



Bruxelles, den 1. oktober 2015
(OR. en)

12243/15

Interinstitutionel sag:
2013/0028 (COD)
2013/0029 (COD)

TRANS 296
CODEC 1215

RAPPORT

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	Rådet
Tidl. dok. nr.:	11998/15 TRANS 287 CODEC 1185
Komm. dok. nr.:	5960/13 TRANS 35 CODEC 209 5985/13 TRANS 36 CODEC 216
Vedr.:	Fjerde jernbanepakke: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 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 Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1370/2007 for så vidt angår åbning af de nationale markeder for personbefordring med jernbane – Generel indstilling

I. Indledning

Den 30. januar 2013 forelagde Kommissionen den fjerde jernbanepakke, som består af seks lovgivningsforslag, der tager sigte på at fjerne de resterende hindringer for gennemførelsen af det fælles europæiske jernbaneområde og derved bidrage til at øge jernbanernes andel af transportmarkedet inden for EU.

Mere specifikt er hovedformålet med denne lovpakke at øge jernbanetransportens kvalitet og effektivitet ved at fjerne de resterende retlige, institutionelle og tekniske hindringer og fremme jernbanesektorens resultater og konkurrenceevne.

Lovpakken kan opdeles i to søjler: en "teknisk søjle" og en "markedssøjle".

Der blev opnået enighed om den tekniske søjle med Europa-Parlamentet i juni 2015. Under markedssøjlen drøftes der i Rådet to kommissionsforslag, nemlig forslaget til et direktiv 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 ("forvaltningsdirektivet") og forslaget til en forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1370/2007 for så vidt angår åbning af de nationale markeder for personbefordring med jernbane ("public service-forordningen").

II. Arbejdet i Rådets organer

Gennemgangen i Landtransportgruppen af de tre kommissionsforslag under markedssøjlen begyndte i juli 2014. Under det italienske formandskab blev der afholdt en orienterende debat, og der blev vedtaget en fremskridtsrapport. Under det lettiske formandskab blev der afholdt yderligere en orienterende debat, og der blev vedtaget endnu en fremskridtsrapport.

I juli 2015 forelagde det luxembourgiske formandskab sine kompromisforslag til forvaltningsdirektivet og til public service-forordningen for arbejdsgruppen. De blev gennemgået på arbejdsgruppens møder den 9., 16. og 23. juli samt den 8., 10., 16., 17. og 22. september.

Den 30. september gennemgik Coreper formandskabets reviderede kompromisforslag. På mødet blev de fleste udestående spørgsmål afklaret. Der er dog stadig to åbne spørgsmål. Formandskabet noterede sig delegationernes bemærkninger og foreslår reviderede tekster, der skal gennemgås af ministrene.

Ændringerne i bilagene til denne rapport i forhold til rapporten til Coreper er angivet med **fede typer og understregning** og udeladelser med [...].

Alle delegationerne har taget undersøgelsesforbehold med hensyn til disse ændringer. UK fastholder desuden et parlamentarisk undersøgelsesforbehold.

III. Udestående spørgsmål

Formandskabet har noteret sig de bemærkninger vedrørende overgangsperioderne, som flere medlemsstater på mødet i Coreper fremsatte til begge tekster. Formandskabet har den opfattelse, at dets kompromis til dette spørgsmål er afbalanceret, idet nogle medlemsstater ønsker længere overgangsperioder, mens andre ønsker at gøre dem kortere. Dette spørgsmål vil formodentlig under alle omstændigheder blive drøftet under forhandlingerne med Europa-Parlamentet.

Efter drøftelserne i Coreper er formandskabet af den opfattelse, at ministrene skal træffe afgørelse om de to punkter nedenfor med henblik på at nå frem til en generel indstilling vedrørende de to forslag.

Forvaltningsdirektivet

Sammenhæng mellem forvaltningsdirektivet og public service-forordningen – artikel 10, stk. 2

På mødet i Coreper forelagde en delegation et tekstforslag, der tager sigte på at sikre retssikkerhed for så vidt angår eventuelle modstridende bestemmelser i forvaltningsdirektivet og public service-forordningen med hensyn til princippet om fri adgang til jernbaneinfrastrukturen. Dette tekstforslag fik støtte fra flere andre delegationer. Andre delegationer udtrykte derimod store betænkeligheder, idet de frygtede, at et sådant forslag ville føre til ulige vilkår og dermed undergrave balancen mellem public service-forordningen og forvaltningsdirektivet.

I kølvandet på disse drøftelser forelagde formandskabet nogle kompromisforslag med henblik på at imødekomme betænkelighederne hos de delegationer, der havde taget ordet på Corepers møde. Der blev foretaget en ændring af artikel 10, stk. 2, i forvaltningsdirektivet, og der blev indføjet yderligere præciseringer i en tilhørende betragtning. Disse ændringer fremgår af teksten i bilag I.

Public service-forordningen

Midlertidig undtagelse under særlige omstændigheder – artikel 5, stk. 3a

På mødet i Coreper foreslog en delegation nogle ændringer til formandskabets tekst til artikel 5, stk. 3a. Denne bestemmelse indfører en midlertidig undtagelse begrænset til syv år, der har til formål at tage højde for situationer, hvor medlemsstater, der normalt indgår kontrakter via konkurrencebaserede udbud, ønsker at have mulighed for at indgå nye kontrakter om offentlig trafikbetjening uden forudgående udbud, hvis der foreligger særlige omstændigheder. Disse særlige omstændigheder er anført i den pågældende bestemmelse.

Nogle af de ændringer, som den pågældende delegation har foreslået, er indarbejdet i formandskabets tekstforslag i bilag II, som også blev forelagt på mødet i Coreper.

IV. Konklusion

Rådet opfordres til at gennemgå teksten, som den findes i bilagene til denne rapport, med henblik på at få afklaret de udestående spørgsmål og vedtage en generel indstilling vedrørende begge tekster på samlingen den 8. oktober 2015.

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

Artikel 1

I direktiv 2012/34/EU foretages følgende ændringer:

-1. I artikel 2 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 3, første punktum, affattes således:

"3. Medlemsstaterne kan undtage følgende fra anvendelsen af artikel 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 og 13 samt kapitel IV:"

aa) Som nyt stk. 3a indsættes:

"3a. Medlemsstaterne kan undtage følgende fra anvendelsen af artikel 7, 7a, 7b, 7c, 7d og 8:

Lokale, mindre trafikerede strækninger, hvis længde ikke overstiger 100 km, der er anvendt til godstrafik mellem en hovedstrækning og oprindelses- og bestemmelsessteder for forsendelser langs disse strækninger, forudsat at disse strækninger er forvaltet af andre enheder end den vigtigste infrastrukturforvalter og enten a) anvendes af en enkelt godsoperatør, eller b) de væsentlige funktioner varetages af et organ, der ikke kontrolleres af en jernbanevirksomhed [...]. Hvis der kun er en enkelt godsoperatør, kan medlemsstaterne også fritage den for anvendelsen af kapitel IV, indtil en anden ansøger anmoder om kapacitet. Denne bestemmelse kan ligeledes anvendes, hvis strækningen også i begrænset omfang anvendes til passagertransport. Medlemsstaterne underretter Kommissionen, hvis de agter at undtage sådanne strækninger fra anvendelsen af artikel 7, 7a, 7b, 7c, 7d og 8."

ab) Som nyt stk. 3b indsættes:

"3b. Medlemsstaterne kan undtage følgende fra anvendelsen af artikel 7, 7a, 7b, 7c og 7d:

Regionale mindre trafikerede net, der forvaltes af en anden enhed end den vigtigste infrastrukturforvalter og bruges til drift af regional passagertransport, der udføres af en enkelt jernbanevirksomhed, bortset fra medlemsstatens etablerede jernbanevirksomhed, indtil der anmodes om kapacitet til passagertransport på det pågældende net, og forudsat at virksomheden ikke er afhængig af en jernbanevirksomhed, der driver godstransport. Denne bestemmelse kan ligeledes anvendes, hvis strækningen også i begrænset omfang anvendes til godstransport. Medlemsstaterne underretter Kommissionen, hvis de agter at undtage sådanne strækninger fra anvendelsen af artikel 7, 7a, 7b, 7c og 7d. "

b) Stk. 4 affattes således:

