

SV

SV

SV



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 24.2.2010
KOM(2010)68 slutlig

2008/0247 (COD)

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET

**enligt artikel 294.6 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt
beträffande
rådets ståndpunkt vid första behandlingen inför antagandet av Europaparlamentets och
rådets förordning om inrättandet av ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig
godstrafik**

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET

enligt artikel 294.6 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt beträffande rådets ståndpunkt vid första behandlingen inför antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning om inrättandet av ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik

(Text av betydelse för EES)

1. BAKGRUND

Datum för överlämnande av förslaget till Europaparlamentet och rådet (dokument KOM(2008) 852 slutlig – 2008/0247 (COD))	11 december 2008
Datum för Europaparlamentets yttrande vid första behandlingen	23 april 2009
Datum för Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande	15 juli 2009
Datum för Regionkommitténs yttrande	7 oktober 2009
Datum för antagande av rådets ståndpunkt vid första behandlingen (antagen genom enhälligt beslut)	22 februari 2010

2. SYFTE MED KOMMISSIONENS FÖRSLAG

Förslaget till förordning syftar till att få medlemsstaterna, och i synnerhet förvaltarna av järnvägsinfrastrukturen, att utveckla ett europeiskt järnvägsnät ”för konkurrenskraftig godstrafik”, bestående av internationella järnvägskorridorer för gods.

Sådana korridorer ska ge godstågen tillgång till tåglägen av god kvalitet, vilket kommer att öka deras tillförlitlighet och konkurrenskraft. De ska dessutom göra det möjligt att frigöra ytterligare kapacitet för godstrafik på järnväg.

Därför föreslår kommissionen att inrättandet av godskorridorer grundas på fyra åtgärder:

- Förstärkning av samarbetet mellan förvaltarna av järnvägsinfrastrukturen både i fråga om den operationella förvaltningen av infrastrukturen och i fråga om investeringar. Denna förstärkning förutsätter bland annat inrättandet av en förvaltningsstruktur för varje enskild korridor.
- Ökad tillförlitlighet hos de infrastrukturkapaciteter som avsätts för godstrafik på järnväg inom dessa korridorer.

- Främjande av intensivare samarbete mellan förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen och förvaltningen av godsterminalerna (hamnar, även för inre vattenvägar, rangerbangårdar etc.).
- Garanterat icke-diskriminerande tillträde till korridorerna för alla operatörer.

3. ALLMÄNNA KOMMENTARER TILL RÅDETS STÅNDPUNKT

Rådets ståndpunkt vid första behandlingen omfattar de viktigaste principerna i kommissionens ursprungliga förslag. Vissa element har emellertid försvagats, bland annat när det gäller urvalet av korridorer, samarbetet mellan infrastrukturförvaltare och prioriteringen av godstransport.

Andra element, som bestämmelserna om behöriga sökande och om skyldigheten att använda en enda kontaktpunkt för internationella tågägen, har strukits.

Trots dessa ändringar anser kommissionen att rådets ståndpunkt vid första behandlingen fortfarande motsvarar det ursprungliga förslaget syften.

4. UTFÖRLIGA KOMMENTARER OM RÅDETS STÅNDPUNKT VID FÖRSTA BEHANDLINGEN

4.1. Viktigaste ändringarna av kommissionens förslag

– Urval av godskorridorer (artikel 3)

Kommissionens ursprungliga förslag går ut på att 1–3 korridorer ska inrättas per medlemsstat, och att de ska väljas ut på grundval av motiverade förslag från de berörda medlemsstaterna och förvaltarna av järnvägsinfrastrukturen. Rådet föreslår ett förfarande i två steg: En första uppsättning korridorer väljs ut i medbeslutandeförfarande, tas med i en bilaga till förordningen och inrättas inom tre år efter förordningens antagande. Andra korridorer (minst en per medlemsstat) väljs ut bland motiverade förslag från medlemsstaterna.

