



Bryssel den 1 oktober 2015
(OR. en)

12243/15

Interinstitutionella ärenden:
2013/0028 (COD)
2013/0029 (COD)

TRANS 296
CODEC 1215

RAPPORT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Rådet
Föreg. dok. nr:	11998/15 TRANS 287 CODEC 1185
Komm. dok. nr:	5960/13 TRANS 35 CODEC 209 5985/13 TRANS 36 CODEC 216
Ärende:	Fjärde järnvägspaketet: Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde vad gäller öppnandet av marknaden för inhemsk persontrafik på järnväg och om styrningen av järnvägsinfrastrukturen Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 1370/2007 vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg – Allmän riktlinje

I. Inledning

Den 30 januari 2013 lade kommissionen fram det fjärde järnvägspaketet som består av sex lagstiftningsförslag som syftar till att undanröja de återstående hindren mot fullbordandet av det gemensamma europeiska järnvägsområdet och därigenom bidra till att öka järnvägens andel av transportererna inom EU.

Mer specifikt är huvudsyftet med lagstiftningspaketet att förbättra järnvägstrafikens kvalitet och effektivitet genom att avlägsna alla återstående rättsliga, institutionella och tekniska hinder samt främja järnvägssektorns prestanda och konkurrenskraft.

Lagstiftningspaketet kan delas upp i två pelare: en "teknisk" pelare och en "marknadspelare".

I juni 2015 nåddes en överenskommelse om den tekniska pelaren med Europaparlamentet. När det gäller marknadspelaren diskuterar rådet just nu två kommissionsförslag: förslaget till direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde vad gäller öppnandet av marknaden för inhemsk persontrafik på järnväg och om styrningen av järnvägsinfrastrukturen (*styrningsdirektivet*) och förslaget till förordning (EG) nr 1370/2007 avseende öppnandet av marknaden för inhemsk persontrafik på järnväg (*kollektivtrafikförordningen*).

II. Arbetet inom rådets organ

Arbetsgruppen för landtransporter började behandla de tre kommissionsförslagen om marknadspelaren i juli 2014. Under det italienska ordförandeskapet hölls en riktlinjedebatt och en lägesrapport antogs. Under det lettiska ordförandeskapet hölls ytterligare en riktlinjedebatt och en andra lägesrapport antogs.

I juli 2015 lade det luxemburgska ordförandeskapet fram sina kompromissförslag om styrningsdirektivet och om kollektivtrafikförordningen för arbetsgruppen. Förslagen behandlades vid arbetsgruppens möten den 9, 16 och 23 juli samt den 8, 10, 16, 17 och 22 september.

Den 30 september behandlades ordförandeskapets reviderade kompromissförslag av Coreper. Under detta möte löstes de flesta kvarstående frågor. Två frågor kvarstår dock. Ordförandeskapet noterade delegationernas kommentarer och föreslår nu reviderade texter som ska behandlas av ministrarna.

Ändringarna i bilagan till denna rapport jämfört med den rapport som förelades Coreper anges med **understruken fetstil** och med [...].

Samtliga delegationer har en granskningsreservation mot dessa ändringar. UK vidhåller dessutom en parlamentsreservation.

III. Kvarstående frågor

Ordförandeskapet har beaktat kommentarerna i Coreper från flera medlemsstater om de båda texterna när det gäller övergångsperioderna. Ordförandeskapet anser att dess kompromissförslag i denna fråga är väl avvägd, eftersom vissa medlemsstater vill ha längre övergångsperioder, medan andra vill förkorta dem. Frågan kommer i vilket fall som helst högst sannolikt att diskuteras under förhandlingarna med Europaparlamentet.

Efter diskussionerna vid mötet i Coreper anser ordförandeskapet att beslut om de två punkter som förtecknas nedan behöver fattas av ministrarna i syfte att nå en allmän riktlinje för dessa två ärenden.

Styrningsdirektivet

Samstämmighet mellan styrningsdirektivet och kollektivtrafikförordningen – artikel 10.2

Vid mötet i Coreper lade en delegation fram ett förslag som syftar till att trygga rättssäkerhet vad gäller eventuella motstridiga bestämmelser i styrningsdirektivet och i kollektivtrafikförordningen med avseende på principen om fritt tillträde till järnvägsinfrastruktur. Detta textförslag understöddes av flera andra delegationer. Andra delegationer gav emellertid uttryck för stora betänkligheter eftersom de fruktade att ett sådant förslag skulle leda till olika villkor, vilket rubbar balansen mellan kollektivtrafikförordningen och styrningsdirektivet.

Efter dessa diskussioner lade ordförandeskapet fram några kompromissförslag i syfte att skingra de farhågor som togs upp av dessa delegationer som hade tagit till orda i Coreper. En ändring gjordes i artikel 10.2 i styrningsdirektivet och ytterligare klargöranden infördes i något motsvarande skäl. Dessa ändringar återspeglas i texten i bilaga I.

