

**Rådets begrundelse: Rådets førstebehandlingsholdning (EU) nr. 2/2016 med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådes direktiv om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (omarbejdning)**

(2016/C 057/03)

## I. INDLEDNING

Den 31. januar 2013 forelagde Kommissionen Rådet et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om interoperabilitet i jernbanesystemet i EU (omarbejdning).

Den 26. februar 2014 vedtog Europa-Parlamentet sin førstebehandlingsudtalelse.

Den 5. juni 2014 nåede Rådet til politisk enighed om udkastet til direktiv. Efter den juridiske og sproglige gennemgang vedtog Rådet sin førstebehandlingsholdning den 10. december 2015 efter den almindelige lovgivningsprocedure i artikel 294 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

Efter afstemningen i Europa-Parlamentet og vedtagelsen af Rådets politiske aftale af fandt der forhandlinger sted mellem Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen med henblik på at nå til enighed om forslaget. Den 17. juni 2015 blev der opnået enighed om et endeligt kompromis, som efterfølgende blev godkendt af De Faste Repræsentanternes Komité den 30. juni 2015. Europa-Parlamentets Transport- og Turismeudvalg (TRAN) bekræftede enigheden den 10. november 2015 og sendte i den forbindelse en skrivelse til formanden for De Faste Repræsentanternes Komité.

Rådet har under sit arbejde taget hensyn til udtalelsen fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg og udtalelsen fra Regionsudvalget.

## II. ANALYSE AF FØRSTEBEHANDLINGSHOLDNINGEN

### 1. Generelt

Ovennævnte forslag er en del af den fjerde jernbanepakke, som består af seks lovgivningsforslag, der tager sigte på at fjerne de tilbageværende hindringer for færdiggørelsen af det fælles europæiske jernbaneområde.

Formålet med dette lovgivningsinitiativ er at fastlægge en fælles tilgang til interoperabilitetsforskrifter for at øge stordriftsfordelene for jernbanevirksomheder, der arbejder på tværs af grænserne i Unionen, samt forenkle og reformere administrative procedurer i forbindelse med udstedelse af køretøjstilladelser og dermed fjerne fragmenteringen af regler på tværs af grænserne i Unionen.

Desuden er hensigten at øge effektiviteten af køretøjstilladelsesprocessen og tilskynde til anerkendelse af interoperabilitetstilladelser i hele EU og forbedre sammenhængen i nationale retlige rammer i forbindelse med interoperabilitetsaspekterne ved det indre marked for jernbaner.

Rådet er enig med Kommissionen i forslagets formål, men Rådets tilgang har været at indføre flere ændringer i forhold til det oprindelige forslag. De væsentligste bestemmelser i direktivet er blevet ændret betydeligt. Rådets førstebehandlingsholdning ændrer derfor Kommissionens oprindelige forslag ved, at det er blevet omformuleret, og flere bestemmelser i teksten er tilføjet eller udgået. Dette betyder, at Rådet ikke kan acceptere de ændringer, som Europa-Parlamentet har indført med sin førstebehandlingsholdning vedrørende disse bestemmelser.

### 2. De vigtigste politiske spørgsmål

#### i) Tilladelse til at bringe et køretøj i omsætning (artikel 21)

I modsætning til den betydelige overførsel af beføjelser fra de nationale myndigheder til Den Europæiske Unions Jernbaneagentur (agenturet), som Kommissionen oprindeligt foreslog, fastsætter Rådet et dobbelt system af tilladelser i forbindelse med udstedelse af tilladelser til at bringe et køretøj i omsætning afhængigt af det påtænkte anvendelsesområde. Ifølge denne tilgang fungerer agenturet som en one-stop-shop for køretøjer, der er bestemt til grænseoverskridende virksomhed; nationale sikkerhedsmyndigheder spiller imidlertid en vigtig rolle ved at udføre

de vurderinger, der er nødvendige for udstedelsen af disse tilladelser. For så vidt angår køretøjer, der kun er bestemt til national trafik, kan ansøgeren vælge mellem at indgive en anmodning om tilladelse enten til agenturet eller til den nationale sikkerhedsmyndighed. I begge tilfælde er proceduren og kriterierne for afgørelsen den samme.

Europa-Parlamentet støtter generelt tilgangen i Rådets holdning. Sidstnævnte dækker også Europa-Parlamentets betænkeligheder ved at medtage konceptet »isolerede net« under bestemmelserne vedrørende samarbejdsaftalerne (jf. nedenfor under punkt v).