"4. Medlemsstaterne kan undtage lokale og regionale jernbaneinfrastrukturer, som ikke har strategisk betydning for jernbanemarkedets funktion, fra anvendelsen af artikel 8, stk. 3, og lokale jernbaneinfrastrukturer, som ikke har strategisk betydning for jernbanemarkedets funktion, fra anvendelsen af artikel 7, 7a, 7c og kapitel IV, jf. dog stk. 3. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen, hvis de agter at undtage sådanne jernbaneinfrastrukturer. Kommissionen træffer efter rådgivningsproceduren i artikel 62, stk. 2, afgørelse om, hvorvidt den pågældende jernbanestruktur kan anses for at være uden strategisk betydning set i lyset af de berørte jernbanestrækningers længde, deres udnyttelsesgrad og den trafikmængde, som eventuelt vil kunne blive påvirket."

ba) Som stk. 8a indsættes:

"8a. I en periode på 10 år efter datoen for direktivets ikrafttræden kan medlemsstaterne undtage isolerede jernbanestrækninger på under 500 km med en anden sporvidde end det indenlandske hovednet, der er forbundet med et tredjeland, hvor EU's jernbanelovgivning ikke finder anvendelse, og som forvaltes af en anden infrastrukturforvalter end det indenlandske hovednets, fra anvendelsen af direktivets kapitel II og IV, med undtagelse af artikel 10, 13 og 56. Jernbanevirksomheder, der udelukkende opererer på disse strækninger, kan fritages for anvendelsen af kapitel II.

Fritagelsen kan forlænges for perioder på højst 5 år. Senest 12 måneder, inden fritagelsen udløber, underretter den medlemsstat, der agter at forlænge fritagelsen, Kommissionen herom. Kommissionen undersøger, om betingelserne for en fritagelse i henhold til ovenstående afsnit fortsat er opfyldt. Hvis disse betingelser ikke er opfyldt, vedtager Kommissionen en afgørelse om ophævelse af fritagelsen i overensstemmelse med rådgivningsproceduren i artikel 62, stk. 2."

c) Som stk. 12 indsættes:

"12. Når den private part i et eksisterende offentlig-privat partnerskab, der er indgået inden den 16. juni 2015, også er en jernbanevirksomhed med ansvar for at udføre jernbanepassagertransport på infrastrukturen, kan medlemsstaterne fortsætte med at fritage en sådan privat part for anvendelsen af artikel 7, 7a og 7d og begrænse retten til at medtage og afsætte passagerer for så vidt angår tjenester, der leveres af jernbanevirksomheder på den samme infrastruktur, hvor den private part udfører passagertransport i henhold til det offentlig-private partnerskab."

d) Som stk. 13 indsættes:

"13. Private infrastrukturforvaltere, som er part i et offentlig-privat partnerskab indgået før [datoen for direktivets ikrafttræden], og som ikke modtager offentlige midler, er undtaget fra anvendelsen af artikel 7d, såfremt lån og finansielle garantier, som infrastrukturforvalteren yder eller modtager, ikke er direkte eller indirekte til gavn for bestemte jernbanevirksomheder."

1. I artikel 3 foretages følgende ændringer:

a) Nr. 2 affattes således: ¹

- 2) "infrastrukturforvalter": ethvert organ eller enhver virksomhed, der er ansvarlig for drift, vedligeholdelse og fornyelse af jernbaneinfrastruktur på et net og for deltagelse i udviklingen heraf som fastlagt af medlemsstaten inden for rammerne af dens generelle politik vedrørende udvikling og finansiering af infrastruktur
- 2a) "udvikling af jernbaneinfrastrukturen": netplanlægning, finansiell planlægning og investeringsplanlægning samt opbygning og opgradering af infrastrukturen
- 2aa) "drift af jernbaneinfrastrukturen": kanaltildeling, trafikstyring og infrastrukturafgifter²
- 2b) "vedligeholdelse af jernbaneinfrastrukturen": arbejde udført med det formål at opretholde den eksisterende infrastrukturs tilstand og kapacitet

¹ Der kan eventuelt tilføjes en betragtning for at præcisere, at det er muligt at drive jernbaneinfrastruktur som separate strukturer, vertikalt integrerede virksomheder eller vertikalt integrerede virksomheder kombineret med outsourcing.

² Der kan eventuelt tilføjes en betragtning for at præcisere, at driften af jernbaneinfrastrukturen omfatter togkontrol og signaler. Der vil blive tilføjet en betragtning for at præcisere, at det i denne forbindelse bør sikres, at infrastrukturen er egnet til den beregnede anvendelse.

- 2c) "fornyelse af jernbaneinfrastrukturen": større udskiftningsarbejde på den eksisterende infrastruktur, der ikke ændrer dens samlede ydeevne
- 2d) "opgradering af jernbaneinfrastrukturen": større ombygningsarbejde af den eksisterende infrastruktur, der forbedrer [...] dens samlede ydeevne
- 2e) "væsentlige funktioner i infrastrukturforvaltning": beslutningstagning i forbindelse med kanaltildeling, herunder både fastlæggelse og vurdering af, hvad der står til rådighed, samt tildeling af individuelle togkanaler, og beslutningstagning i forbindelse med infrastrukturafgifter, herunder fastlæggelse og opkrævning af afgifter i overensstemmelse med den afgiftsramme og ramme for kapacitetstildeling, der er fastlagt af medlemsstaterne i henhold til artikel 29 og 39"

b) Følgende numre tilføjes:

"31) "vertikalt integreret virksomhed": en virksomhed, hvor, i henhold til Rådets forordning (EF) nr. 139/2004:

- en infrastrukturforvalter kontrolleres af en virksomhed, der samtidig kontrollerer en eller flere jernbanevirksomheder, der driver jernbanetjenester på infrastrukturforvalterens net eller
- en infrastrukturforvalter kontrolleres af en eller flere jernbanevirksomheder, der driver jernbanetjenester på infrastrukturforvalterens net eller
- en eller flere jernbanevirksomheder, der driver jernbanetjenester på infrastrukturforvalterens net, kontrolleres af en infrastrukturforvalter.

Det omfatter også en virksomhed, der består af særskilte afdelinger, herunder en infrastrukturforvalter og en eller flere afdelinger, der leverer transporttjenester, men ikke har status som særskilte juridiske personer.

Hvis en infrastrukturforvalter og en jernbanevirksomhed er helt uafhængige af hinanden, men begge kontrolleres direkte af en medlemsstat uden en mellemliggende enhed, anses de ikke for at udgøre en vertikalt integreret virksomhed med henblik på dette direktiv³."

32) "offentlig-privat partnerskab": en bindende ordning mellem offentlige organer og en eller flere virksomheder, bortset fra den vigtigste infrastrukturforvalter i en medlemsstat⁴, hvor virksomhederne helt eller delvist opfører og/eller finansierer jernbaneinfrastruktur og/eller erhverver retten til at udøve de funktioner, der er nævnt i nr. 2), for en på forhånd fastlagt periode. Ordningen kan antage enhver relevant juridisk bindende form, der er fastsat i national lovgivning.

33) "direktion": [...] **det overordnede** organ i en virksomhed, der varetager udøvende og administrative funktioner, og som er ansvarlig for virksomhedens daglige ledelse

33a) "tilsynsråd": [...] **det øverste** organ i en virksomhed, der udfører tilsynsopgaver, herunder kontrol med direktionen, og træffer generelle strategiske beslutninger vedrørende virksomheden.

2. Artikel 6, stk. 2, affattes således:

"Med henblik på denne artikel kræver medlemsstater, der anvender artikel 7a, stk. 3, at virksomheden er organiseret i særskilte afdelinger, der ikke har status som særskilte juridiske personer inden for en enkelt virksomhed."

