EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 24.10.2016
COM(2016) 691 final

2013/0015 (COD)

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET**

**i henhold til artikel 294, stk. 6, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde**

**vedrørende**

# Rådets holdning til vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde for så vidt angår åbning af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane og forvaltning af jernbaneinfrastrukturen

(EØS-relevant tekst)

2013/0015 (COD)

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET**

**i henhold til artikel 294, stk. 6, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde**

**vedrørende**

# Rådets holdning til vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde for så vidt angår åbning af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane og forvaltning af jernbaneinfrastrukturen

(EØS-relevant tekst)

## 1. BAGGRUND

Den 30. januar 2013 vedtog Kommissionen en omfattende pakke bestående af seks lovforslag, der har til formål at levere bedre kvalitet og et større udvalg af jernbanetjenester i Europa.

Det er nødvendigt at forbedre tjenesternes kvalitet og effektivitet for at gøre jernbanetransport til en mere attraktiv valgmulighed for passagererne og for at tilskynde til trafikoverflytning. Vi kan få mere for pengene og opnå en højere grad af bæredygtighed for få offentlige midler.

Pakken har ligeledes til formål at tilskynde til innovation af EU's jernbaner med henblik på at opfylde forbrugernes forventninger. Dette foregår på tre forskellige indbyrdes forbundne måder:

(1) ved at åbne de nationale passagermarkeder for konkurrence og gøre det obligatorisk at sende kontrakter om offentlig trafikbetjening i udbud

(2) ved at styrke infrastrukturforvalternes uafhængighed, så de kan kontrollere alle jernbanenettets kernefunktioner og ved at sikre rimelig adgang for alle til jernbanetransport

(3) ved at styrke jernbaneagenturets rolle som "kvikskranke" for udstedelse af køretøjstilladelser, der gælder i hele EU, med henblik på markedsføring og sikkerhedscertifikater, der også gælder i hele EU, til operatørerne.

| | |
|---|---|
| Forslaget blev sendt til Europa-Parlamentet og Rådet (dokument COM(2013) 30 final — 2013/0015 COD): | |
| Forslaget blev sendt til Europa-Parlamentet og Rådet | Den 31. januar 2013 |
| Udtalelse afgivet af Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg: | Den 11. juli 2013 |
| Udtalelse afgivet af Regionsudvalget: | Den 8. oktober 2013 |
| Europa-Parlamentets førstebehandlingsholdning vedtaget: | Den 26. februar 2014 |

Rådets holdning vedtaget: Den 17. oktober 2016

## 2. FORMÅLET MED KOMMISSIONENS FORSLAG

Det generelle formål med Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2012/34/EU (forvaltningsdirektivet) er yderligere at udvikle det fælles europæiske jernbaneområde ved at åbne de nationale jernbanepassagermarkeder for konkurrence og skabe lige vilkår for alle jernbanevirksomheder. Den øgede konkurrence forventes at forbedre jernbanetjenesternes kvalitet og operationelle effektivitet og derved gøre dem mere konkurrencedygtige og attraktive sammenlignet med andre transportformer.

For at nå dette mål foreslog Kommissionen nye regler med henblik på at styrke infrastrukturforvalternes uafhængighed, forhindre krydssubsidiering fra infrastrukturforvaltningen til jernbaneoperationer og forbedre koordineringen mellem de forskellige aktører på jernbanemarkedet.

Dette forslag fra Kommissionen er tæt forbundet med forslaget om at ændre forordning (EF) nr. 1370/2007 om at åbne markedet for national personbefordring. Formålet med den foreslåede forordning er at indføre princippet om obligatorisk udbud af offentlige tjenesteydelseskontrakter og forbedre betingelserne for effektive udbud f.eks. ved hjælp af bedre adgang til rullende materiel.

## 3. KOMMENTARER TIL RÅDETS HOLDNING

Rådet tilslutter sig ved sin holdning, der blev vedtaget ved førstebehandlingen den 17. oktober 2016, hovedformålene i Kommissionens forslag. Det giver især mulighed for at åbne de nationale markeder for personbefordring med jernbane for konkurrence og sikre bedre regler for forvaltning af infrastrukturen.

Selv om Rådet med sin holdning på en række punkter ikke går så langt som Kommissionen kunne have ønsket, er det af flere grunde et meningsfyldt skridt fremad sammenlignet med direktiv 2012/34/EF.