På denne baggrund blev ændringsforslag 34 accepteret, ændringsforslag 35 og 102 blev accepteret delvist eller indholdsmæssigt, mens Rådet ikke accepterede ændringsforslag 94, 113 og 140.

ii) **Agenturets ansvar for at udstede køretøjsomsætningstilladelser (betragtning 8 og artikel 21, stk. 6)**

Rådets tekst præciserer, at agenturet påtager sig det fulde ansvar for de tilladelser, det udsteder, herunder ansvar i og uden for kontraktforhold.

iii) **Klage- og voldgiftsprocedurer (artikel 21, stk. 7 og 11)**

Hvor Kommissionens forslag ikke indeholder nogen specifikke bestemmelser om klageprocedurer, afspejler Rådets tekst den mulighed, ansøgeren har for at forelægge sagen for en national domstol i tilfælde af uenighed med den foranstaltning, som den nationale sikkerhedsmyndighed har truffet.

På samme måde indgår en klageprocedure i tilfælde af uenighed mellem den nationale sikkerhedsmyndighed og agenturet i Rådets tekst.

iv) **Ibrugtagning af fast togkontrol- og signaludstyr (artikel 18 og 19)**

Kommissionen påtænkte i sit oprindelige forslag at overføre ansvaret for udstedelse af ibrugtagningstilladelser til fast togkontrol- og signaludstyr, herunder det europæiske signalsystem ERTMS, til agenturet.

Rådet deler ikke Kommissionens tilgang og mener, at de nationale sikkerhedsmyndigheder fortsat skal tillade ERTMS-systemer. For at styrke harmoniseringen af ERTMS på EU-niveau gennem øget interoperabilitet fra starten af proceduren fastsætter Rådets tekst, at agenturet skal høres, før ERTMS-udstyr gives i udbud. En ny artikel 19 er blevet tilføjet med dette formål.

I overensstemmelse med Kommissionens tilgang mener Europa-Parlamentet, at agenturet bør have ansvaret for at udstede ibrugtagningstilladelse til ERTMS-systemer. Rådet kunne derfor ikke støtte ændringsforslag 81, 82, 83 og 86.

v) **Samarbejdsaftaler mellem agenturet og nationale sikkerhedsmyndigheder (artikel 21, stk. 14 og 15)**

I sit oprindelige forslag inddrog Kommissionen ikke indgåelsen af samarbejdsaftaler mellem agenturet og en eller flere nationale sikkerhedsmyndigheder i forbindelse med tilladelser til køretøjer, der er bestemt til grænseoverskridende virksomhed.

Rådet mener, at det er meget vigtigt at inddrage sådanne bestemmelser for at fremme den praktiske gennemførelse af det nye tilladelsessystem.

Ydermere fastsætter Rådet, at samarbejdsaftaler mellem agenturet og en eller flere nationale sikkerhedsmyndigheder i forbindelse med køretøjstilladelser kan omfatte specifikke samarbejdsordninger i tilfælde af net, som kræver særlig ekspertise af geografiske eller historiske årsager og/eller deler sporvidde med tilgrænsende tredjelande. Dette kompromis giver derfor medlemsstater med specifikke jernbanenetegenskaber mulighed for at samarbejde i tilladelsesprocessen under agenturets paraply. Disse samarbejdsaftaler kan også omfatte bestemmelser om at fremme udvidelsen af anvendelsesområdet i de tre baltiske stater, når et køretøj er blevet tilladt i en af dem.

I denne forbindelse accepterede Rådet delvist ændringsforslag 118.

vi) **Vedtagelse af nationale forskrifter (artikel 14)**

Rådets holdning tager sigte på at skabe en fleksibel og brugbar procedure for eksisterende og nye nationale interoperabilitetsforskrifter. For at tage hensyn til Europa-Parlamentets betænkeligheder præciserer Rådets holdning de procedurer, der skal anvendes for meddelelsen af eksisterende og nye nationale forskrifter samt for den vurdering, som agenturet skal foretage (op til en periode på 8 måneder). Den tilgang, Rådet har valgt, tager sigte på at undgå, at nationale forskrifter godkendes uden agenturets forudgående vurdering af dem.