Tillfälligt undantag under exceptionella omständigheter – artikel 5.3a

I Coreper föreslog en delegation några ändringar i ordförandeskapets text om artikel 5.3a. Genom denna bestämmelse införs ett tillfälligt undantag som är begränsat till sju år som syftar till att hantera fallet med medlemsstater som vanligtvis tilldelar avtal genom en konkurrensutsatt upphandling, men som vill ha möjlighet att direkttilldela nya avtal om allmän trafik när exceptionella omständigheter råder. Dessa exceptionella omständigheter finns uppräknade i denna bestämmelse.

Vissa av de ändringar som denna delegation har föreslagit har förts in i ordförandeskapets förslag till text i bilaga II, som också lades fram vid mötet i Coreper.

IV. Slutsats

Rådet uppmanas att granska texterna så som de återges i bilagorna till denna rapport, lösa de kvarstående frågorna och anta en allmän riktlinje om båda texterna vid mötet den 8 oktober 2015.

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde vad gäller öppnandet av marknaden för inhemsk persontrafik på järnväg och om styrningen av järnvägsinfrastrukturen

Artikel 1

Direktiv 2012/34/EU ska ändras på följande sätt:

–1. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 3 ska första meningen ersättas med följande:

"3. Medlemsstaterna får undanta följande från tillämpningsområdet för artiklarna 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 och 13 samt kapitel IV:"

aa) En ny punkt 3a ska läggas till:

"3a. Medlemsstaterna får undanta följande från tillämpningsområdet för artiklarna 7, 7a, 7b, 7c, 7d och 8:

Lokala linjer med liten trafik som är högst 100 km långa och används för godstrafik mellan en huvudlinje och avgångsorter och destinationer för transporter längs dessa linjer, förutsatt att linjerna förvaltas av andra enheter än den huvudsakliga infrastrukturförvaltaren och antingen a) används av en enda godstransportör eller b) får sina väsentliga uppgifter utförda av ett organ som inte kontrolleras av något järnvägsföretag [...]. Om det endast finns en godstransportör får medlemsstaterna även undanta denna från tillämpningen av kapitel IV tills dess att kapacitet begärs av en annan sökande. Denna bestämmelse kan också tillämpas när linjen i begränsad omfattning används för persontrafik. Medlemsstaterna ska informera kommissionen om sin avsikt att undanta sådana linjer från tillämpningen av artiklarna 7, 7a, 7b, 7c, 7d och 8."

ab) En ny punkt 3b ska läggas till:

"3b. Medlemsstaterna får undanta följande från tillämpningsområdet för artiklarna 7, 7a, 7b, 7c och 7d:

Regionala nätverk med liten trafik vilka förvaltas av en annan enhet än den huvudsakliga infrastrukturförvaltaren och används för drift av regional persontrafik som tillhandahålls av ett enda järnvägsföretag som är ett annat än medlemsstatens etablerade järnvägsföretag, tills dess att kapacitet för persontrafik på det nätet begärs, och förutsatt att företaget är oberoende i förhållande till samtliga järnvägsföretag som bedriver godstrafik. Denna bestämmelse kan också tillämpas när linjen i begränsad omfattning används för godstrafik. Medlemsstaterna ska informera kommissionen om sin avsikt att undanta sådana linjer från tillämpningen av artiklarna 7, 7a, 7b, 7c, och 7d."

b) Punkt 4 ska ersättas med följande:

"4. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 får medlemsstaterna undanta lokal och regional järnvägsinfrastruktur som inte har någon strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktionssätt från tillämpningen av artikel 8.3 och lokal järnvägsinfrastruktur som inte har någon strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktionssätt från tillämpningen av artiklarna 7, 7a och 7c samt kapitel IV. Medlemsstaterna ska anmäla till kommissionen att de avser att undanta sådan järnvägsinfrastruktur. I enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 62.2 ska kommissionen besluta huruvida sådan järnvägsinfrastruktur kan anses sakna strategisk betydelse med beaktande av de aktuella järnvägslinjernas längd, det faktiska utnyttjandet samt den trafikvolym som potentiellt kan komma att påverkas."

ba) Följande punkt ska införas som punkt 8a:

"8a. Under en period av tio år efter detta direktivs ikraftträdande får medlemsstaterna undanta från tillämpningen av kapitlen II och IV i direktivet, med undantag av artiklarna 10, 13 och 56, isolerade järnvägslinjer som är kortare än 500 km och har en annan spårvidd än det inhemska huvudnätet, som förbinder medlemsstaten med ett tredjeland där EU:s järnvägslagstiftning inte är tillämplig och som förvaltas av en annan infrastrukturförvaltare än det inhemska huvudnätet. Järnvägsföretag som bedriver verksamhet enbart på sådana linjer får undantas från tillämpningen av kapitel II.