- Kommissionen foreslog strengere adskillelseskrav mellem infrastrukturforvalterne og andre enheder i de vertikalt integrerede virksomheder. Ved Rådets holdning gøres strukturerne mere fleksible og gives især mulighed for at bevare eller skifte til en vertikalt integreret model. Samtidig med at Kommissionen finder, at vertikal adskillelse er den letteste måde at sikre ikkediskriminerende behandling af nye markedsaktører på, værdsætter den, at Rådet indfører en række nye sikkerhedsforanstaltninger. Disse er udformet til at sikre infrastrukturforvalternes upartiskhed, hvilket navnlig indebærer at begrænse dobbeltmandater og undgå interessekonflikter.
- Kommissionen foreslog regler, der er udformet med henblik på at beskytte samtlige infrastrukturforvaltningsfunktioner mod upassende indflydelse. Ved Rådets holdning begrænses anvendelsen af de strengeste regler til at omfatte de vigtigste funktioner. F.eks. kapacitetstildeling, determinering og inddrivelse af adgangsafgifter, der er afgørende for de nye markedsaktørers ikkediskriminerende adgang til infrastrukturen. Kommissionen beklager, at man er gået glip af muligheden for at indføre bredere og strengere sikkerhedsforanstaltninger, der gælder for samtlige infrastrukturforvaltningsfunktioner, navnlig for så vidt angår vertikalt integrerede virksomheder. Den bemærker dog ligeledes, at der er blevet indført nye generelle regler med henblik på at sikre gennemsigtigheden og upartiskheden – også inden for

trafikforvaltning og vedligeholdelsesplanlægning. Rådet støttede ikke det oprindelige koncept med en fuldgyldig infrastrukturforvalter, der håndterer samtlige funktioner af jernbanenettet. Rådet gik i stedet ind for en mere fleksibel tilgang, hvor medlemsstaterne er frie til at undersøge de mulige fordele ved outsourcing og offentlige-private partnerskaber i forbindelse med infrastrukturforvaltning. I lyset af de nuværende budgetmæssige begrænsninger og uagtet den strukturelle model anså medlemsstaterne det for vigtigt at kunne trække på bidrag fra privat kapital og opstille en retlig ramme, der muliggør innovative former for infrastrukturforvaltning. Kommissionen accepterer denne mere fleksible tilgang i lyset af de bestemmelser, der skal sikre, at vi undgår interessekonflikter, og at infrastrukturforvalterne påtager sig det fulde ansvar og har bemyndigelse til at overvåge alle outsourcede funktioner. Rådet har ved sin holdning ændret visse grundlæggende elementer i den ramme, som Kommissionen har foreslået. Kommissionen finder dog, at målet med upartisk og effektiv infrastrukturforvaltning stadig kan opnås ved Rådets holdning, navnlig i lyset af en række nye bestemmelser, der udgør væsentlige fremskridt sammenlignet med status quo.

- Rådet bakker ved sin holdning op om de strenge regler om finansiel gennemsigtighed. Bestemmelserne om regnskabsmæssig adskillelse sammen med nye regler om lån mellem selskaber og tjenesteydelser, anvendelse af infrastrukturforvalternes dividende og fuldt reguleringsmæssigt opsyn inden for vertikalt integrerede virksomheder vil sikre, at hverken infrastrukturforvalterne eller de offentlige fonde kan afledes fra deres mål for at krydssubsidiere aktiviteter, der foregår i konkurrence med andre virksomheder. Dette vil bidrage til at skabe lige vilkår.
- Det er af afgørende betydning, at Rådet i sin holdning også kræver obligatorisk samarbejde mellem infrastrukturforvalterne på EU-plan samt med deres brugere. Dette samarbejde forventes at forbedre infrastrukturforvalternes resultater og kundeorientering.
- Den yderligere styrkelse af forvaltningsorganernes beføjelser er endnu et vigtigt element i pakken. De nye regler vil gøre effektiv håndhævelse mulig for de nationale tilsynsmyndigheder og Kommissionen.

## 4. KONKLUSION

Mens Rådets holdning er utilstrækkelig, for så vidt angår den vidtrækkende ændring af den lovgivningsmæssige ramme, som Kommissionen foreslog i 2013, er det ændrede forslag stadig af altafgørende betydning for den hurtigst mulige videre udvikling af det fælles europæiske jernbaneområde, idet det sikres, at de resterende nationale monopoler på personbefordring med jernbane bliver fjernet. De foreslåede regler vil præcisere og forbedre den retlige ramme. De vil skabe mere fordelagtige konkurrencebetingelser og mulighed for at klage over og forhindre ikkediskriminerende praksis.

Ud fra et ønske om at opnå et kompromis accepterer Kommissionen den holdning, Rådet har vedtaget, hvilket giver Europa-Parlamentet mulighed for at vedtage den endelige tekst ved andenbehandlingen. Kommissionen er af den opfattelse, at det vil maksimere fordelene, hvad angår tjenesternes kvalitet og jernbaneindustriens konkurrenceevne og effektivitet, at vedtage de markedsrelaterede og tekniske søjler samtidigt.