæssige niveauer og strukturer for infrastrukturafgifterne, således at jernbaneoperatørernes konkurrenceevne i forhold til andre transportformer forbedres, og der bidrages til at internalisere miljøomkostningerne.
- b) Det andet sæt mål er at undgå konkurrenceforvridninger 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.

4. KOMMISSIONENS UDTALELSE OM EUROPA-PARLAMENTETS ÆNDRINGER

Der har været en række uformelle kontakter mellem Rådet, Europa-Parlamentet og Kommissionen med henblik på at opnå enighed om denne sag i forbindelse med andenbehandlingen. Disse uformelle kontakter førte til, at den samlede kompromisændring blev vedtaget på plenarmødet den 3. juli 2012. Kommissionen tilslutter sig den samlede kompromisændring, hvad angår indholdet.

4.1. Europa-Parlamentets ændringer ved andenbehandlingen

Kommissionen har allerede tilsluttet sig Rådets førstebehandlingsholdning (se desuden Kommissionens udtalelse om Rådets holdning¹). De vigtigste ændringer, der indføres ved Europa-Parlamentets samlede kompromisændring af Rådets holdning, som er vedtaget den 3. juli 2012, er beskrevet nedenfor:

- Med hensyn til infrastrukturfinansieringen indebærer andenbehandlingsaftalen følgende ændringer: a) der introduceres en ny forpligtelse til at høre de interesserede parter vedrørende en national udviklingsstrategi for jernbaneinfrastrukturen, b) det præciseres, at infrastrukturforvalterens regnskaber skal udvise balance over en periode, der ikke overstiger fem år, c) minimumsperioden for de kontraktmæssige aftaler udvides fra tre til fem år, og d) det sikres, at de kontraktmæssige aftaler om nødvendigt også kan dække udviklingen af nye jernbanetjenester.

¹ KOM(2012) 119 endelig.

- Med hensyn til afgifterne på jernbaneinfrastruktur indebærer andenbehandlingsaftalen følgende ændringer: a) det bliver obligatorisk at differentiere infrastrukturafgifterne for tog udstyret med ETCS-signalsystemet, der kører på ERTMS-korridorene, b) det bliver obligatorisk at opkræve reservationsafgifter under særlige omstændigheder og under tilsynsorganets kontrol, c) Kommissionen pålægges at vedtage fælles gennemførelsesbestemmelser for støjgeneafgifter under hensyntagen til princippet om fair konkurrence samt effektive incitamenter for eftermontering, d) metoden for en forholdsmæssig fordeling af omkostningerne i forbindelse med de tjenesteydelser, som infrastrukturforvalteren tilbyder, udvides, og e) infrastrukturforvaltere pålægges at dokumentere over for jernbanevirksomhederne, at fakturaer opfylder reglerne for opkrævning.
- Med hensyn til vilkårene for markedsadgangen indebærer andenbehandlingsaftalen følgende ændringer: a) det bliver obligatorisk at vedtage gennemførelsesbestemmelser til bestemmelse af en tjenesteydelses formål, vurdering af indvirkningen på kontrakter om offentlig tjeneste og indførelse af afgifter, b) princippet om ikke-diskriminerende adgang til vigtige faciliteter udvides til vigtige servicefaciliteter, c) anvendelsesområdet med hensyn til kravene om adskillelse udvides til brændstoppåfyldningsfaciliteter og depotspor, d) det sikres, at tilsynsorganerne fastsætter en frist for besvarelse af ansøgninger om adgang til vigtige faciliteter/tjenesteydelser, e) der indføres en restriktiv definition af begreberne "alternativ rute" og "levedygtigt alternativ", f) der indføres mulighed for særbehandling af omfattende vedligeholdelsesfaciliteter primært beregnet til specifikke typer af rullende højhastighedsmateriel, g) den periode, efter hvilken en servicefacilitet skal frigives til leasing, nedsættes fra tre til to år, og h) det sikres, at principper om kapacitetstildeling udarbejdet af sammenslutninger af infrastrukturforvaltere offentliggøres i netvejledninger.
- Med hensyn til adskillelsen af infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder indebærer andenbehandlingsaftalen følgende ændringer: a) det sikres, at de regnskaber, som infrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne skal offentliggøre, gør det muligt at kontrollere anvendelsen af infrastrukturafgifter og anvendelsen af indtægter fra andre kommercielle aktiviteter, og b) Kommissionen opfordres til at forelægge en rapport og om nødvendigt fremsætte forslag til lovforanstaltninger med henblik på at skabe egnede vilkår for ikke-diskriminerende adgang til infrastrukturen ved at bygge videre på eksisterende krav om adskillelse.
- Med hensyn til forskriftsmæssige tilsyn indebærer andenbehandlingsaftalen følgende ændringer: a) der fastsættes kortere og tydeligere frister for tilsynsorganernes afgørelser, b) det sikres, at midlerne er passende i forhold til jernbanesektorens betydning, c) der fastsættes strenge regler for udnævnelsen af tilsynsorganernes medarbejdere (interessekonflikter hos den ansvarlige myndighed undgås og udvælgelseskriterier skal være gennemsigtige) og for at garantere deres uafhængighed (klausuler på minimum et år og obligatoriske erklæringer om interesser), d) det bliver obligatorisk jævnlige at høre brugerne, e) tilsynsorganernes kontrol med infrastrukturforvalternes indførelse af prisforhøjelser styrkes, f) tilsynsorganerne får mulighed for at fremsætte anbefalinger til sikkerhedsmyndigheder og licensudstedende myndigheder, g) der skabes netværk af tilsynsorganer med pligt til at udveksle oplysninger, h) det sikres, at Kommissionen er medlem af dette netværk, koordinerer og understøtter dets arbejde og om nødvendigt fremsætter anbefalinger, i) det bliver muligt for tilsynsorganerne at anmode Kommissionen om at undersøge specifikke tiltag vedtaget af de nationale