Undantaget får förnyas för perioder på högst fem år. Senast 12 månader före den dag då undantaget löper ut ska en medlemsstat som avser att förnya undantaget meddela kommissionen om sin avsikt. Kommissionen ska undersöka om villkoren för ett undantag i enlighet med stycket ovan fortfarande är uppfyllda. Om dessa villkor inte är uppfyllda ska kommissionen anta ett beslut, i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 62.2, om att undantaget ska upphöra att gälla."

c) Följande punkt ska införas som punkt 12:

"12. Om den privata parten i ett befintligt offentlig-privat partnerskap som ingåtts före den 16 juni 2015 också är ett järnvägsföretag som ansvarar för att tillhandahålla persontrafik på järnväg på infrastrukturen får medlemsstaterna fortsätta att undanta en sådan privat part från tillämpningen av artiklarna 7, 7a och 7d och begränsa rätten att ta upp och lämna av passagerare för trafik som bedrivs av järnvägsföretag på samma infrastruktur som den persontrafik som tillhandahålls av den privata parten i det offentlig-privata partnerskapet."

d) Följande punkt ska införas som punkt 13:

"13. Privata infrastrukturförvaltare som ingår i ett offentlig-privat partnerskap som ingåtts före [date of entry into force of the Directive] och som inte erhåller offentliga medel ska undantas från tillämpningen av artikel 7d förutsatt att lån och finansiella garantier från infrastrukturförvaltaren varken direkt eller indirekt gynnar särskilda järnvägsföretag."

1. Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ersättas med följande: ¹

2. *infrastrukturförvaltare*: varje organ eller företag som ansvarar för drift, underhåll och förnyelse av järnvägsinfrastruktur på ett nät samt för att delta i dess utveckling som medlemsstaten beslutar om inom ramen för sin allmänna politik om utveckling och finansiering av infrastruktur.

2a. *utveckling av järnvägsinfrastruktur*: nätplanering, finansierings- och investeringsplanering samt byggande och uppgraderingar av infrastrukturen.

2aa. *drift av järnvägsinfrastruktur*: tilldelning av tåglägen, trafikledning och uttag av avgifter för infrastruktur.²

2b. *underhåll av järnvägsinfrastruktur*: arbeten för att upprätthålla den befintliga infrastrukturens skick och kapacitet.

¹ Ett skäl skulle kunna läggas till för att förtydliga att drift av järnvägsinfrastruktur är möjlig genom separata strukturer, vertikalt integrerade företag eller vertikalt integrerade företag i kombination med entreprenad.

² Ett skäl skulle kunna läggas till för att förtydliga att drift av järnvägsinfrastruktur omfattar trafikstyrning och signalering. Ett skäl kommer att läggas till för att förtydliga att det i detta sammanhang bör säkerställas att infrastrukturen är lämplig för den avsedda användningen.

- 2c. *förnyelse av järnvägsinfrastruktur*: stora utbytesarbeten på den befintliga infrastrukturen som inte förändrar dess allmänna prestanda.
- 2d. *uppgradering av järnvägsinfrastruktur*: stora ändringsarbeten på infrastrukturen som förbättrar[...] dess allmänna prestanda.
- 2e. *väsentliga uppgifter*: infrastrukturförvaltningens beslutsfattande om tilldelning av tåglägen, inbegripet både fastställande och bedömning av tillgänglighet samt tilldelning av enskilda tåglägen och beslutsfattande om uttag av avgifter för infrastruktur, inklusive fastställande och uppbörd av avgifter i enlighet med det ramverk för fastställande och uttag av avgifter och det regelverk för tilldelning av kapacitet som fastställts av medlemsstaterna i enlighet med artiklarna 29 och 39."

b) Följande punkter ska läggas till:

"31. *vertikalt integrerat företag*: ett företag som, i den mening som avses i rådets förordning (EG) nr 139/2004, är

– en infrastrukturförvaltare som kontrolleras av ett företag som på samma gång kontrollerar ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens nät, eller

– en infrastrukturförvaltare som kontrolleras av ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens nät, eller

– ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens nät och kontrolleras av en infrastrukturförvaltare.

Med ett vertikalt integrerat företag avses också ett företag som består av klart avgränsade avdelningar, inklusive en infrastrukturförvaltare och en eller flera avdelningar som tillhandahåller trafik och som inte är separata juridiska personer.

Om en infrastrukturförvaltare och ett järnvägsföretag är fullständigt oberoende av varandra, men båda kontrolleras direkt av en medlemsstat utan en mellanliggande enhet anses de inte utgöra ett vertikalt integrerat företag i den mening som avses i detta direktiv³."

32. *offentlig-privat partnerskap*: en bindande överenskommelse mellan offentliga organ och ett eller flera företag som inte är en medlemsstats huvudsakliga infrastrukturförvaltare⁴, enligt vilken företagen helt eller delvis anlägger och/eller finansierar järnvägsinfrastruktur och/eller erhåller rätten att utöva någon av de uppgifter som anges i punkt 2 under en i förväg fastställd tidsperiod. Överenskommelsen får ha en lämplig rättsligt bindande form som föreskrivs i nationell lagstiftning.

33. *styrelse*: [...] **det högre** organ i ett företag som utför verkställande och administrativa uppgifter och ansvarar för företagets löpande verksamhet.

33a. *tillsynsråd*: [...] **det högsta** organ i ett företag som fullgör tillsynsuppgifter, inklusive kontroll av styrelsen, samt fattar allmänna strategiska beslut avseende företaget.

2. Artikel 6.2 ska ersättas med följande:

"Vid tillämpning av denna artikel ska medlemsstater som tillämpar artikel 7a.3 kräva att företaget organiseras i klart avgränsade avdelningar som inte är separata juridiska personer inom ett enda företag."

³ Begreppet fullständigt oberoende i den mening som avses i detta direktiv kan förtydligas i ett skäl. Den "mellanliggande enheten" bör inte tolkas som ett ministerium.

