



---

*Mødedokument*

---

**A8-0371/2016**

7.12.2016

**\*\*\*II**

## **INDSTILLING VED ANDENBEHANDLING**

om Rådets førstebehandlingsholdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2012/34/EU for så vidt angår åbning af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane og forvaltning af jernbaneinfrastrukturen  
(11199/1/2016 – C8-0426/2016 – 2013/0029(COD))

Transport- og Turismeudvalget

Ordfører: David-Maria Sassoli

### ***Tegnforklaring***

- \* Høringsprocedure
- \*\*\* Godkendelsesprocedure
- \*\*\*I Almindelig lovgivningsprocedure (førstebehandling)
- \*\*\*II Almindelig lovgivningsprocedure (andenbehandling)
- \*\*\*III Almindelig lovgivningsprocedure (tredjebehandling)

(Proceduren afhænger af, hvilket retsgrundlag der er valgt i udkastet til retsakt)

### ***Ændringsforslag til et udkast til retsakt***

#### **Ændringsforslag fra Parlamentet opstillet i to kolonner**

Tekst, der udgår, er markeret med *fede typer og kursiv* i venstre kolonne.  
Tekst, der udskiftes, er markeret med *fede typer og kursiv* i begge kolonner.  
Ny tekst er markeret med *fede typer og kursiv* i højre kolonne.

Den første og den anden linje i informationsblokken til hvert ændringsforslag angiver den relevante passage i det pågældende udkast til retsakt. Hvis et ændringsforslag angår en eksisterende retsakt, som udkastet til retsakt har til formål at ændre, indeholder informationsblokken tillige en tredje og en fjerde linje, hvori det er anført, hvilken eksisterende retsakt og hvilken bestemmelse heri der er berørt.

#### **Ændringsforslag fra Parlamentet i form af en konsolideret tekst**

Ny tekst er markeret med *fede typer og kursiv*. Tekst, som er bortfaldet, markeres med symbolet ¶ eller med overstregning. Ved udskiftninger markeres den nye tekst med *fede typer og kursiv*, og den udskiftede tekst slettes eller overstreges.

Som en undtagelse bliver rent tekniske justeringer, der er foretaget af de berørte tjenestegrene med henblik på udarbejdelsen af den endelige tekst, ikke markeret.

## INDHOLD

	<b>Side</b>
FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING	5
BEGRUNDELSE .....	7
PROCEDURE I KORRESPONDERENDE UDVALG .....	10

**DA**

## **FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING**

**om Rådets førstebehandlingsholdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2012/34/EU for så vidt angår åbning af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane og forvaltning af jernbaneinfrastrukturen (11199/1/2016 – C8-0426/2016 – 2013/0029(COD))**

**(Almindelig lovgivningsprocedure: andenbehandling)**

*Europa-Parlamentet,*

- der henviser til Rådets førstebehandlingsholdning (11199/1/2016 – C8-0426/2016),
  - der henviser til de begrundede udtalelser, som inden for rammerne af protokol nr. 2 om anvendelse af nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet er blevet forelagt af det litauiske parlament, det luxembourgske Deputeretkammer, det nederlandske Førstekammer og Andetkammer samt den svenske Rigsdag, ifølge hvilke udkastet til lovgivningsmæssig retsakt ikke overholder nærhedsprincippet,
  - der henviser til udtalelse af 11. juli 2013<sup>1</sup> fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg,
  - der henviser til udtalelse af 8. oktober 2013 fra Regionsudvalget<sup>2</sup>,
  - der henviser til sin holdning ved førstebehandling<sup>3</sup> til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (COM(2013)0029),
  - der henviser til artikel 294, stk. 7, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,
  - der henviser til forretningsordenens artikel 76,
  - der henviser til indstilling ved andenbehandling fra Transport- og Turismeudvalget (A8-0371/2016),
1. godkender Rådets førstebehandlingsholdning;
  2. konstaterer, at retsakten er vedtaget i overensstemmelse med Rådets holdning;
  3. pålægger sin formand sammen med Rådets formand at undertegne retsakten, jf. artikel 297, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde;
  4. pålægger sin generalsekretær at undertegne retsakten, efter at det er kontrolleret, at alle procedurer er behørigt overholdt, og efter aftale med Rådets generalsekretær at

---

<sup>1</sup> EUT C 327 af 12.11.2013, s. 122.

<sup>2</sup> EUT C 356 af 5.12.2013, s. 92.

<sup>3</sup> Vedtagne tekster, P7\_TA(2014)0147.

foranledige, at den offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*;

5. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen samt til de nationale parlamenter.

