

Regionsudvalgets udtalelse om Meddelelse fra Kommissionen

- »Fortsat integrering af det europæiske jernbanesystem - Den tredje jernbanepakke«
- »Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner«
- »Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om certificering af togpersonale, der fremfører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fællesskabet«
- »Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om internationale jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser«
- »Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om erstatning ved manglende overholdelse af kontraktlige kvalitetskrav i forbindelse med jernbanefragt«

(2005/C 71/07)

REGIONSUDVALGET HAR -

under henvisning til Kommissionens meddelelser - Fortsat integrering af det europæiske jernbanesystem: Den tredje jernbanepakke, KOM(2004) 140 endelig, »Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner«, KOM(2004) 139 endelig - 2004/0047 (COD), »Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om certificering af togpersonale, der fremfører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fællesskabet« KOM(2004) 142 endelig - 2004/0048 (COD), »Forslag til Europa-Parlamentet og Rådets forordning om internationale jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser« KOM(2004) 143 endelig - 2004/0049 (COD) og »Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om erstatning ved manglende overholdelse af kontraktlige kvalitetskrav i forbindelse med jernbanefragt« KOM(2004) 144 endelig - 2004/0050 (COD),

under henvisning til Rådets beslutning af 28. april 2004 om i henhold til EF-traktatens artikel 265, stk. 1, og artikel 71 at anmode om Regionsudvalgets udtalelse,

under henvisning til formandens beslutning af 19. juni 2004 om at henvise det forberedende arbejde til Underudvalget for Territorial Samhørighed,

under henvisning til udtalelsen om »Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog« (KOM(1999) 617 endelig - 1999/0252 COD) (CdR 94/2001 fin) ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelsen om Kommissionens meddelelse om »Mod et integreret europæisk jernbanesystem« - (KOM(2002) 18 endelig - den anden jernbanepakke (CdR 97/2002 fin) ⁽²⁾,

under henvisning til udtalelsen om hvidbogen om »Den europæiske transportpolitik frem til 2010 - De svære valg« (KOM(2001) 370 endelig) (CdR 54/2001 fin) ⁽³⁾,

under henvisning til udtalelsen om Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer - Marco Polo (KOM(2002) 54 endelig - 2002/0038 COD) (CdR 103/2002 fin) ⁽⁴⁾,

⁽¹⁾ EFT C 317 af 6.11.2000, s. 22.

⁽²⁾ EFT C 66 af 19.3.2003, s. 5.

⁽³⁾ EFT C 192 af 12.8.2002, s. 8.

⁽⁴⁾ EFT C 278 af 14.11.2002, s. 15.

under henvisning til udtalelsen om »Transeuropæiske transportnet og -korridorer som løftestang for væksten og instrument til fremme af europæisk samhørighed« og om Kommissionens meddelelse om »Udvikling af et transportnet for Euro-middelhavsområdet« (KOM(2003) 376 endelig) (CdR 291/2003 fin) ⁽⁵⁾,

under henvisning til forslag til udtalelse (CdR 161/2004 rev. 2) vedtaget af Underudvalget for Territorial Samhørighed den 24. september 2004 (Ordfører: **Bernard Soulage** – FR/PSE, næstformand for regionalrådet i Rhône-Alpes),

og ud fra følgende **betragtninger**:

- 1) Udviklingen af personbefordring og godstransport med jernbane er dels en forudsætning for den europæiske integration, dels en vigtig kilde til økonomisk vækst;
- 2) En løsning med kontrolleret liberalisering af jernbanetransporten kan blive en yderligere fordel i gennemførelsen af denne udviklingsmålsætning, især på internationalt plan;
- 3) I enhver bestræbelse på at integrere og liberalisere sektoren skal der tages hensyn til tre perspektiver: servicekvalitet, sikkerheden for mennesker og varer samt rettighederne for brugere og dårligt stillede egne -

på den 57. plenarforsamling den 17. og 18. november 2004 (mødet den 17. november) enstemmigt VEDTAGET FØLGENDE UDTALELSE:

1. Regionsudvalgets synspunkter og henstillinger

Mod oprettelsen af et indre marked for jernbanetjenester

Regionsudvalget godkender i princippet de fremsatte forslag, men en hel del punkter vedrørende de berørte medlemsstaters og lokale og regionale myndigheders interventionsformer samt omfanget, rækkevidden og arten af Kommissionens forordning bør dog præciseres. Regionsudvalget ønsker at sikre, at reformen af jernbanesektoren gennemføres på en sådan måde, at jernbanetjenesterne forbedres, jernbanetransportens konkurrencedygtighed styrkes i forhold til andre transportformer og jernbanegodsoperatørernes fornødne økonomiske levedygtighed sikres.