⁴ Det faktum att det är medlemsstaten som beslutar vilken enhet som är den huvudsakliga infrastrukturförvaltaren kan förtydligas i ett skäl.

3. Artikel 7 ska ersättas med följande:

"Artikel 7

Infrastrukturförvaltarens oberoende

1. Medlemsstaterna ska se till att infrastrukturförvaltaren ansvarar för drift, underhåll och förnyelse av ett nät och anförtros utvecklingen av järnvägsinfrastrukturen på det nätet, i enlighet med nationell lag.

2. Medlemsstaterna ska se till att infrastrukturförvaltaren är organiserad som en enhet som är juridiskt skild från alla järnvägsföretag och, när det gäller i vertikalt integrerade företag, från alla andra juridiska enheter inom företaget.

3. Medlemsstaterna ska se till att samma personer inte samtidigt kan anställas

- som ledamöter i en infrastrukturförvaltares styrelse och ett järnvägsföretags styrelse,
- som ansvariga för att fatta beslut om de väsentliga uppgifterna och som ledamöter i ett järnvägsföretags styrelse,
- om det finns ett tillsynsråd: som ledamöter i en infrastrukturförvaltares tillsynsråd och ett järnvägsföretags tillsynsråd.

4. I vertikalt integrerade företag får ledamöterna i infrastrukturförvaltarens styrelse och ansvariga för beslut som rör väsentliga uppgifter inte erhålla några ekonomiska fördelar från järnvägsföretag eller bonusar som huvudsakligen är kopplade till specifika järnvägsföretags finansiella resultat. De kan dock erbjudas incitament som är kopplade till järnvägsystemets resultat som helhet.

5. Om informationssystem är gemensamma för olika enheter inom ett vertikalt integrerat företag ska tillgång till känslig information som rör de väsentliga uppgifterna begränsas till infrastrukturförvaltarens behöriga personal.

6. Bestämmelserna i punkt 1 ska inte påverka medlemsstaternas beslutanderätt när det gäller utveckling och finansiering av järnvägsinfrastruktur och medlemsstaternas befogenheter när det gäller finansiering av och avgifter för infrastruktur, samt tilldelning av kapacitet såsom dessa definieras i artiklarna 4.2, 8, 29 och 39."

4. Följande artiklar ska införas som artiklarna 7a–7g:

"Artikel 7a

Oberoende i fråga om väsentliga uppgifter

1. Medlemsstaterna ska se till att infrastrukturförvaltaren är organisatoriskt oberoende och oberoende i beslutsfattandet inom de gränser som fastställs i artiklarna 4.2, 29 och 39 när det gäller de väsentliga uppgifterna.

2. Vid tillämpning av punkt 1 ska medlemsstaterna särskilt se till att

- ett järnvägsföretag eller annan juridisk enhet inte har något avgörande inflytande över infrastrukturförvaltaren när det gäller de väsentliga uppgifterna, utan att detta påverkar medlemsstaternas roll när det gäller att fastställa ramverket för fastställande och uttag av avgifter och regelverket för tilldelning av kapacitet samt särskilda regler för uttag av avgifter i enlighet med artiklarna 29 och 39.

- ett järnvägsföretag inte har något avgörande inflytande över tillsättning och avsättning av personer som ansvarar för att fatta beslut om de väsentliga uppgifterna⁵,

- rörligheten hos personer som ansvarar för de väsentliga uppgifterna inte skapar intressekonflikter.

⁵ Ett skäl skulle kunna läggas till för att förtydliga att även klagomålsförfaranden omfattas.

3. Medlemsstater får besluta att uttag av avgifter för infrastruktur samt tilldelning av tåglägen ska utföras av ett avgiftsorgan respektive ett tilldelningsorgan som till sin juridiska form och med avseende på organisation och beslutsfattande är oberoende i förhållande till samtliga järnvägsföretag. Om så är fallet får medlemsstaten besluta att inte tillämpa bestämmelserna i artiklarna 7.2 och 7.3 tredje strecksatsen.⁶ Artikel 7.3 första strecksatsen och artikel 7.4 ska i tillämpliga delar gälla cheferna för de avdelningar som ansvarar för infrastrukturförvaltning och tillhandahållande av järnvägstrafik.

4. De bestämmelser i detta direktiv som avser en infrastrukturförvaltares väsentliga uppgifter ska gälla det oberoende avgiftsorganet och/eller tilldelningsorganet.

Artikel 7b

Infrastrukturförvaltarens opartiskhet vad gäller trafikledning och planering av underhåll

1. Uppgifterna trafikledning och planering av underhåll ska utövas på ett öppet och icke-diskriminerande sätt.

2. När det gäller trafikledning ska medlemsstaterna se till att järnvägsföretag i rätt tid har fullständig tillgång till relevant information i händelse av störningar som rör dem. Om infrastrukturförvaltaren beviljar ytterligare tillträde till trafikledningsprocessen ska den göra det på ett öppet och icke-diskriminerande sätt för de järnvägsföretag som berörs.

3. När det gäller långsiktig planering av omfattande underhåll och/eller förnyelse av järnvägsinfrastrukturen ska infrastrukturförvaltaren samråda med sökande och i största möjliga utsträckning ta hänsyn till de betänkligheter som framförs.