³ Begrebet fuld uafhængighed kan med henblik på denne definition præciseres i en betragtning. Den "mellemliggende enhed" bør ikke forstås som et ministerium.

⁴ Den omstændighed, at det er medlemsstaten, der beslutter, hvilken enhed der er den vigtigste infrastrukturforvalter, kan præciseres i en betragtning.

3. Artikel 7 affattes således:

"Artikel 7

Infrastrukturforvalterens uafhængighed

1. Medlemsstaterne sikrer, at infrastrukturforvalteren er ansvarlig for drift, vedligeholdelse og fornyelse på et net og for udviklingen af jernbaneinfrastrukturen på dette net, i overensstemmelse med national lovgivning.

2. Medlemsstaterne sikrer, at infrastrukturforvalteren er organiseret som en enhed, som er retligt adskilt fra alle jernbanevirksomheder og, i vertikalt integrerede virksomheder, fra alle andre retlige enheder i virksomheden.

3. Medlemsstaterne sikrer, at de samme personer ikke kan være ansat samtidigt:

- som medlemmer af en infrastrukturforvalters og en jernbanevirksomheds direktion
- som personer med ansvar for at træffe beslutninger om de væsentlige funktioner og som medlemmer af en jernbanevirksomheds direktion
- hvis der findes et tilsynsråd, som medlemmer af en infrastrukturforvalters og en jernbanevirksomheds tilsynsråd.

4. I vertikalt integrerede virksomheder må medlemmer af infrastrukturforvalterens direktion og de personer, der er ansvarlige for at træffe beslutninger om de væsentlige funktioner, ikke modtage finansielle fordele fra jernbanevirksomheder eller bonusser, der primært er forbundet med de finansielle resultater af [...] bestemte jernbanevirksomheder. De kan dog tilbydes incitament, der er knyttet til jernbanesystemets overordnede resultater.

5. Hvis informationssystemer er fælles for forskellige enheder i en vertikalt integreret virksomhed, begrænses adgangen til følsomme oplysninger vedrørende de væsentlige funktioner til infrastrukturforvalterens bemyndigede personale.

6. Bestemmelserne i stk. 1 berører ikke medlemsstaternes beslutningskompetence med hensyn til udvikling og finansiering af jernbaneinfrastruktur og medlemsstaternes kompetencer med hensyn til finansiering af infrastruktur og opkrævning af afgifter samt kapacitetstildeling, som defineret i artikel 4, stk. 2, og artikel 8, 29 og 39."

4. Som artikel 7a til 7g indsættes:

"Artikel 7a

De væsentlige funktioners uafhængighed

1. Medlemsstaterne sikrer, at infrastrukturforvalteren har organisatorisk og beslutningsmæssig uafhængighed inden for de grænser, der er fastsat i artikel 4, stk. 2, og artikel 29 og 39, for så vidt angår de væsentlige funktioner.

2. Med henblik på anvendelsen af stk. 1 sikrer medlemsstaterne navnlig, at:

– en jernbanevirksomhed eller en anden retlig enhed ikke har en afgørende indflydelse på infrastrukturforvalteren i forbindelse med de væsentlige funktioner, uden at dette berører medlemsstaternes rolle for så vidt angår fastlæggelse af afgiftsrammen og rammen for kapacitetstildeling og de nærmere regler for afgifterne i overensstemmelse med artikel 29 og 39

– en jernbanevirksomhed ikke har nogen afgørende indflydelse på udnævnelser og afskedigelser af de personer, der er ansvarlige for at træffe beslutninger om de væsentlige funktioner⁵

– mobiliteten for de personer, der er ansvarlige for de væsentlige funktioner, ikke skaber interessekonflikter.

⁵ Der kan eventuelt tilføjes en betragtning for at præcisere, at klageprocedurerne også er omfattet.

3. Medlemsstaterne kan beslutte, at infrastrukturafgifter opkræves og kanaltildeling udføres af et afgiftsorgan og et tildelingsorgan, der i deres retlige form, organisation og beslutningstagning er uafhængige af alle jernbanevirksomheder. I et sådant tilfælde kan medlemsstaterne beslutte ikke at anvende bestemmelserne i artikel 7, stk. 2, og artikel 7, stk. 3, tredje led⁶. Artikel 7, stk. 3, første led, og artikel 7, stk. 4, finder tilsvarende anvendelse på de afdelingsledere, der er ansvarlige for forvaltning af infrastrukturen og levering af jernbanetjenester.

4. Direktivets bestemmelser, der henviser til en infrastrukturforvalters væsentlige funktioner, finder anvendelse på det uafhængige afgiftsorgan og/eller tildelingsorgan.

Artikel 7b

Infrastrukturforvalterens uvildighed for så vidt angår trafikstyring og vedligeholdelsesplanlægning

1. Funktionerne forbundet med trafikstyring og vedligeholdelsesplanlægning udøves på en gennemsigtig og ikkediskriminerende måde.

2. For så vidt angår trafikstyring sikrer medlemsstaterne, at jernbanevirksomheder har fuld og rettidig adgang til relevante oplysninger i tilfælde af afbrydelser, der vedrører dem. Hvis infrastrukturforvalteren giver yderligere adgang til trafikstyringen, gør vedkommende det på en gennemsigtig og ikkediskriminerende måde for de berørte jernbanevirksomheder.

3. For så vidt angår den langsigtede planlægning af omfattende vedligeholdelse og/eller fornyelse af jernbaneinfrastrukturen hører infrastrukturforvalteren ansøgerne og tager i videst muligt omfang hensyn til de udtrykte bekymringer.

⁶ Der kan eventuelt tilføjes en betragtning for at forklare, hvordan de relevante bestemmelser i dette direktiv finder tilsvarende anvendelse på vertikalt integrerede virksomheder, hvor infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomheden ikke har status som særskilte juridiske personer, men er organiseret i særskilte afdelinger inden for en enkelt virksomhed.

Artikel 7c

Outsourcing og deling af infrastrukturforvalterens funktioner⁷

1. Hvis der ikke opstår interessekonflikter, og fortroligheden af forretningsmæssigt følsomme oplysninger er sikret, kan infrastrukturforvalteren:

- a) outsource funktioner til en anden enhed, hvis sidstnævnte hverken er en jernbanevirksomhed eller kontrollerer en jernbanevirksomhed eller er kontrolleret af en jernbanevirksomhed
- b) outsource udførelsen af arbejder og relaterede opgaver vedrørende [...] udvikling, vedligeholdelse og fornyelse af jernbaneinfrastrukturen til jernbanevirksomheder eller virksomheder, der kontrollerer jernbanevirksomheden eller er kontrolleret af jernbanevirksomheden.

Infrastrukturforvalteren bevarer tilsynsbeføjelsen over og bærer det endelige ansvar for udøvelsen af de funktioner, der er beskrevet i artikel 3, nr. 2. Enhver enhed, der udfører væsentlige funktioner, skal overholde artikel 7, 7a, 7b og 7d.

2. Uanset artikel 7, stk. 1, kan funktioner forbundet med infrastrukturforvaltning varetages af forskellige infrastrukturforvaltere, herunder parter i offentlig-private partnerskaber, forudsat at de alle opfylder kravene i artikel 7, stk. 2-6, og artikel 7a, 7b og 7d, og at de påtager sig det fulde ansvar for udførelsen af de pågældende funktioner.

⁷ Der kan eventuelt tilføjes en betragtning for at præcisere, at det i henhold til national ret kan være en lovgivningsmæssig retsakt, der giver mulighed for outsourcing af infrastrukturforvalterens funktioner.

2a. Når en strømforsyningsoperatør ikke tildeles væsentlige funktioner, fritages den for de regler, der finder anvendelse på infrastrukturforvaltere, forudsat at det sikres, at de relevante bestemmelser vedrørende udvikling af nettet, særlig artikel 8, overholdes.

3. En infrastrukturforvalter, der er underlagt tilsyn af det uafhængige kompetente organ, som medlemsstaterne har fastlagt, kan indgå samarbejdsaftaler med en eller flere jernbanevirksomheder på en ikkediskriminerende måde og med henblik på at skabe fordele for forbrugerne såsom lavere omkostninger eller forbedrede resultater på den del af nettet, der er omfattet af aftalen.