## BEGRUNDELSE

### 1. Markedssøjlen i den fjerde jernbanepakke

Markedssøjlen i den fjerde jernbanepakke består af tre lovgivningsmæssige forslag:

1. et forslag om ændring af 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
2. et forslag om ændring af forordning (EF) nr. 1370/2007 for så vidt angår åbning af de nationale markeder for personbefordring med jernbane
3. et forslag om at ophæve forordning (EØF) nr. 1192/69 om fælles regler for normaliseringen af jernbanevirksomhedernes regnskaber.

### 2. Kommissionens forslag om ændring af direktiv 2012/34/EU

Lovforslaget, der omtales som ”forvaltningsdirektivet”, havde især følgende mål:

- a) Åbning af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane med sigte på at intensivere konkurrencepresset på de indenlandske jernbanemarkeder, således at der opnås flere og bedre passagertjenester. Jernbanegodstransport og international passagertransport blev åbnet for konkurrence i henholdsvis 2007 og 2010 med vedtagelsen af de tidligere jernbanepakker. Forslaget skal ses sammen med de foreslåede ændringer af forordning (EF) nr. 1370/2007 og fokuserer i denne sammenhæng på at øge effektiviteten af den offentlige finansiering af passagertransporttjenester.
- b) Styrkelse af infrastrukturforvalterens forvaltning med henblik på at sikre lige adgang til infrastrukturen. Dette bør opnås ved at fjerne interessekonflikter, der påvirker infrastrukturforvalterens beslutninger vedrørende markedsadgang, og afskaffe den mulighed for krydssubsidiering mellem infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, som findes i integrerede strukturer. Forslaget tog også sigte på at sikre, at alle infrastrukturforvalterens funktioner forvaltes på en konsekvent måde. Endelig tog forslaget sigte på at styrke koordinationen mellem infrastrukturforvalterne og jernbaneoperatørerne for bedre at imødekomme markedsbehovene og styrke det grænseoverskridende samarbejde mellem infrastrukturforvalterne.

Disse ændringer skulle øge konkurrenceniveauet og garantere finansiel gennemsigthed og rimelige finansieringsbetingelser. Lige markedsadgang og det stigende antal operatører skulle i sidste ende generere ny erhvervsaktivitet og mere trafik. Øget konkurrence og specialisering blandt markedets aktører skulle også få en positiv virkning på produktivitet og effektivitet og føre til stigninger i investeringerne i jernbanetransportinfrastruktur.

En kombination af ”åben adgang” og konkurrencebaserede udbudsprocedurer for offentlige trafikbetjeningskontrakter skulle muliggøre en yderligere markedsåbning svarende til, hvad der allerede er opnået på markederne for jernbanegodstransport og international passagertransport, hvor det for det mere udviklede godstransportmarkeds vedkommende kan påvises, at det har ført til en højere markedsandel for jernbanetransporten.

Øget konkurrence skulle gøre jernbanetransport mere attraktiv og bevirke, at sektoren bliver bedre til at imødekomme kundernes behov, idet jernbaneoperatørerne ville få mulighed for at konkurrere med andre transportformer. Yderligere udvikling af højhastighedspassagertransporten skulle desuden gøre jernbanetransporten mere konkurrencedygtig, øge dens markedsandel og bidrage til opnåelse af klimaændringsmålsætningerne.

Vækst i jernbanesektoren skulle også øge efterspørgslen efter kvalificerede jernbanearbejdere og operatører af jernbaneservicefaciliteter, men også efter rullende materiel og derved skabe nye arbejdspladser i jernbanematerielindustrien.

### **3. Interinstitutionelle forhandlinger**

Efter vedtagelsen af Parlamentets holdning ved førstebehandling den 26. februar 2014 fandt der interinstitutionelle forhandlinger (med henblik på en tidlig andenbehandlingsaftale) sted fra oktober 2015 til april 2016 under det luxembourgiske og det nederlandske formandskab for Rådet. Efter seks runder treparts møder nåede Parlamentets forhandlingsgruppe frem til en aftale med Rådets formandskab den 19. april 2016.

Aftalens tekst blev forelagt Transport- og Turismeudvalget (TRAN) og godkendt den 12. juli 2016. På grundlag af udvalgets godkendelse anførte udvalgets formand i sin skrivelse til formanden for De Faste Repræsentanternes Komité (Coreper I), at han ville anbefale plenarforsamlingen at godkende Rådets førstebehandlingsholdning uden ændringer under forudsætning af, at den var i overensstemmelse med den aftale, der var indgået mellem de to institutioner. Efter jurist-lingvisternes gennemgang vedtog Rådet sin førstebehandlingsholdning den 17. oktober 2016 i overensstemmelse med aftalen.