REGIONSUDVALGET

1.1 **bifalder** de bestræbelser, der er gjort for at fremme og gennemføre et integreret europæisk jernbanenet, som er en nødvendig forudsætning for igen at skabe dynamik i en transportform, som man ikke kan komme udenom, hvis det skal lykkes at skabe en bæredygtig transportpolitik i EU, således som det foreskrives i hvidbogen;

1.2 **bifalder** generelt Kommissionens bestræbelser på at fremme oprettelsen af et virkeligt indre marked for jernbanetjenester både for jernbanepassagerer og for jernbanefragt i overensstemmelse med Europa-Parlamentets afgørelser; De fremsatte forslag i den tredje jernbanepakke skal sikre en bedre servicekvalitet inden for jernbanefragten og gradvist liberalisere personbefordringen i hele EU med afsæt i den internationale personbefordring;

1.3 **konstater**, at hvad angår international personbefordring med jernbane, er udviklingen af højhastighedstjenester, der

forbinder regionerne - med bæredygtig udvikling for øje - et initiativ, der bør fremmes, men dette skal gøres inden for rammerne af en ordning, der integrerer forbindelserne mellem områderne ved hjælp af et regionalt kvalitetsstilbud, der baseres på tidsplanen for forbindelserne;

1.4 **ønsker** at fremme udviklingen af de grænseoverskridende tjenester, der udgør et ganske betydeligt marked for pendlere. Indgåelsen af aftaler mellem de berørte regioner bør fremmes for at garantere et højt kvalitets- og rentabilitetsniveau for de pågældende tjenester;

1.5 **går ligeledes ind for** hensynet til den fysiske planlægning og den lige adgang til forskellige områder. På det punkt ønsker Regionsudvalget, at alle nødvendige bestemmelser vedtages for at sikre, at fremkomsten af nye jernbaneoperatører ikke resulterer i opgivelsen af urentable jernbanetjenester, der i dag har fået rod fæste i kraft af mekanismerne for afgiftsudjævning;

Der kan peges på to risikoområder:

— Perifere og isolerede regioner, der kan risikere at ligge i god afstand fra de nye forbindelser, hvis operatøren er ene om at formulere en definition af de internationale forbindelsers karakteristika. På tilsvarende vis kan visse tværregionale ruter, der ikke er dækket af kontrakter om offentlig service, blive destabiliseret af internationale forbindelser, der er baseret på de mest trafikerede og dermed mest rentable stationer.

— Betingelserne for anvendelsen af beskyttelsesklausulen for forbindelser (navnlig regionale forbindelser), der er dækket af en kontrakt om offentlig service;

⁽⁵⁾ EFT C 109 af 30.4.2004, s. 10.

1.6 **minder om**, at spørgsmålet om jernbanetransportens sikkerhed er vigtig, som beskrevet i begrundelsen, og lavprisselskaberne bør ikke oprettes på bekostning af passagerernes sikkerhedskrav (uddannelse af lokomotivførere, licenser, nedslidt rullende materiel og vedligeholdelsesregler). Det har især betydning for tilladelsen af cabotagekørsel, der medfører en blandet jernbanetransport, navnlig på de regionale forbindelser, der i kontrakterne om offentlig service oftest får pålagt skrappe sikkerhedskrav. Samtidig fører tilladelsen til cabotagekørsel til en de facto liberalisering af jernbanetransportmarkedet på visse nationale strækninger, og det er vigtigt at sikre, at åbningen for konkurrence ikke svækker den økonomiske levedygtighed for de nationale forbindelser, der ikke er dækket af kontrakter om offentlig service;

1.7 **bekræfter**, at det går ind for en evaluering af reformerne i jernbanesektoren for at sikre, at de rent faktisk medvirker til bedre tjenesteydelser (udbudsniveau, kvalitet, sikkerhed, pris). I den henseende sætter Regionsudvalget spørgsmålstegn ved relevansen af den fastsatte tidsplan, der ikke giver plads til de nødvendige evalueringer af tidligere reformer.