Dette organ overvåger gennemførelsen af sådanne aftaler og kan i begrundede tilfælde anbefale, at de bør ophøre.

Artikel 7d ⁸

Finansiell gennemsigthed

Ud over artikel 6 gælder følgende bestemmelser:

- a) Under overholdelse af de nationale procedurer, der gælder i hver medlemsstat, kan indtægter fra infrastrukturforvaltningsaktiviteter, herunder offentlige midler, kun anvendes af infrastrukturforvalteren til at finansiere egne aktiviteter, herunder betaling af renter og afdrag på sine lån, og til at betale udbytte til [...] ejerne⁹ af virksomheden, som kan omfatte eventuelle private aktionærer¹⁰.
- b) Infrastrukturforvaltere må ikke yde lån til jernbanevirksomheder, hverken direkte eller indirekte.
- bb) Jernbanevirksomheder må ikke yde lån til infrastrukturforvaltere, hverken direkte eller indirekte.
- c) Der må kun ydes og udbetales lån og betales renter og afdrag på lån mellem retlige enheder i en vertikalt integreret virksomhed i henhold til den markedsrente og de markedsbetingelser, der afspejler den pågældende enheds individuelle risikoprofil.
- cc) Lån mellem retlige enheder i en vertikalt integreret virksomhed, der er ydet inden den [datoen for dette direktivs ikrafttræden] fortsætter, indtil de udløber, forudsat at lånene blev optaget til markedsrenten, at de faktisk er udbetalt, og at der betales renter og afdrag på dem.

⁸ Der kan eventuelt tilføjes en betragtning for at præcisere, at bestemmelsen i artikel 31 ikke udelukker, at en medlemsstat kan fastsætte, at infrastrukturforvalterens indtægter fra infrastrukturafgifter passerer gennem statsregnskabet.

⁹ Der kan eventuelt tilføjes en betragtning for at præcisere, at ejerne af virksomheden omfatter både statslige aktionærer og eventuelle private aktionærer med undtagelse af holdingselskabet.

¹⁰ Der kan eventuelt tilføjes en betragtning for at gøre det klart, at det bør være muligt for infrastrukturforvalteren at betale disse indtægter og udbytte direkte eller via en anden enhed i virksomheden.

- d) Alle tjenester, der tilbydes af andre retlige enheder i en vertikalt integreret virksomhed til infrastrukturforvalteren, skal baseres på kontrakter og betales enten til markedspriser eller til priser, der afspejler produktionsomkostningerne, plus en rimelig fortjenstmargen.
- dd) Gæld, der tilskrives infrastrukturforvalteren, skal være klart adskilt fra gæld, der tilskrives andre retlige enheder i vertikalt integrerede virksomheder. Der betales særskilt renter og afdrag af hver gæld. Dette er ikke til hinder for, at den endelige betaling af gæld foretages via den virksomhed, der er nævnt i artikel 3, nr. 31, første led, eller via en anden enhed i virksomheden.
- de) Regnskaberne for infrastrukturforvalteren og de andre retlige enheder i en vertikalt integreret virksomhed føres på en måde, der sikrer, at disse bestemmelser overholdes, og giver mulighed for særskilt regnskab og gennemsigtige finansielle kredsløb i virksomheden.
- f) I vertikalt integrerede virksomheder opbevarer infrastrukturforvalteren udførlig dokumentation for eventuelle kommercielle og finansielle forbindelser med de andre retlige enheder i den pågældende virksomhed.

Når de væsentlige funktioner varetages af et uafhængigt afgifts- og kapacitetstildelingsorgan i henhold til artikel 7a, stk. 3, og medlemsstaterne ikke anvender artikel 7, stk. 2, finder bestemmelserne i denne artikel tilsvarende anvendelse. Henvisninger til infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder og andre retlige enheder i en vertikalt integreret virksomhed i artikel 7d forstås som en henvisning til de respektive afdelinger i virksomheden. Overensstemmelse med kravene i artikel 7d skal fremgå af de respektive virksomhedsafdelingers særskilte regnskab.

Artikel 7e

Samordningsmekanismer

Medlemsstaterne skal i givet fald sikre, at der er passende samordningsmekanismer mellem deres vigtigste infrastrukturforvaltere og alle berørte jernbanevirksomheder og ansøgere, jf. artikel 8, stk. 3. Repræsentanter for brugere samt lokale og regionale myndigheder kan inviteres til at deltage. Samordningen vedrører bl.a.

- a) ansøgernes behov i forbindelse med vedligeholdelse og udvikling af infrastrukturkapacitet
- b) indholdet af de brugerorienterede præstationsmål, der er indeholdt i de kontraktmæssige aftaler, der er omhandlet i artikel 30, og af de incitament, der er omhandlet i artikel 30, stk. 1, og gennemførelsen deraf
- c) indholdet og gennemførelsen af den netvejledning, der er omhandlet i artikel 27
- d) spørgsmål om intermodalitet og interoperabilitet
- e) andre spørgsmål vedrørende betingelserne for adgang til og brug af infrastrukturen og kvaliteten af infrastrukturforvalterens tjenester.

Artikel 7f

Europæisk netværk af infrastrukturforvaltere¹¹

1. Medlemsstaterne skal sikre, at deres vigtigste infrastrukturforvaltere deltager og samarbejder i et netværk, som mødes regelmæssigt for at
 - a) udvikle EU's jernbaneinfrastruktur
 - b) støtte en rettidig og effektiv gennemførelse af det fælles europæiske jernbaneområde
 - c) udveksle bedste praksis
 - d) overvåge resultater og
 - e) bidrage til de markedsovervågningsaktiviteter, der er omhandlet i artikel 15.
2. Kommissionen skal være medlem af netværket og støtte dets arbejde."

¹¹ Det kan eventuelt tilføjes en betragtning for at præcisere, at de eksisterende strukturer vil få et retsgrundlag.

5. I artikel 10 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 2 affattes således:

"2. Med forbehold af forordning (EF) nr. 1370/2007 tildeles

jernbanevirksomheder ret til adgang på retfærdige, ikkediskriminerende og gennemsigtige vilkår til alle medlemsstaters jernbaneinfrastruktur med henblik på udførelse af [...] jernbanepassagertransport. Jernbanevirksomhederne har ret til at medtage passagerer fra én station til en anden. Denne ret omfatter også adgang til infrastruktur, der forbinder de servicefaciliteter, der er nævnt i bilag II, punkt 2."¹²

¹² Der kan eventuelt tilføjes en betragtning for at præcisere, at denne bestemmelse, der sikrer fri adgang til jernbaneinfrastrukturen med henblik på udførelse af indenlandsk passagertransport, ikke berører kompetente myndigheders beføjelse, når de træffer afgørelse om, hvilken virksomhed der kan komme i betragtning ved indgåelse af kontrakter uden forudgående udbud i henhold til public service-forordningen: "Jernbanevirksomheders ret til at få tildelt adgang til infrastrukturen berører ikke en kompetent myndigheds mulighed for at tildele enerettigheder i overensstemmelse med artikel 3 i forordning (EF) nr. 1370/2007 eller for at indgå en kontrakt om offentlig trafikbetjening uden forudgående udbud på de betingelser, der er fastsat i artikel 5 i samme forordning. Eksistensen af en sådan kontrakt om offentlig trafikbetjening bør ikke give en medlemsstat ret til at forbyde andre jernbanevirksomheder at få adgang til den pågældende jernbaneinfrastruktur med henblik på udførelse af jernbanepassagertransport, medmindre en sådan transport ville true den økonomiske balance i kontrakten i henhold til public service-forordningen."