⁶ Ett skäl skulle kunna läggas till för att förklara hur de relevanta bestämmelserna i detta direktiv i tillämpliga delar tillämpas på vertikalt integrerade företag om infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget inte är separata juridiska personer utan är organiserade i klart avgränsade avdelningar inom ett enda företag.

Artikel 7c

Entreprenad och delning av infrastrukturförvaltarens uppgifter⁷

1. Förutsatt att det inte uppstår någon intressekonflikt och att det garanteras att kommersiellt känslig information behandlas konfidentiellt får infrastrukturförvaltaren
 - a) lägga ut uppgifter på entreprenad till en annan enhet, förutsatt att den sistnämnda varken är ett järnvägsföretag, kontrollerar ett järnvägsföretag, eller kontrolleras av ett järnvägsföretag,
 - b) lägga ut utförandet av arbeten och relaterade uppgifter som rör [...] utveckling, underhåll och förnyelse av järnvägsinfrastrukturen på entreprenad till järnvägsföretag eller företag som kontrollerar järnvägsföretaget eller kontrolleras av järnvägsföretaget.

Infrastrukturförvaltaren ska behålla sina tillsynsbefogenheter och vara ytterst ansvarig för utförandet av de uppgifter som beskrivs i artikel 3.2. En enhet som utför väsentliga uppgifter ska uppfylla kraven i artiklarna 7, 7a, 7b och 7d.

2. Genom undantag från artikel 7.1 får infrastrukturförvaltningsuppgifter utföras av olika infrastrukturförvaltare, inklusive parter i offentlig-privata partnerskapsarrangemang, förutsatt att de alla uppfyller kraven i artiklarna 7.2–7.6, 7a, 7b och 7d och tar fullt ansvar för utförandet av uppgifterna i fråga.

⁷ Ett skäl skulle kunna läggas till för att förtydliga att det enligt nationell lagstiftning kan vara en rättsakt som möjliggör utläggande på entreprenad av infrastrukturförvaltarens uppgifter.

2a. Om väsentliga funktioner inte överlåts till ett kraftförsörjningsföretag ska företaget undantas från de regler som gäller för infrastrukturförvaltare, förutsatt att efterlevnaden av de relevanta bestämmelserna om utveckling av nätet, särskilt artikel 8, säkerställs.

3. Under tillsyn av det oberoende behöriga organ som utsetts av medlemsstaterna får en infrastrukturförvaltare ingå samarbetsavtal med ett eller flera järnvägsföretag på ett icke-diskriminerande sätt och i syfte att skapa fördelar för kunderna, såsom sänkta kostnader eller förbättrad prestanda på den del av nätet som omfattas av avtalet.

Organet ska övervaka verkställandet av sådana avtal och kan i motiverade fall ge råd om att de ska upphävas.

Artikel 7d ⁸

Finansiell insyn

Utöver artikel 6 ska följande bestämmelser gälla:

- a) Med respekt för de nationella förfaranden som är tillämpliga i varje medlemsstat får inkomster från infrastrukturförvaltningsverksamheten, inklusive offentliga medel, endast användas av infrastrukturförvaltaren för att finansiera dess egen verksamhet, inklusive avbetalning av lån, och för att betala ut utdelning till [...] företagets ägare⁹, vilket får innefatta privata aktieägare¹⁰.
- b) Infrastrukturförvaltare får varken direkt eller indirekt bevilja lån till järnvägsföretag.
- bb) Järnvägsföretag får varken direkt eller indirekt bevilja lån till infrastrukturförvaltare.
- c) Lån mellan juridiska enheter i ett vertikalt integrerat företag ska endast beviljas, betalas ut och avbetalas till marknadsräntor och på villkor som återspeglar den berörda enhetens individuella riskprofil.
- cc) Lån mellan juridiska enheter i ett vertikalt integrerat företag som beviljats före [date of entry into force of this Directive] ska fortsätta att gälla till förfallodagen, förutsatt att de tecknades till marknadsräntor och att de faktiskt betalas ut och avbetalas.

⁸ Ett skäl skulle kunna läggas till i vilket det anges att bestämmelsen i artikel 31 inte hindrar en medlemsstat från att föreskriva att infrastrukturförvaltarens intäkter från infrastruktursavgifter överförs via statliga konton.

⁹ Ett skäl skulle kunna läggas till för att förtydliga att företagsägarna inbegriper staten och alla privata aktieägare, men inte holdingföretaget.

¹⁰ Ett skäl skulle kunna läggas till för att förtydliga att det bör vara möjligt för infrastrukturförvaltaren att betala ut denna avkastning och dessa utdelningar direkt eller via en annan enhet inom företaget.