### **4. Europa-Parlamentets vigtigste resultater:**

Parlamentet har ydet et vigtigt bidrag til indgåelsen af en overordnet aftale med Rådet, der er rettet mod at sikre, at infrastrukturforvalterne er uvildige og uafhængige, og mod at åbne jernbanemarkedet. Parlamentet har bl.a. opnået følgende:

- Der er indført beskyttelsesforanstaltninger for at sikre, at infrastrukturforvalterne er uvildige og uafhængige, ved at styrke bestemmelserne om: dobbeltmandater, væsentlige funktioner, trafikstyring og vedligeholdelsesplanlægning, outsourcing og deling af infrastrukturforvalterens funktioner samt finansiell gennemsigthed.
- Medlemsstaterne skal indføre en national ramme for vurdering af interessekonflikter. Tilsynsorganerne skal inden for denne ramme tage hensyn til eventuelle personlige finansielle, økonomiske eller erhvervs mæssige interesser, der på utilbørlig vis kan påvirke infrastrukturforvalterens uvildighed.
- Der er fastlagt særlige regler for adgangen for højhastighedspassagertransport til Unionens jernbaneinfrastruktur med henblik på at udvikle markedet for højhastighedspassagertransport og styrke dets konkurrenceevne til gavn for passagererne. Disse nye regler, der er fastlagt i artikel 11a, præciserer, at retten til adgang for højhastighedspassagertransport kun kan være underlagt krav, der er fastsat af tilsynsorganet i overensstemmelse med denne artikel. Ordføreren påpeger, at som følge af artikel 11a kan medlemsstaterne ikke begrænse adgangen for



højhastighedspassagertransport til Unionens jernbaneinfrastruktur under artikel 11, stk.1.

- Sociale spørgsmål: En jernbanevirksomhed, der ansøger om en licens, eller de personer, der leder den, må ikke være blevet dømt for alvorlige overtrædelser af bestemmelser om forpligtelser, der følger af bindende kollektive overenskomster. Kommissionen skal også vurdere, om der er behov for lovforanstaltninger om certificering af togpersonale.
- Der er indført obligatoriske samordningsmekanismer mellem infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder.
- Det europæiske netværk af infrastrukturforvaltere blev styrket, bl.a. med mekanismer til at sikre benchmarking af deres resultater.
- Tilsynsorganernes beføjelser blev styrket, og der blev indført en samarbejds mekanisme for at sikre koordinering af afgørelser, der træffes af to eller flere tilsynsorganer vedrørende en international rute eller en binational infrastruktur.
- Informationssystemer og gennemgående billetsystemer, der er udviklet af markedet, blev gjort til en prioritet for at fremme en mere effektiv multimodal og grænseoverskridende passagertransport. Kommissionen skal overvåge jernbanemarkedets udvikling i forbindelse med indførelsen af sådanne informationssystemer og senest ved udgangen af 2022 forelægge Europa-Parlamentet og Rådet en rapport, der om nødvendigt skal ledsages af lovgivningsforslag

## 5. Henstilling

Da Rådets førstebehandlingsholdning er i overensstemmelse med den aftale, der blev indgået under de interinstitutionelle forhandlinger, henstiller ordføreren, at den godkendes uden ændringer.

## PROCEDURE I KORRESPONDERENDE UDVALG

<b>Titel</b>	Ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, for så vidt angår åbning af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane og forvaltning af jernbaneinfrastrukturen
<b>Referencer</b>	11199/1/2016 – C8-0426/2016 – 2013/0029(COD)
<b>Dato for EP's førstebehandling – P-nr.</b>	26.2.2014 T7-0147/2014
<b>Kommissionens forslag</b>	COM(2013)0029 - C7-0025/2013
<b>Dato for meddelelse på plenarmødet om modtagelse af Rådets førstebehandlingsholdning</b>	27.10.2016
<b>Korresponderende udvalg</b> Dato for meddelelse på plenarmødet	TRAN 27.10.2016
<b>Ordførere</b> Dato for valg	David-Maria Sassoli 13.10.2014
<b>Oprindelige ordførere</b>	David-Maria Sassoli
<b>Behandling i udvalg</b>	10.11.2016
<b>Dato for vedtagelse</b>	5.12.2016
<b>Resultat af den endelige afstemning</b>	+: 31 –: 14 0: 0
<b>Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer</b>	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Bruno Gollnisch, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Renaud Muselier, Jens Nilsson, Salvatore Domenico Pogliese, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zīle
<b>Til stede ved den endelige afstemning – stedfortrædere</b>	Daniel Dalton, Fabio De Masi, Maria Grapini, Werner Kuhn, Ramona Nicole Mănescu, Matthijs van Miltenburg
<b>Til stede ved den endelige afstemning – stedfortrædere (forretningsordenens art. 200, stk. 2)</b>	Jeroen Lenaers
<b>Dato for indgivelse</b>	7.12.2016