- b) Som nyt stk. 1a tilføjes:

"1a. Med forbehold af Unionens og medlemsstaternes internationale forpligtelser kan de medlemsstater, der grænser op til et tredjeland, begrænse den i artikel 10 fastsatte ret til adgang for tjenester, der anvendes til og fra det pågældende tredjeland på et net, hvis sporvidde afviger fra hovedjernbanenettet i EU, hvis der opstår konkurrenceforvridning i den grænseoverskridende jernbanetransport mellem medlemsstaterne og det pågældende tredjeland. Sådanne forvridninger kan bl.a. skyldes et fravær af ikkediskriminerende adgang til jernbaneinfrastruktur og beslægtede tjenester i det pågældende tredjeland.

Hvis en medlemsstat i henhold til dette stykke har til hensigt at vedtage en afgørelse om at begrænse retten til adgang, forelægger den Europa-Kommissionen udkastet til afgørelse og hører de øvrige medlemsstater herom.

Hvis hverken Kommissionen eller nogen anden medlemsstat kommer med indvendinger inden for en periode på tre måneder, kan medlemsstaten vedtage afgørelsen.

Kommissionen kan vedtage foranstaltninger med de nærmere procedureregler og kriterier for anvendelsen af dette stykke. Sådanne gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 62, stk. 3."

13

- c) Stk. 3 og 4 udgår.

¹³ Der kan eventuelt tilføjes en betragtning for at præcisere, at medlemsstaterne kan beslutte, at betingelserne for at give ret til adgang til jernbaneinfrastrukturen med henblik på udførelse af jernbanepassagertransport omfatter betingelser for at muliggøre et system for jernbanepassagertransport inden for rammerne af en integreret køreplan.

6. I artikel 11 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

"1. Medlemsstaterne kan begrænse den i artikel 10, stk. 2, fastsatte ret til adgang til kun at omfatte passagertransport mellem et bestemt afgangs- og bestemmelsessted, når en eller flere kontrakter om offentlig tjeneste omfatter samme rute eller en alternativ rute, i de tilfælde, hvor udøvelsen af denne ret vil skabe ubalance i den økonomiske ligevægt i den eller de pågældende kontrakter om offentlig tjeneste."

b) Stk. 2, første afsnit, affattes således:

"For at vurdere, om der vil opstå ubalance i den økonomiske ligevægt i en kontrakt om offentlig tjeneste, skal det eller de relevante tilsynsorganer, jf. artikel 55, foretage en objektiv økonomisk analyse og basere sin afgørelse på forud fastlagte kriterier. De træffer afgørelse, efter at der inden for en måned efter underretningen om den planlagte passagertransport, jf. artikel 38, stk. 4, er indgivet en ansøgning fra:

- a) den eller de kompetente myndigheder, som indgik kontrakten om offentlig tjeneste
- b) enhver anden berørt kompetent myndighed, som har ret til at begrænse adgangen i henhold til denne artikel
- c) infrastrukturforvalteren
- d) den jernbanevirksomhed, der opfylder kontrakten om offentlig tjeneste."

c) Stk. 3 affattes således:

"3. Det relevante tilsynsorgan skal begrunde sin afgørelse og anføre, på hvilke betingelser nedenstående senest en måned efter meddelelsen af afgørelsen kan ansøge om fornyet behandling af afgørelsen:

- a) den eller de relevante kompetente myndigheder
- b) infrastrukturforvalteren
- c) den jernbanevirksomhed, der opfylder en kontrakt om offentlig tjeneste
- d) den jernbanevirksomhed, som ansøger om markedsadgang.

Hvis tilsynsorganet finder, at der vil opstå ubalance i den økonomiske ligevægt i en kontrakt om offentlig tjeneste i forbindelse med den planlagte passagertransport, jf. artikel 38, stk. 4, skal den angive de eventuelle ændringer af den pågældende tjeneste, som vil kunne sikre, at betingelserne for tildeling af ret til adgang i artikel 10, stk. 2, er opfyldt."

- d) I stk. 4 indsættes følgende som andet punktum:

"Kommissionen vedtager tilsvarende foranstaltninger senest den [36 måneder efter dette direktivs ikrafttræden] i forbindelse med indenlandsk passagertransport."

e) Stk. 5 affattes således:

"5. Medlemsstaterne kan endvidere begrænse retten til adgang til jernbaneinfrastruktur med henblik på at udføre indenlandsk passagertransport mellem et bestemt afgangs- og bestemmelsessted inden for samme medlemsstat, når der er indrømmet eneret til at befordre passagerer mellem de pågældende stationer i henhold til en kontrakt om offentlig tjeneste indgået inden den 16. juni 2015, og såfremt operatøren af den offentlige tjeneste ikke får nogen kompensation for at udføre denne transport. Denne begrænsning kan gælde for kontraktens oprindelige løbetid eller 10 år efter datoen for dette direktivs ikrafttræden, alt efter hvilken frist der er kortest."¹⁴

7. Som artikel 13a indsættes:

"Artikel 13a

Fælles information og integrerede billetsystemer

1. Medlemsstaterne kan pålægge jernbanevirksomheder, der udfører indenlandsk passagertransport, at deltage i en ordning med fælles information og integrerede billetsystemer i forbindelse med billetudstedelse, gennemgående billetter og reservationer, eller beslutte at beføjede kompetente myndigheder til at etablere en sådan ordning, jf. dog bestemmelserne i forordning (EF) nr. 1371/2007¹⁵ og direktiv 2010/40/EU¹⁶. Hvis der etableres en sådan ordning, sikrer medlemsstaterne, at den ikke skaber markedsforvridning eller forskelsbehandling mellem jernbanevirksomheder, og at den forvaltes af en offentlig eller privat retlig enhed, eller en sammenslutning af alle jernbanevirksomheder, der udfører passagertransport.

2. Medlemsstaterne skal pålægge jernbanevirksomheder, der udfører passagertransport, at indføre beredskabsplaner og sikre, at disse beredskabsplaner koordineres hensigtsmæssigt med henblik på at yde assistance til passagerer, jf. artikel 18 i forordning (EF) nr. 1371/2007, i tilfælde af større driftsafbrydelser."

¹⁴ Dette spørgsmål bør også afspejles i public service-teksten, bl.a. for at sikre en vis sammenhæng mellem de frister, der er medtaget i public service-teksten og forvaltningsteksten.

¹⁵ EUT L 315 af 3.12.2007, s. 14.

¹⁶ EUT L 207 af 6.8.2010, s. 1.

8. Artikel 38, stk. 4, affattes således:

"4. Hvis en ansøger agter at indgive en ansøgning om infrastrukturkapacitet med henblik på at udføre passagertransport i en medlemsstat, hvor retten til adgang til jernbaneinfrastruktur er begrænset i overensstemmelse med artikel 11, underretter den de relevante infrastrukturforvaltere og tilsynsorganer mindst 18 måneder, før den køreplan, som ansøgningen om kapacitet vedrører, træder i kraft. For at gøre det muligt for de relevante tilsynsorganer at vurdere den potentielle økonomiske betydning for eksisterende kontrakter om offentlig tjeneste skal tilsynsorganerne sikre, at enhver kompetent myndighed, der har indgået en kontrakt om passagertransport med jernbane på den pågældende rute i henhold til en kontrakt om offentlig tjeneste, alle andre berørte kompetente myndigheder med ret til at begrænse adgangen i henhold til artikel 11 og enhver jernbanevirksomhed, der opfylder en kontrakt om offentlig tjeneste på den rute, passagertransporten vedrører, underrettes herom hurtigst muligt og senest inden for 10 dage."

9. Artikel 63, stk. 1, affattes således:

"1. Senest den 31. december 2024 skal Kommissionen evaluere indvirkningen af dette direktiv på jernbanesektoren og forelægge Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget en rapport om gennemførelsen.

Senest samme dato skal Kommissionen vurdere, hvorvidt der fortsat består diskriminerende praksis eller andre former for konkurrenceforvridning i relation til infrastrukturforvaltere, der indgår i en vertikalt integreret virksomhed. Kommissionen fremsætter, hvis det er relevant, forslag til nye lovgivningsmæssige foranstaltninger."

10. I artikel 56, stk. 1, indsættes følgende som litra h), i) og j):

"h) trafikstyring

i) vedligeholdelses- og fornyelsesplanlægning

j) overensstemmelse med kravene i artikel 2, stk. 13, artikel 7, 7a, 7b, 7c og 7d."