myndigheder i forbindelse med anvendelsen af direktivet, og j) Kommissionen pålægges at fremlægge en rapport om samarbejdet mellem tilsynsorganerne og om nødvendigt foreslå supplerende foranstaltninger for at sikre et mere integreret tilsyn med det europæiske jernbanemarked.

- Med hensyn til fristerne for gennemførelsen indebærer andenbehandlingsaftalen følgende ændringer: a) der gives 30 måneder til gennemførelse af alle bestemmelserne i direktivet og tilpasning af den eksisterende kontraktmæssige aftale, b) der gives fire år fra vedtagelsen af gennemførelsesretsakten til gradvis tilpasning af de fælles bestemmelser om beregning af direkte omkostninger, og c) der gives to år til Kommissionens vedtagelse af en rapport om samarbejdet mellem tilsynsorganerne.
- Med hensyn til anvendelsesområdet indebærer andenbehandlingsaftalen følgende ændringer: a) der indføres undtagelser med hensyn til krav til køreplaner i tilfælde, hvor der samarbejdes med tredjelande på internationale strækninger, og b) der indføres undtagelser med hensyn til ECTS-modulering i forbindelse med ældre lokomotiver, der bruges til regional passagertransport.

4.2. Udvalgsprocedure

Andenbehandlingsaftalen tillægger Kommissionen gennemførelsesbeføjelser med henblik på at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af direktivet. Den sikrer, at disse beføjelser udøves i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 182/2011, hvad angår vedtagelse af gennemførelsesretsakter.

Aftalen henviser specifikt til ni områder, jf. artikel 10, stk. 4, artikel 11, stk. 4, artikel 12, stk. 5, artikel 13, stk. 9, artikel 17, stk. 5, artikel 31, stk. 3, artikel 31, stk. 5, artikel 32, stk. 4 og artikel 57, stk. 7, i direktivet, hvor artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 finder anvendelse. I disse tilfælde vedtager Kommissionen ikke et udkast til en gennemførelsesretsakt, hvis der ikke afgives en udtalelse. På tre andre områder, jf. artikel 15, stk. 6, artikel 41, stk. 3 og artikel 42, stk. 8, anvendes den normale procedure i artikel 5, stk. 4.

Hvor artikel 5, stk. 4, andet afsnit, litra b), i forordning (EU) nr. 182/2011 om vedtagelse af gennemførelsesretsakter finder anvendelse, anføres den potentielle indvirkning på jernbanemarkedets funktion og offentlige finansiering som begrundelse. Denne begrundelse er imidlertid ikke reflekteret i en betragtning. Da artikel 5, stk. 4, fastlægger en undtagelse fra den generelle regel, finder Kommissionen, at anvendelsen af andet afsnit, litra b), ikke bare kan anses for at være en "skønsmæssig" for lovgiver, men derimod skal fortolkes restriktivt og derfor begrundes.

5. KONKLUSION

Europa-Parlamentet vedtog sine samlede andenbehandlingsændringer den 3. juli 2012 efter at have haft uformelle kontakter med Rådet og Kommissionen. Kommissionen bekræfter, at den tilslutter sig den vedtagne samlede kompromisændring, da den afspejler hovedformålet med dens forslag, men aftalen om udvalgsprocedurer har foranlediget Kommissionen til at fremsætte følgende erklæring:

"Kommissionen understreger, at det er i modstrid med ordlyden og ånden i forordning

182/2011 (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13) at gøre systematisk brug af artikel 5, stk. 4, andet afsnit, litra b). Anvendes denne bestemmelse, skal det ske ud fra et specifikt behov for at fravige den principielle regel, som er, at Kommissionen kan vedtage et udkast til en gennemførelsesretsakt, hvis der ikke afgives en udtalelse. Eftersom anvendelse af andet afsnit, litra b), er en fravigelse af den generelle regel i artikel 5, stk. 4, kan det ikke blot anses for at være en "skønsbeføjelse" for lovgiver, men skal derimod fortolkes restriktivt og derfor begrundes.

Selvom Kommissionen støtter den aftale, som Europa-Parlamentet og Rådet er nået til enighed om vedrørende anvendelsen af denne bestemmelse på ni udvalgte områder, som de har begrundet med disses potentielle indvirkning på jernbanemarkedets funktion og offentlige finansiering, beklager den ligeledes, at denne begrundelse ikke er reflekteret i en betragtning."