- d) Eventuella tjänster som erbjuds infrastrukturförvaltaren av andra juridiska enheter i ett vertikalt integrerat företag ska grundas på avtal och betalas antingen till marknadspriser eller till priser som återspeglar produktionskostnaden plus en skälig vinstmarginal.
- dd) Skulder som tillräknas infrastrukturförvaltaren ska hållas tydligt åtskilda från skulder som tillräknas andra juridiska enheter inom vertikalt integrerade företag. Dessa skulder ska avbetalas separat. Detta hindrar inte att slutbetalningen på skulden görs via det företag som avses i artikel 3.31 första strecksatsen eller via en annan enhet inom företaget.
- de) Redovisningen för infrastrukturförvaltaren och för de andra juridiska enheterna i ett vertikalt integrerat företag ska utformas så att den garanterar att dessa bestämmelser följs och möjliggör separat redovisning och insyn i betalningsgångar inom företaget.
- f) Inom vertikalt integrerade företag ska infrastrukturförvaltaren bevara detaljerade uppgifter om alla kommersiella och finansiella förbindelser med andra juridiska enheter i det företaget.

Om väsentliga uppgifter utförs av ett oberoende avgifts- och kapacitetstilldelningsorgan i enlighet med artikel 7a.3 och medlemsstaterna inte tillämpar artikel 7.2 ska bestämmelserna i den här artikeln gälla i tillämpliga delar. Hänvisningar till infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och andra juridiska enheter i ett vertikalt integrerat företag i artikel 7d ska förstås som hänvisningar till företagets respektive avdelningar. Efterlevnad av kraven som anges i artikel 7d ska påvisas i de separata redovisningarna för företagets respektive avdelningar.

Artikel 7e

Samordningsmekanismer

Medlemsstaterna ska i förekommande fall se till att lämpliga samordningsmekanismer upprättas mellan deras huvudsakliga infrastrukturförvaltare och alla berörda järnvägsföretag och sökande, i enlighet med artikel 8.3. Företrädare för användare samt lokala/regionala myndigheter får inbjudas att delta. Samordningen ska bland annat avse

- a) de sökandes behov i fråga om underhåll och utveckling av infrastrukturkapaciteten,
- b) innehållet i de användarinriktade prestandamålen i de avtal som avses i artikel 30 och de incitament som avses i artikel 30.1 samt deras tillämpning,
- c) innehållet i och tillämpningen av den beskrivning av nätet som avses i artikel 27,
- d) intermodalitets- och driftskompatibilitetsfrågor,
- e) alla andra frågor som rör villkoren för tillträde till och användning av infrastrukturen samt kvaliteten på infrastrukturförvaltarens tjänster.

Artikel 7f

Europeiskt nätverk för infrastrukturförvaltare¹¹

1. Medlemsstaterna ska se till att deras huvudsakliga infrastrukturförvaltare deltar och samarbetar i ett nätverk som håller regelbundna möten för att
 - a) utveckla unionens järnvägsinfrastruktur,
 - b) främja ett snabbt och effektivt genomförande av det gemensamma europeiska järnvägsområdet,
 - c) utbyta bästa praxis,
 - d) övervaka prestandan,
 - e) bidra till den marknadsövervakningsverksamhet som avses i artikel 15.
2. Kommissionen ska vara medlem i nätverket och stödja dess arbete."

¹¹ Ett skäl skulle kunna läggas till för att förtydliga att de befintliga strukturerna kommer att ges en rättslig grund.

5. Artikel 10 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

"2. **Utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EG) nr 1371/2007** ska järnvägsföretag på rättvisa, icke-diskriminerande och öppna villkor beviljas rätt till tillträde till järnvägsinfrastruktur i samtliga medlemsstater för att bedriva [...]persontrafik på järnväg. Järnvägsföretag ska ha rätt att ta upp passagerare vid varje station och att lämna av dem vid en annan station. Denna rätt ska inbegripa tillträde till infrastruktur som förbinder de anläggningar för tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II."¹²

¹² Ett skäl skulle kunna läggas till för att förtydliga att denna bestämmelse, som säkerställer fritt tillträde till järnvägsinfrastruktur för tillhandahållande av persontrafik, inte påverkar behöriga myndigheters befogenheter när de beslutar vilket företag de ska ha i åtanke för direktbeviljande av avtal om allmän trafik: "Rätten för järnvägsföretag att beviljas tillträde till järnvägsinfrastruktur påverkar inte möjligheten för en behörig myndighet att bevilja exklusiva rättigheter i enlighet med artikel 3 i förordning (EG) nr 1370/2007 eller att tilldela ett avtal om allmän trafik direkt enligt de villkor som fastställs i artikel 5 i samma förordning. Förekomsten av ett sådant avtal om allmän trafik bör inte ge en medlemsstat rätt att förbjuda andra järnvägsföretag från att få tillträde till den berörda järnvägsinfrastrukturen för tillhandahållande av persontrafik på järnväg, såvida inte sådana tjänster skulle äventyra den ekonomiska jämvikten i avtalet om allmän trafik."

- b) En ny punkt 1 a ska läggas till:

"1 a. Utan att det påverkar unionens och medlemsstaternas internationella skyldigheter får medlemsstater som har en gräns till ett tredjeland begränsa tillträdesrätten enligt artikel 10 för trafik som körs från/till detta tredjeland och som drivs på ett nät med annan spårvidd än unionens huvudnät om det uppstår snedvridningar av konkurrensen för gränsöverskridande järnvägstransporter mellan medlemsstaterna och detta tredjeland. Sådana snedvridningar kan bland annat bero på avsaknad av icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen och tillhörande tjänster i det berörda tredjelandet.