11. Henvisningen til litra "g)" i artikel 56, stk. 2 og 9, erstattes af en henvisning til litra "j)".

12. Artikel 56, stk. 12, ændres således:

"For at kontrollere om bestemmelserne i artikel 6 om adskillelse af regnskaber og bestemmelserne i artikel 7d om finansiell gennemsigthed er overholdt, er tilsynsorganet beføjelse til at gennemføre revisioner eller iværksætte eksterne revisioner hos infrastrukturforvalterne, operatører af servicefaciliteter og, når det er relevant, jernbanevirksomheder. I forbindelse med vertikalt integrerede virksomheder gælder disse beføjelser for alle juridiske enheder. Tilsynsorganet kan anmode om alle relevante oplysninger. Tilsynsorganet har især beføjelse til at anmode infrastrukturforvalteren, operatører af servicefaciliteter og alle virksomheder eller andre enheder, der udfører eller tager del i forskellige former for jernbanetransport eller forvaltning af infrastruktur som omhandlet i artikel 6, stk. 1 og 2, og artikel 13, om at stille alle eller dele af de i bilag VIII opførte regnskabsoplysninger til rådighed og om at opfylde de detaljeringskrav, som det er nødvendigt og rimeligt at stille.

Uden at det berører de eksisterende beføjelser for de nationale myndigheder med ansvar for statsstøttespørgsmål, kan tilsynsorganet også ud fra disse regnskaber drage konklusioner vedrørende statsstøttespørgsmål, som det skal indberette til disse myndigheder.

Finansielle strømme som omhandlet i artikel 7d, litra a), lån som omhandlet i artikel 7d, litra c) og cc), og gæld som omhandlet i artikel 7d, litra dd), skal overvåges af tilsynsorganet.

Når en medlemsstat har udpeget tilsynsorganet som det uafhængige kompetente organ, jf. artikel 7c, stk. 3, vurderer tilsynsorganet de samarbejdsaftaler, der er omhandlet i nævnte artikel."

13. Artikel 32, stk. 4, ændres således:

"De infrastrukturafgifter for brug af jernbanekorridorer, som er fastsat i Kommissionens beslutning 2009/561/EF, kan differentieres som incitament til, at togene udstyres med ETCS og opfylder kravene i den udgave, som blev vedtaget ved Kommissionens beslutning 2008/386/EF, samt de efterfølgende udgaver. En sådan differentiering må ikke resultere i, at der samlet sker en stigning i infrastrukturforvalterens indtægter.

Medlemsstaterne kan beslutte, at differentieringen af infrastrukturafgifter ikke finder anvendelse på de i beslutning 2009/561/EF anførte jernbanestrækninger, hvor der kun må køre tog, der er udstyret med ETCS.

Medlemsstaterne kan beslutte at udvide differentieringen til at omfatte jernbanestrækninger, som ikke er anført i beslutning 2009/561/EF."

14. Et nyt stk. 10 tilføjes i artikel 57:

"10. I forbindelse med beslutninger vedrørende en binational infrastruktur kan medlemsstaterne kræve koordination mellem de berørte tilsynsorganer for at sikre en tilpasning af indvirkningen af beslutningerne."

Artikel 2¹⁷

1. Uanset artikel 3, stk. 2, vedtager og offentliggør medlemsstaterne senest 36 måneder efter direktivets ikrafttræden de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser.

Bestemmelserne skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne tilsender Kommissionen de vigtigste nationale bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 3

1. Dette direktiv træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.
2. Artikel 1, nr. 5-12, finder anvendelse fra den 1. januar 2020 forud for den køreplan, som starter den 14. december 2020.

¹⁷ Følgende betragtning kan eventuelt tilføjes for at præcisere, at medlemsstaterne i overgangsperioden kan opretholde eksisterende interne regler om markedsadgang i henhold til national lovgivning: "I processen med åbning af nationale jernbanemarkeder for konkurrence, ved at der gives alle jernbanevirksomheder adgang til nettene, bør medlemsstaterne have en tilstrækkelig lang overgangsperiode til at tilpasse deres nationale lovgivning samt deres nationale organisation. Medlemsstaterne bør som følge heraf have mulighed for at bevare deres eksisterende nationale regler om markedsadgang indtil udløbet af overgangsperioden."

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

**Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF)
nr. 1370/2007 for så vidt angår åbning af de nationale markeder for
personbefordring med jernbane**

Artikel 1

I forordning (EF) nr. 1370/2007 foretages følgende ændringer¹⁸:

1. Efter artikel 2, litra a), indsættes følgende:

"aa) "offentlig personbefordring med jernbane": offentlig personbefordring med jernbane med undtagelse af personbefordring med andre skinnebaserede transportformer såsom metroer eller sporgvogne".

2. Som artikel 2a indsættes:

"Artikel 2a

Detaljerede regler for offentlige serviceforpligtelser

1. Den kompetente myndighed definerer detaljerede regler for offentlige serviceforpligtelser inden for offentlig personbefordring og disses anvendelsesområde i overensstemmelse med artikel 2, litra e).

Disse detaljerede regler skal være i overensstemmelse med målene for den offentlige transportpolitik.

2. De detaljerede regler for offentlige serviceforpligtelser og den dermed forbundne kompensation for den finansielle nettovirkning af disse forpligtelser skal:

- a) realisere målene for den offentlige transportpolitik på en omkostningseffektiv måde. Dette omfatter muligheden for at sammenlægge omkostningsdækkende tjenester med ikkeomkostningsdækkende tjenester

¹⁸ Følgende betragtning kan eventuelt tilføjes: "Et specifikt mål med denne forordning er at forbedre kvaliteten, gennemsigtigheden, effektiviteten og præstationen af offentlig personbefordring med jernbane."

- b) finansielt støtte den langsigtede levering af offentlig personbefordring i henhold til kravene i den offentlige transportpolitik." ¹⁹ ²⁰

3. I artikel 4 foretages følgende ændringer:

0a) Stk. 1, litra a), affattes således:

"a) klart defineres, hvilken offentlig serviceforpligtelse en operatør af offentlig trafikbetjening skal opfylde i henhold til artikel 2, litra e), og artikel 2a, og inden for hvilke geografiske områder".

a) Stk. 1, litra b), sidste punktum, affattes således:

"I kontrakter om offentlig trafikbetjening, der ikke er indgået efter artikel 5, stk. 1 eller 3, fastlægges disse parametre på en sådan måde, at hver enkelt kompensation ikke kan overstige det beløb, der er nødvendigt til dækning af den finansielle nettoeffekt på omkostninger og indtægter ved at opfylde de offentlige serviceforpligtelser, under hensyntagen til de indtægter, en operatør af offentlig trafikbetjening har herved samt en rimelig fortjeneste"

b) Stk. 6 affattes således:

"6. Hvis de kompetente myndigheder i henhold til national ret forlanger, at operatører af offentlig trafikbetjening overholder visse kvalitetsstandarder og sociale standarder eller fastsætter sociale kriterier og kvalitetskriterier, skal disse standarder og kriterier indarbejdes i udbudsdokumenterne og kontrakterne om offentlig trafikbetjening."

c[...] Som stk. 8 tilføjes:

¹⁹ Følgende betragtning kan eventuelt tilføjes: "Offentlige serviceforpligtelser bør være i overensstemmelse med den offentlige transportpolitik. Dette giver dog ikke de kompetente myndigheder ret til at modtage et specifikt støttebeløb."

²⁰ Følgende betragtning kan eventuelt tilføjes: "For at tage hensyn til medlemsstaternes mangfoldige territoriale og politiske organisation kan en kompetent myndighed, som er en kombination af offentlige myndigheder, indgå kontrakt om offentlig trafikbetjening. Under sådanne omstændigheder bør klare regler fastsætte de respektive roller for hver af disse i forbindelse med indgåelse af kontrakten om offentlig trafikbetjening."