Certificering af togpersonale på jernbanenet i Fællesskabet

REGIONSUDVALGET

1.8 **godkender** Kommissionens initiativ om at indføre et todelte system til certificering af lokomotivførere, nemlig 1) et EU-certifikat, der gælder i hele EU og som udstedes af den nationale myndighed eller en af denne bemyndiget instans og tilhører lokomotivføreren, og 2) en harmoniseret supplerende attest, der rummer de særlige krav vedrørende den togforbindelse, den enkelte lokomotivfører har tilladelse til at køre på, som har begrænset gyldighed og som udstedes af den ansættende jernbanevirksomhed;

1.9 **konstaterer**, at denne ordning er blevet drøftet af parterne (Community of European Railways og European Transport Workers' Federation) og sikrer fri bevægelighed for arbejdstagerne i Fællesskabet;

1.10 **bekræfter**, at definitionen af skrappe sikkerhedsregler er absolut nødvendig, når der stræbes efter en interoperabilitet mellem jernbanenet. Den foreslåede harmonisering er nødvendig i lyset af de store forskelle, der eksisterer mellem de nationale lovgivninger vedrørende certificeringen af lokomotivførere. Den periodiske kontrol og evaluering af lokomotivføreres fysiske og mentale egnethed samt tilsynet med deres kvalifikationsniveau og elementære kendskab til et fælles sprog er vigtige forudsætninger for et højt niveau af jernbanesikkerhed;

1.11 **godkender** en gradvis indførelse af de nye bestemmelser, der i første omgang kun skal gælde for lokomotivførere på internationale forbindelser, men som siden efter en evaluering skal gælde samtlige lokomotivførere.

Rettigheder og forpligtelser for internationale jernbanepassagerer

REGIONSUDVALGET

1.12 **ser positivt på** Kommissionens forslag om at regulere de internationale jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser, således som det er sket inden for luftfartssektoren, hvilket vil fremme en sund konkurrence mellem de forskellige transportformer;

1.13 **ser gerne**, at det foreslåede foranstaltninger udvides til at omfatte de interne cabotagetjenester i medlemsstaterne, som er blevet skabt inden for rammerne af den nuværende lovgivning;

1.14 **bemærker**, at inddragelsen af repræsentanterne for brugerne og for de lokale myndigheder i de procedurer, der kan forventes at blive iværksat, forsat er langt fra tilstrækkelig.

Kompensation i tilfælde af manglende overholdelse af kvalitetskravene til jernbanegodstjenester

REGIONSUDVALGET

1.15 **konstaterer**, at jernbanegodsttransportens markedsandel er faldet, men at kundernes forventninger om højere kvalitet, mere punktuelle leverancer osv., er steget;

1.16 **mener**, at det er nødvendigt at træffe foranstaltninger, der sigter mod at forbedre kvaliteten af de tjenester, der leveres af jernbaneselskaberne, da jernbanegodsttransportens tilbagegang ellers vil fortsætte;

1.17 **noterer sig** Kommissionens bestræbelser på at bidrage til en stigende markedsandel for jernbanefragt under fortsat vanskelige omstændigheder. En forbedring af operatørernes servicekvalitet er et afgørende middel til at vinde kundernes loyalitet og tiltrække nye kunder;

1.18 **sætter spørgsmålstegn ved**, om Kommissionen bør regulere denne sektor, da operatørerne har indgået kontraktlige forhold med deres kunder, i hvilke kvalitetskrav udgør en del af de forhandlede kontraktvilkår. Der er en risiko for, at reguleringen kan have en modsatrettet effekt, navnlig hvis kvalitetskravene medfører højere serviceudgifter, mens der i vejtransportsektoren forsat frit kan fastsættes gensidigt godkendte krav. Spørgsmålet er særligt ømtåleligt for jernbaneoperatørerne i de nye medlemsstater, særligt hvis Kommissionen ikke regulerer kvalitetskravene efter samme standard for alle transportformer.