Om en medlemsstat har för avsikt att anta ett beslut för att begränsa tillträdesrätten i enlighet med denna punkt ska den överlämna utkastet till beslut till Europeiska kommissionen och rådfråga de andra medlemsstaterna om detta.

Om varken kommissionen eller någon medlemsstat framför invändningar inom en tidsperiod av tre månader får medlemsstaten anta beslutet.

Kommissionen får anta åtgärder för att närmare specificera förfarandet och kriterierna för tillämpningen av denna punkt. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3."

13

- c) Punkterna 3 och 4 ska utgå.

¹³ Ett skäl skulle kunna läggas till i ingressen för att klargöra att medlemsstaterna får besluta att villkoren för beviljande av trätt till tillträde till järnvägsinfrastruktur för bedrivande av persontrafik på järnväg ska innehålla villkor för att möjliggöra ett system för persontrafik på järnväg inom en integrerad tidtabellsstruktur.

6. Artikel 11 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

"1. Medlemsstaterna får begränsa tillträdesrätten enligt artikel 10.2 till persontrafik mellan en viss avgångsort och en viss destination om samma sträcka eller en alternativ sträcka omfattas av ett eller flera avtal om allmän trafik och om utövandet av denna rätt skulle äventyra den ekonomiska jämvikten i det eller de berörda avtalen om allmän trafik."

b) I punkt 2 ska första stycket ersättas med följande:

"För att avgöra om den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmän trafik skulle äventyras ska det eller de berörda regleringsorgan som avses i artikel 55 göra en objektiv ekonomisk analys och grunda sitt beslut på i förväg fastställda kriterier. De ska avgöra detta efter en begäran, som ingetts inom en månad från tillhandahållandet av informationen om den avsedda persontrafiken i enlighet med artikel 38.4, från någon av följande:

- a) Den eller de behöriga myndigheter som tilldelade avtalet om allmän trafik.
- b) Varje annan berörd behörig myndighet med rätt att begränsa tillträde enligt denna artikel.
- c) Infrastrukturförvaltaren.
- d) Det järnvägsföretag som fullgör avtalet om allmän trafik.

c) Punkt 3 ska ersättas med följande:

"3. Regleringsorganet ska motivera sitt beslut och ange på vilka villkor någon av följande får begära omprövning av beslutet inom en månad från dess delgivning:

- a) Den eller de berörda behöriga myndigheterna.
- b) Infrastrukturförvaltaren.
- c) Det järnvägsföretag som fullgör avtalet om allmän trafik."
- d) Det järnvägsföretag som ansöker om tillträde.

Om regleringsorganet beslutar att den ekonomiska jämvikten i ett avtal om allmän trafik skulle äventyras av den planerade persontrafik som avses i artikel 38.4, ska regleringsorganet ange tänkbara ändringar av denna trafik som skulle säkerställa att de villkor för beviljande av tillträdesrätt som föreskrivs i artikel 10.2 är uppfyllda."

- d) I punkt 4 ska följande mening läggas till som andra meningen:

"Kommissionen ska anta jämförbara åtgärder senast [36 months from the entry into force of this Directive] avseende inhemsk persontrafik."

e) Punkt 5 ska ersättas med följande:

"5. Medlemsstaterna får också begränsa rätten till tillträde till järnvägsinfrastruktur för bedrivande av inhemsk persontrafik mellan en viss avgångsort och en viss destination inom samma medlemsstat om en exklusiv rätt att befordra passagerare mellan dessa stationer har beviljats inom ramen för ett avtal om allmän trafik som tilldelats före den 16 juni 2015 och om kollektivtrafikföretaget inte erhåller någon ersättning för tillhandahållandet av denna trafik. Denna begränsning får gälla under avtalets ursprungliga giltighetstid eller i tio år från dagen för detta direktivs ikraftträdande, beroende på vilket som är kortast."¹⁴

7. Följande artikel ska införas som artikel 13a:

"Artikel 13a

Gemensamma informationssystem och integrerade biljettsystem

1. Utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EG) nr 1371/2007¹⁵ och direktiv 2010/40/EU¹⁶, får medlemsstaterna begära att järnvägsföretag som bedriver inhemsk persontrafik ska delta i ett gemensamt informationssystem och integrerat biljettsystem för leverans av biljetter, direktbiljetter och bokningar eller besluta att ge behöriga myndigheter befogenhet att införa ett sådant system. Om ett sådant system införs ska medlemsstaterna se till att det inte leder till snedvridning på marknaden eller diskriminering mellan järnvägsföretag och att det förvaltas av en offentlig eller privat juridisk enhet eller en sammanslutning av alla järnvägsföretag som bedriver persontrafik.

2. Medlemsstaterna ska begära att järnvägsföretag som bedriver persontrafik inför beredskapsplaner och se till att dessa beredskapsplaner samordnas på ett korrekt sätt för att ge passagerare hjälp i den mening som avses i artikel 18 i förordning (EG) nr 1371/2007 i händelse av ett allvarligt avbrott i trafiken."

¹⁴ Denna fråga bör även avspeglas på lämpligt sätt i texten om kollektivtrafik, bland annat för att säkerställa en viss konsekvens mellan tidsperioderna i texten om kollektivtrafik i och texten om styrning.