Derfor blev ændringsforslag 66, 72 og 73 accepteret delvist eller indholdsmæssigt, mens Rådet ikke accepterede ændringsforslag 67-70.

vii) **Køretøjsregistre (kapitel VII, særlig artikel 47)**

For at imødekomme Europa-Parlamentets betænkeligheder med hensyn til »registre« vedrører den største ændring, Rådet indfører, det europæiske køretøjsregister. For at mindske de administrative byrder og unødige omkostninger bør Kommissionen vedtage en specifikation for et europæisk køretøjsregister, der optager nationale køretøjsregistre, med henblik på at skabe et fælles værktøj, samtidig med at det er muligt at bevare de supplerende funktioner, der er relevante for medlemsstaternes specifikke behov. Det europæiske køretøjsregister skal være operationelt fem år efter direktivets ikrafttrædelse. Rådet indfører også nye bestemmelser med henblik på at fastlægge de oplysninger, der skal indgå i det europæiske og de nationale køretøjsregistre.

Europa-Parlamentet mener, at det europæiske køretøjsregister skal være operationelt efter fire år.

På denne baggrund blev ændringsforslag 123, 126, 128, 130 og 131 accepteret indholdsmæssigt med omformulering, mens Rådet ikke accepterede ændringsforslag 98, 110, 120, 121, 122, 124, 125, 127 og 129.

viii) **Varigheden af overgangsperioden og gennemførelsesperioden (artikel 54 og 57)**

Rådet fastsætter en længere overgangsordning for køretøjstilladelser end den, Kommissionen oprindeligt havde påtænkt. Overgangsordningen anses for at være nødvendig for, at den dobbelte fremgangsmåde for køretøjstilladelsesprocessen i artikel 21 kan fungere ordentligt. Ifølge Rådets holdning kan medlemsstaterne fortsætte med at anvende de nuværende bestemmelser i direktiv 2008/57/EF indtil tre år efter datoen for direktivets ikrafttrædelse mod to år i Kommissionens forslag. En sådan periode kan forlænges i et år. I så tilfælde skal medlemsstaterne give Kommissionen og agenturet meddelelse om en sådan afgørelse og forelægge en begrundelse. Samme procedure finder anvendelse for forhåndstilladelsen i forbindelse med ERTMS.

En tilsvarende ordning på tre plus et år gælder for gennemførelsesperioden.

I den forbindelse kunne Rådet ikke støtte ændringsforslag 140, 141, 143 og 144.

ix) **Retsaktens struktur (delegerede retsakter/gennemførelsesretsakter)**

I Kommissionens oprindelige forslag foreslås delegerede retsakter som et instrument til at bestemme indholdet af tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er) og deres ændringer. Europa-Parlamentet støtter Kommissionen og insisterer også på at udvide anvendelsesområdet for delegerede retsakter til andre områder, som Kommissionen har foreslået gennemførelsesretsakter for.

For TSI'erne vedtager Rådet en kombination af delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter (artikel 5, stk. 1 og 11). Kommissionen vil vedtage delegerede retsakter for fastsættelsen af specifikke mål for tekniske specifikationer for interoperabilitet fulgt af gennemførelsesretsakter for at gennemføre disse specifikke mål.

I den forbindelse blev ændringsforslag 80 og 135 accepteret delvist, mens Rådet ikke accepterede ændringsforslag 13, 14, 56, 57, 79, 99 og 142.

**3. Andre ændringer, der er vedtaget af Europa-Parlamentet**

Andre ændringer, som ikke er indarbejdet i Rådets førstebehandlingsholdning, vedrører især:

— eventuel anvendelse af dette direktiv på nærbanesystemer i byområder (ændring 16 og 17)

- indførelse af tidsfrister for medlemsstaternes gennemførelse af tekniske specifikationer for interoperabilitet (ændring 47)
- medtagelse af delegerede retsakter for fastlæggelsen af regler for sanktioner for manglende overholdelse af de frister, der er fastsat i retsakterne for de afgørelser, der skal træffes af agenturet (ændring 136).

### III. KONKLUSION

Rådets førstebehandlingsholdning afspejler det kompromis, der blev opnået i forhandlingerne mellem Rådet og Europa-Parlamentet med støtte fra Kommissionen. Dette kompromis er bekræftet ved skrivelse fra formanden for Europa-Parlamentets Transport- og Turismeudvalg (TRAN) til formanden for De Faste Repræsentanternes Komité af 24. november 2015.

I denne skrivelse angiver formanden for TRAN-Udvalget, at han vil henstille til medlemmerne af TRAN-udvalget og efterfølgende til plenarforsamlingen, at de godkender Rådets førstebehandlingsholdning uden ændringer og afslutter den almindelige lovgivningsprocedure ved Europa-Parlamentets andenbehandling i overensstemmelse med artikel 294 i TEUF.

---