Förslaget syftar till att skapa korridorer som tillgodoser marknadens behov, men den första uppsättningen korridorer definieras politiskt. Ett sådant politiskt urval strider emellertid emot förslaget huvudsyfte att förbättra infrastrukturförvaltningen på transnationell nivå, snarare än att bara skapa ny infrastruktur.

– Förvaltning av godskorridorer (artikel 7)

I det ursprungliga förslaget är det tänkt att styrningen ska skötas av infrastrukturförvaltarna genom att de inrättar ett styrande organ som ska vara en oberoende juridisk enhet och ha en ordförande. Rådet ville ha en smidigare struktur för detta organ (utan ordförande, och inte som oberoende juridisk enhet), och i stället utgående från erfarenheterna med vissa ERTMS-korridorer ge medlemsstaterna förvaltningsansvaret genom inrättandet av ett verkställande organ bestående av medlemsstaternas företrädare.

Kommissionen kan godta detta såvida det inte äventyrar infrastrukturförvaltarnas oberoende förvaltning.

– En enda kontaktpunkt (artikel 12)

I det ursprungliga förslaget föreskrivs det att alla internationella ansökningar om tåglägen ska göras till en enda kontaktpunkt per korridor. I rådets ståndpunkt vid första behandlingen blir utnyttjandet av den enda kontaktpunkten frivilligt. Kommissionen godtar denna ändring.

– Tilldelning av kapacitet för godståg (artikel 13)

Denna artikel utgör förordningens kärnpunkt. Förslaget går ut på att tillförlitlig extra kapacitet ska garanteras godstågen genom ett förfarande som motsvarar användarnas behov. Efterfrågan på godstågskapacitet styrs av marknaden och kan inte slutgiltigt förutses ett år i förväg, som för passagerartågen.

Därför hade kommissionen föreslagit att avsätta preliminär kapacitet som kan användas medan de årliga tidtabellerna utarbetas, och likaså en kapacitetsreserv i tidtabellerna för att kunna tillgodose tillfälliga behov av tåglägen för godståg.

Rådet har visserligen följt kommissionens förslag, och till och med underlättat dess genomförande (genom att införa på förhand iordningställda tåglägen), men vill begränsa effekterna av denna preliminära tilldelning och denna reserv genom att införa en hänvisning till persontrafikens behov.

– Trafikstyrning vid störningar (artikel 15)

Kommissionens förslag går ut på att ett tåg som är punktligt ska kunna förbli punktligt även vid störningar i korridoren. I rådets ståndpunkt vid första behandlingen föreslås det att man också ska försöka ”minimera den övergripande återhämtningstiden för nätet” (A) ”med beaktande av behoven för alla typer av transport” (B).

Rådets tillägg (del A) överensstämmer till sitt innehåll med direktiv 2001/14/EG. Del B är inte tillräckligt klart formulerad och lättbegriplig för en rättsakt, vilket kan leda till tolkningar som strider mot förordningens syften.

– Ändring av förteckningen över kriterier som reglerar inrättandet eller ändringar av korridorer

Enligt kommissionens förslag och den politiska överenskommelsen av den 11 juni 2009 ska det vara möjligt att inom ramen för kommittéförfarandet (föreskrivande förfarande med kontroll) ändra denna förteckning över kriterier, vilken återfinns i bilaga II.

Efter ikraftträdandet av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt har kommittéförfarandet ersatts med delegerade akter. I detta hänseende intar kommissionen följande ståndpunkt:

- Avgränsning av kommissionens befogenheter: Rådet har velat avgränsa kommissionens befogenheter, vad gäller delegerade akter, genom att kräva att kommissionen ska följa sekundärlagstiftningen och beakta viktiga delar av järnvägspolitiken.

Detta tillägg från rådet överensstämmer inte med bestämmelserna om delegerade akter. Dessutom är detta tillägg överflödigt eftersom det är självklart att kommissionen, fördragets väktare, ska följa sekundärlagstiftningen.