"8. Med henblik på udarbejdelsen af bud inden for rammerne af en konkurrencebaseret udbudsprocedure stiller de kompetente myndigheder relevante oplysninger til rådighed for alle interesserede parter under hensyntagen til den legitime beskyttelse af fortrolige forretningsoplysninger. Dette omfatter oplysninger om passagerefterspørgsel, billetpriser, de udgifter og indtægter, der er forbundet med den offentlige personbefordring, som buddet omfatter, og specifikationerne for den infrastruktur, der er nødvendig for driften af køretøjer eller rullende materiel, således at de er i stand til at udarbejde veldokumenterede forretningsplaner. Forvaltere af jernbaneinfrastruktur bistår de kompetente myndigheder med at tilvejebringe de relevante infrastrukturspecifikationer. Ved manglende overholdelse af ovenstående bestemmelser vil der blive foretaget en retslig kontrol som omhandlet i artikel 5, stk. 7."

4. I artikel 5 foretages følgende ændringer:

0a) Stk. 2, første punktum, affattes således:

"Medmindre national ret forbyder det, kan lokale kompetente myndigheder – uanset om der er tale om en enkelt myndighed eller en gruppe af myndigheder, der varetager integreret offentlig personbefordring – træffe afgørelse om selv at varetage den offentlige personbefordring eller indgå kontrakt uden forudgående udbud om trafikbetjening med en juridisk selvstændig enhed, over hvilken den kompetente lokale myndighed, eller i tilfælde af en gruppe af myndigheder mindst én kompetent lokal myndighed udøver en tilsvarende kontrol som over sine egne tjenestegrene.

I forbindelse med offentlig trafikbetjening inden for befordring med jernbane kan den i foregående **afsnit** omhandlede gruppe af myndigheder bestå af udelukkende lokale kompetente myndigheder, hvis geografiske kompetenceområde ikke dækker hele medlemsstaten. Den offentlige personbefordring eller kontrakterne om offentlig trafikbetjening som omhandlet i ovenstående **afsnit** må kun omfatte transportbehovet i byområder og/eller landdistrikter."²¹

0aa) I artikel 5, stk. 3, erstattes ordene "de i stk. 4, 5 og 6 nævnte tilfælde" af ordene "de i stk. 3a, [...] 4, 4a, 5 og 6 nævnte tilfælde."

²¹ Der kan eventuelt indsættes en betragtning for at præcisere, at det er op til medlemsstaterne at fastsætte i den nationale lovgivning, hvad begreberne byområde og landdistrikter dækker: "I betragtning af de mange forskellige administrative opdelinger, der findes i medlemsstaterne, er det for så vidt angår kontrakter om varetagelse af offentlig personbefordring med jernbane, som indgås af en gruppe af lokale kompetente myndigheder uden forudgående udbud, jf. artikel 5, stk. 2, fortsat op til medlemsstaterne selv at fastsætte, hvilke lokale myndigheder der har beføjelser vedrørende de pågældende "byområder" og "landdistrikter".

0b) Følgende tilføjes som stk. 3a:

"3a. For kontrakter om offentlig trafikbetjening med jernbane, der indgås på grundlag af en konkurrencebaseret udbudsprocedure, kan den kompetente myndighed beslutte midlertidigt at indgå nye kontrakter uden forudgående udbud, når den kompetente myndighed finder, at indgåelse af kontrakten uden forudgående udbud er begrundet ud fra [...] særlige omstændigheder [...]. Sådanne særlige omstændigheder omfatter situationer, hvor:

- kvaliteten og antallet af bud anses for at være utilstrækkelige til at sikre valuta for pengene, eller

- den kompetente myndighed og/eller andre kompetente myndigheder allerede gennemfører en række konkurrencebaserede udbudsprocedurer, som kunne indvirke på antallet og kvaliteten af de bud, der kan forventes at blive modtaget, hvis kontrakten indgås på grundlag af en udbudsprocedure, eller

- ændringer af anvendelsesområdet for en eller flere kontrakter om offentlig trafikbetjening er nødvendige for at optimere leveringen af offentlige tjenesteydelser.

Den kompetente myndighed træffer en begrundet afgørelse og underretter hurtigst muligt Kommissionen herom.

[...] Kontrakter, som er indgået i henhold til dette stykke, må højst have en løbetid på [7] år.

Kontrakter, som er indgået i overensstemmelse med dette stykke, offentliggøres under hensyntagen til den legitime beskyttelse af fortrolige forretningsoplysninger og kommercielle interesser."²²

²² En betragtning kan eventuelt tilføjes for at præcisere, hvilke tilfælde der er omfattet af denne bestemmelse.

0c) Følgende tilføjes som stk. 3b:

"3b. I henhold til artikel 5, stk. 3, kan de kompetente myndigheder beslutte at anvende følgende procedure:

De kompetente myndigheder kan offentliggøre deres hensigt om at tildele en kontrakt om offentlig trafikbetjening med jernbane ved at offentliggøre en bekendtgørelse i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Bekendtgørelsen skal indeholde en detaljeret beskrivelse af de tjenester, som den pågældende kontrakt vedrører, samt kontraktens type og løbetid.

Operatører kan tilkendegive deres interesse inden for en frist, som fastsættes af den kompetente myndighed, og som ikke må være kortere end 60 dage efter offentliggørelsen af bekendtgørelsen.

Hvis der efter denne frist:

a) kun er en enkelt operatør, som har tilkendegivet sin interesse i at deltage i proceduren for tildeling af kontrakter om offentlig trafikbetjening, og

b) denne operatør behørigt har bevist, at den vil være i stand til at levere befordring, som opfylder forpligtelserne i kontrakten om offentlig trafikbetjening, og

c) den manglende konkurrence ikke er et resultat af en kunstig indskrænkning af udbudsparametrene, og

d) hvis der ikke findes et rimeligt alternativ,

kan de kompetente myndigheder indlede forhandlinger med denne operatør med henblik på at tildele kontrakten uden yderligere offentliggørelse af en offentlig udbudsprocedure."

a) Stk. 4 affattes således:

"4. Medmindre national ret forbyder det, kan den kompetente myndighed indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening uden forudgående udbud:

a) hvis den årlige gennemsnitsværdi anslås til: mindre end 1 000 000 EUR eller mindre end 7 500 000 EUR, når der er tale om en kontrakt om offentlig trafikbetjening, som omfatter offentlig personbefordring med jernbane, eller

b) hvis det årlige transportarbejde i forbindelse med offentlig personbefordring er mindre end 300 000 vognkilometer eller mindre end 500 000 vognkilometer, når der er tale om en kontrakt om offentlig trafikbetjening, som omfatter offentlig personbefordring med jernbane.²³

Er der tale om en kontrakt om offentlig trafikbetjening indgået uden forudgående udbud med en lille eller mellemstor virksomhed, der driver højst 23 vej køretøjer, kan disse tærskler forhøjes til enten en årlig gennemsnitsværdi anslået til mindre end 2 000 000 EUR eller mindre end 600 000 vognkilometer, når der er tale om transportarbejdet i forbindelse med offentlig personbefordring."

²³ En betragtning kan eventuelt tilføjes for at præcisere, at den højere tærskel gælder for offentlig personbefordring med jernbane eller offentlig personbefordring, hvor befordringen med jernbane udgør mere end 50 %, beregnet ud fra de pågældende tjenesters værdi.

aa) Følgende tilføjes som stk. 4a:

"4a. Medmindre national ret forbyder det, kan den kompetente myndighed indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening for offentlig personbefordring med jernbane uden forudgående bud:

a) i) hvis den finder, at indgåelse af kontrakten uden forudgående udbud er begrundet ud fra de relevante strukturelle og geografiske forhold på det pågældende marked og netværk, navnlig deres størrelse, efterspørgslens art, nettets kompleksitet, **dets tekniske og geografiske isolation** og den trafikbetjening, der er omfattet af kontrakten, og

(ii) hvis en sådan kontrakt fører til en forbedring af kvaliteten af tjenester og/eller omkostningseffektiviteten i forhold til den tidligere indgåede kontrakt om offentlig trafikbetjening.