2. Regionsudvalgets anbefalinger

REGIONSUDVALGET

2.1 **anmoder om**, at tidsplanen ændres, så der bliver tid til at foretage de fornødne vurderinger af de foregående reformer, og så de nye reformer kan tage højde for den udvikling, som reformerne har gjort nødvendig i lande, der for nylig er tiltrådt EU, og i de fjerntliggende regioner;

2.2 **ser gerne**, at definitionen af »international forbindelse« præciseres gennem et krav om, at der skal være terminaler i mindst én større by i de lande, der berøres af en international forbindelse. Definitionen af »international personbefordring« i direktivforslagets artikel 1 [KOM(2004) 139 endelig] begrænser sig til et eneste kriterium, nemlig at »hver enkelt togvogn passerer mindst én grænse«. Denne enkle definition kan dog give anledning til afvigende adfærd (»gratister«), da det vil være tilstrækkeligt kun at betjene den første jernbanestation på den anden side af grænsen for at få status af international forbindelse, selvom næsten hele omsætningen realiseres inden for landets grænser. En sådan praksis kan medføre en de facto åbning af det nationale marked i det pågældende land;

2.3 **efterlyser** en præcision af medlemsstaternes og de lokale og regionale myndigheders rolle i definitionen af de internationale forbindelsers karakteristika (antal forbindelser, antal stop, hyppighed, regelmæssighed, tariffer for de nationale ruter);

2.4 **foreslår**, at det i direktivforslaget præciseres nærmere, at cabotagekørsel kan begrænses både af den lokale eller regionale myndighed, der fungerer som organiserende myndighed for den rute, for hvilken der er indgået kontrakt om offentlig tjeneste, og af den regulerende myndighed, der henvises til i artikel 30 i direktiv 2001/14/EF;

2.5 **anbefaler**, at betingelserne for driften af de internationale tjenester fastlægges på baggrund af de planlagte tjenesters

karakter. Betingelserne for forbindelsernes levedygtighed, deres tariffer og serviceniveau afhænger af forbindelsernes type. Det er derfor vanskeligt på forhånd at indføre ens regler for grænseoverskridende forbindelser mellem to naboregioner, en højhastighedsforbindelse af typen London-Marseille, nattoget mellem Hamburg og Zürich eller en årstidsbestemt forbindelse mellem Paris og Venedig;

2.6 **foreslår**, at der henvises til den betydning, liberaliseringen af jernbanemarkedet har for de internationale busruter, særligt hvad angår den frie prisfastsættelse på disse ruter (har disse virksomheder ligeledes ret til national cabotagekørsel?);

2.7 **insisterer** på, at det er vigtigt at præcisere betingelserne for, hvornår de nye internationale jernbanetjenester kan eller ikke kan fastsætte deres tariffer, navnlig for cabotagekørselskunder, for ikke at fordreje konkurrencevilkårene for de nationale operatører, når disse ikke har ret til frit at fastsætte deres tariffer;

2.8 **foreslår**, at der fastsættes en driftsperiode for de nye tjenester, som er i harmoni med afkastningsgraden. For at undgå udbudssvingninger på området er det vigtigt at yde de forskellige berørte parter garanti;

2.9 **forlanger**, at der i den harmoniserede supplerende attest kræves et godt kendskab til sproget i alle de lande, der gennemkøres;

2.10 **insisterer** på, at kravene til jernbanesektoren, herunder togforsinkelser, svarer til de krav, der gælder for luftfartssektoren (godtgørelsesperiode og -sats);

2.11 **minder om**, at stadig flere lokale og regionale myndigheder er berørte af disse spørgsmål, og at det derfor er afgørende, at de lokale og regionale repræsentanter inddrages i alle de stats- og EU-organer, som har ansvaret for gennemførelsen af disse foranstaltninger.

Bruxelles, den 17. november 2004

Peter STRAUB
Formand for
Regionsudvalget