- Utövande av delegering och invändning mot delegerade akter: I enlighet med sitt meddelande om genomförandet av artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och på grundval av en analys av de särskilda åtgärder som planeras enligt rådets ståndpunkt, och även med hänsyn till den återkallanderätt som föreskrivs i rådets text, föredrar kommissionen delegering av befogenheter på obestämd tid, men kan godta rådets synsätt (femårsperiod med automatisk förlängning). Vidare beklagar kommissionen att rådet, vid första behandlingen, inför en tremånadersfrist för invändning för rådet och parlamentet. Kommissionen föredrar en frist för invändning på två månader, och fristen bör kunna förlängas med en månad på rådets eller parlamentets initiativ. Detta skulle bidra till effektiviseringen av förfarandena utan att principen om en övergripande tremånadersfrist undergrävs.
- Samråd med experter: Kommissionen har noterat det ingresskäl som föreskriver samråd med experter under den förberedande fasen när det gäller delegerade akter. Kommissionen anser att expertgrupper inte kan ha en formell institutionell roll. Därför kan ett sådant skäl inte införas i texten i den grundläggande rättsakten. Kommissionen hänvisar i detta sammanhang även till sitt meddelande av den 9 december 2009.

4.2. Europaparlamentets ändringsförslag som helt eller delvis tagits med i rådets ståndpunkt vid första behandlingen

– Förvaltning av godskorridorer

Organisationen av hur korridorerna förvaltas ligger hos två olika organ: Förvaltningskommittén, som består av företrädare för infrastrukturförvaltarna, och den verkställande styrelsen, som består av företrädare för medlemsstaterna (ändring 31). I kommissionens ursprungliga förslag ingick bara ett enda organ, bestående av företrädare för infrastrukturförvaltarna.

Ökad tillsyn från medlemsstaternas sida är acceptabel så länge den inte ifrågasätter infrastrukturförvaltarnas oberoende.

– Trafikstyrning

Både Europaparlamentet (ändring 62) och rådet har mjukat upp bestämmelserna kring trafikstyrning vid trafikstörningar. Kommissionen kan godta regeln att punktliga godståg förblir punktliga ”så långt det är möjligt”, snarare än systematiskt.

Däremot kan kommissionen inte godta att denna regel inte skulle gälla vid högtrafiktider, dvs. just vid de tillfällen på dagen då regeln kan komma att åberopas. Kommissionen anser för övrigt att principen om att man så snart som möjligt ska återgå till den normala situationen redan ingår i befintlig lagstiftning. Det är därför onödigt att ta med en sådan bestämmelse i texten.

4.3. De av Europaparlamentets ändringsförslag som godtagits av kommissionen men som inte förts in i rådets ståndpunkt vid första behandlingen

– Tilldelning av tåglägen

Europaparlamentets ändringar i denna fråga (bland annat ändringarna 52 och 54–58) ändrar inte kommissionens ursprungliga förslag i sak. Däremot innehåller rådets ståndpunkt vid första behandlingen hänvisningar till persontrafik som tycks strida mot rättsaktens syften och förefaller olämpliga i lagstiftning som ska ge godståg mer garantier.

– Urval av godskorridorer

Rådets ståndpunkt vid första behandlingen skiljer sig från Europaparlamentets genom att den omfattar en bilaga med korridorer som antagits i medbeslutandeförfarande.

5. SLUTSATS

Kommissionen anser att rådets ståndpunkt vid första behandlingen, som antogs enhälligt, kan tjäna de allmänna syftena i kommissionens förslag, trots att ståndpunkten har en alltför politisk inriktning och inte i tillräcklig utsträckning är inriktad på marknadens verkliga behov, och trots att den inte är tillräckligt långtgående när det gäller de extra garantier som infrastrukturen bör ge godstågen.

Kommissionen uttrycker sin tveksamhet beträffande den ram som rådet infört vad gäller kommissionens användning av delegerade akter (enligt artikel 4.8).

Kommissionen kan därför godta rådets ståndpunkt vid första behandlingen.