Den kompetente myndighed træffer på dette grundlag en begrundet afgørelse og underretter hurtigst muligt Kommissionen herom.

Medlemsstater, hvor den maksimale årlige volumen på datoen for denne forordnings ikrafttræden er på under 23 mio. vognkilometer, og hvor der kun er en enkelt kompetent myndighed på nationalt plan og en enkelt kontrakt om offentlig trafikbetjening, der dækker hele nettet, skal anses for at opfylde betingelserne i nr. i). Når disse medlemsstater træffer afgørelse om indgåelse af en kontrakt om offentlig trafikbetjening uden forudgående udbud, underretter de Kommissionen herom. Det Forenede Kongerige kan vælge at anvende dette afsnit på Nordirland.

Hvis den kompetente myndighed træffer afgørelse om indgåelse af en kontrakt om offentlig trafikbetjening uden forudgående udbud, fastsætter den målelige, gennemsigtige og kontrollerbare resultatkrav. Disse krav anføres i kontrakten.

Resultatkravene omfatter navnlig trafikkens punktlighed, trafikkens hyppighed, det rullende materiels tilstand og transportkapaciteten for passagerer.

Kontrakten skal indeholde specifikke resultatindikatorer, der giver den kompetente myndighed mulighed for at foretage en regelmæssig vurdering, og angive effektive og afskrækkende foranstaltninger, som skal indføres, hvis jernbaneselskabet ikke opfylder resultatkravene.

Den kompetente myndighed vurderer regelmæssigt og offentliggør, hvorvidt jernbaneselskabet har nået sine mål om at opfylde de resultatkrav, der er fastsat i kontrakten. Den træffer passende og rettidige foranstaltninger, herunder effektive og afskrækkende kontraktlige sanktioner, hvis de nødvendige forbedringer i trafikbetjeningens kvalitet og/eller omkostningseffektivitet ikke nås. Den kompetente myndighed kan til enhver tid helt eller delvis suspendere eller opsiges en kontrakt, som er tildelt i henhold til denne bestemmelse, hvis operatøren ikke opfylder resultatkravene.

b) hvis de kun vedrører personbefordring med jernbane, som varetages af en operatør, der samtidig forvalter hele eller størstedelen af den jernbaneinfrastruktur, inden for hvilken trafikbetjeningen leveres, hvilket er udelukket fra anvendelsen af artikel 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 og 13 og kapitel IV i direktiv 2012/34/EU om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde i overensstemmelse med artikel 2, stk. 3, litra a) eller b), i direktiv 2012/34/EU.

Uanset artikel 4, stk. 3, må kontrakter indgået uden forudgående udbud i henhold til dette stykke ikke løbe længere end ti år, bortset fra tilfælde, hvor artikel 4, stk. 4, finder anvendelse.

Kontrakter, som er indgået i overensstemmelse med dette stykke, offentliggøres under hensyntagen til den legitime beskyttelse af fortrolige forretningsoplysninger og kommercielle interesser."

ab) Stk. 5 affattes således:

"5. Den kompetente myndighed kan træffe hasteforanstaltninger, hvis trafikbetjeningen afbrydes, eller der er umiddelbar risiko herfor. Hasteforanstaltningen kan bestå i indgåelse af en kontrakt om offentlig trafikbetjening uden forudgående udbud eller en formel aftale om forlængelse af en sådan kontrakt eller krav om levering af visse offentlige tjenesteydelser. Operatøren af den offentlige trafikbetjening skal have ret til at klage over afgørelsen om at pålægge levering af visse offentlige tjenesteydelser. En kontrakt om offentlig trafikbetjening, der er indgået eller forlænget som hasteforanstaltning, eller pålæg om en sådan kontrakt, må ikke løbe længere end to år."

b) Følgende tilføjes som stk. 6a:

"6a. For at øge konkurrencen mellem jernbaneselskaberne kan de kompetente myndigheder beslutte, at kontrakter om offentlig personbefordring med jernbane, som dækker dele af samme net eller rutepakker, tildeles forskellige jernbaneselskaber. Med henblik herpå kan de kompetente myndigheder, inden udbudsproceduren indledes, beslutte at begrænse antallet af kontrakter, der kan tildeles samme jernbaneselskab."

5. Som artikel 5a[...] indsættes:

"Artikel 5a[...]

Rullende materiel

Med henblik på en konkurrencebaseret udbudsprocedure vurderer de kompetente myndigheder, om det er nødvendigt at træffe foranstaltninger for at sikre en effektiv og ikkeforskelsbehandlende adgang til egnet rullende materiel."²⁴

²⁴ Der kan eventuelt indsættes en betragtning om, at formålet med denne bestemmelse er at sikre effektiv konkurrence i udbudsproceduren.

6. Artikel 6, stk. 1, affattes således:
- "1. Kompensation ydet i forbindelse med en generel regel eller en kontrakt om offentlig trafikbetjening skal være i overensstemmelse med artikel 4, uanset efter hvilken procedure kontrakten er indgået. Enhver form for kompensation, som er ydet i forbindelse med en kontrakt om offentlig trafikbetjening, der ikke er indgået i henhold til artikel 5, stk. 1 eller 3, eller i forbindelse med en generel regel, skal også være i overensstemmelse med bestemmelserne i bilaget."
7. I artikel 7 foretages følgende ændringer:
- a) Stk. 1 affattes således:
- "1. Hver kompetent myndighed offentliggør årligt en samlet rapport om de offentlige serviceforpligtelser, den er ansvarlig for, med oplysninger om startdato og løbetid for kontrakterne om offentlig trafikbetjening, de udvalgte operatører af offentlig trafikbetjening samt den kompensation og de enerettigheder, operatørerne af offentlig trafikbetjening har fået til gengæld. Der skal i rapporten sondres mellem bustrafik og skinnebåret trafik, og rapporten skal give mulighed for at kontrollere og vurdere det offentlige transportnets effektivitet, kvalitet og finansiering og om nødvendigt indeholde oplysninger om art og omfang af eventuelle tildelte enerettigheder. Medlemsstaterne skal bestræbe sig på at give central adgang til disse rapporter, f.eks. via en fælles webportal."
- b) I stk. 2 indsættes følgende litra:
- "d) den planlagte startdato for og løbetiden af kontrakten om offentlig trafikbetjening."

8. I artikel 8 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 2, første punktum, affattes således:

"2. Med forbehold af stk. 3

- i) finder artikel 5 anvendelse på indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening for personbefordring ad vej og med andre skinnekøretøjer end jernbane, som f.eks. metroer eller sporvogne, fra den 3. december 2019
- ii) finder artikel 5, med undtagelse af stk. 4a, anvendelse på personbefordring med jernbane fra den 3. december 2019
- iii) finder artikel 5, stk. 4a, anvendelse på personbefordring med jernbane fra ti år efter datoen for denne forordnings ikrafttræden
- iv) ophører artikel 5, stk. 6, og artikel 7, stk. 3, med at finde anvendelse fra ti år efter datoen for denne forordnings ikrafttræden.

Kontrakter om offentlig personbefordring med jernbane, som er indgået uden forudgående udbud i henhold til artikel 5, stk. 6, kan fortsætte, indtil de udløber."

b) Som stk. 2a indsættes:

"2a. Kontrakter om offentlig trafikbetjening for offentlig personbefordring med jernbane, som er indgået uden forudgående udbud på grundlag af en anden procedure end en retfærdig konkurrencebaseret udbudsprocedure fra datoen for denne forordnings ikrafttræden indtil den 3. december 2019, kan fortsætte, indtil de udløber. Uanset artikel 4, stk. 3, må sådanne kontrakter højst have en løbetid på ti år, bortset fra tilfælde, hvor artikel 4, stk. 4, finder anvendelse."

c) Stk. 3, litra d), affattes således:

"d) fra den 26. juli 2000 og inden den [datoen for denne forordnings ikrafttræden] på grundlag af en anden procedure end en retfærdig konkurrencebaseret udbudsprocedure".

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
På Rådets vegne
Formand
Formand