¹⁵ EUT L 315, 3.12.2007, s. 14.

¹⁶ EUT L 207, 6.8.2010, s. 1.

8. I artikel 38 ska punkt 4 ersättas med följande:

"4. När en sökande avser att begära infrastrukturkapacitet för att bedriva persontrafik **i en medlemsstat där rätten till tillträde till järnvägsinfrastruktur är begränsad i enlighet med artikel 11** ska vederbörande informera de berörda infrastrukturförvaltarna och regleringsorganen minst 18 månader före ikraftträdandet av den tågplan som begäran om kapacitet avser. För att göra det möjligt för de berörda regleringsorganen att bedöma de potentiella ekonomiska konsekvenserna för befintliga avtal om allmän trafik ska regleringsorganen se till att information ges till varje behörig myndighet som har beviljat persontrafik på järnväg på den sträckan enligt ett avtal om allmän trafik, varje annan berörd behörig myndighet med rätt att begränsa tillträde enligt artikel 11 och varje järnvägsföretag som fullgör avtalet om allmän trafik på denna persontrafiksträcka utan dröjsmål och senast inom tio dagar."

9. I artikel 63 ska punkt 1 ersättas med följande:

"1. Senast den 31 december 2024 ska kommissionen utvärdera detta direktivs effekter på järnvägssektorn och lämna en rapport till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén om dess genomförande.

Kommissionen ska senast samma datum bedöma om det fortfarande förekommer diskriminering eller andra typer av snedvridningar av konkurrensen i förhållande till infrastrukturförvaltare som är del av ett vertikalt integrerat företag. Kommissionen ska, om så är lämpligt, föreslå nya lagstiftningsåtgärder."

10. I artikel 56.1 ska följande led införas som leden h, i och j:

"h) trafikledningen,

i) planeringen av underhåll och förnyelse,

j) efterlevnaden av de krav som fastställs i artiklarna 2.13, 7, 7a, 7b, 7c och 7d."

11. Hänvisningen till led g i artikel 56.2 och 56.9 ska ersättas med en hänvisning till led j."

12. Artikel 56.12 ska ändras på följande sätt:

"För att kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna om särredovisning i artikel 6 och bestämmelserna om finansiell insyn i artikel 7d ska regleringsorganet ha befogenhet att utföra revisioner eller ta initiativ till externa revisioner hos infrastrukturförvaltare, tjänsteleverantörer och, om det är relevant, järnvägsföretag. För vertikalt integrerade företag ska dessa befogenheter omfatta alla juridiska enheter. Regleringsorganet ska ha rätt att begära all relevant information. Det ska särskilt ha befogenhet att begära att infrastrukturförvaltaren, tjänsteleverantörerna och alla företag eller andra enheter som utför eller integrerar olika typer av järnvägstransporter eller infrastrukturförvaltning som avses i artiklarna 6.1, 6.2 och 13 tillhandahåller all eller delar av den bokföringsinformation som anges i bilaga VIII med den tillräckliga detaljnivå som anses vara nödvändig och proportionell.

Utan att det påverkar befogenheterna för nationella myndigheter med ansvar för statligt stöd får regleringsorganet också dra slutsatser beträffande frågor om statligt stöd från bokföringen, och det ska rapportera slutsatserna till dessa myndigheter.

Finansiella flöden som avses i artikel 7d a, lån som avses i artiklarna 7d c och 7d cc och skulder som avses i artikel 7d dd ska övervakas av regleringsorganet.

Om en medlemsstat har utsett regleringsorganet till det oberoende behöriga organ som avses i artikel 7c.3 ska regleringsorganet bedöma de samarbetsavtal som avses i den artikeln."

13. Artikel 32.4 ska ändras på följande sätt:

"Infrastrukturavgifter för utnyttjande av de järnvägskorridorer som anges i kommissionens beslut 2009/561/EG får differentieras för att ge incitament till att utrusta tåg med den ETCS som överensstämmer med den version som antogs genom kommissionens beslut 2008/386/EG och med senare versioner. Sådan differentiering får inte resultera i någon ökning av de totala intäkterna för infrastrukturförvaltaren.

Medlemsstaterna får besluta att denna differentiering av infrastrukturavgifterna inte ska gälla de järnvägslinjer som anges i beslut 2009/561/EG, där endast tåg utrustade med ETCS får köras.

Medlemsstaterna får besluta att utvidga denna differentiering till järnvägslinjer som inte anges i beslut 2009/561/EG."

14. I artikel 57 ska följande punkt läggas till som punkt 10:

"10. För beslut om infrastruktur som finns i två nationer får medlemsstaterna kräva samordning mellan de berörda regleringsorganen för anpassning av beslutens effekter."

Artikel 2¹⁷

1. Trots bestämmelserna i artikel 3.2 ska medlemsstaterna senast 36 månader efter ikraftträdandet anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Medlemsstaterna ska besluta om hur denna hänvisning ska göras.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3

1. Detta direktiv träder i kraft dagen efter det att det har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning.
2. Punkterna 5–12 i artikel 1 ska tillämpas från och med den 1 januari 2020 i tid för den tågplan som inleds den 14 december 2020.

¹⁷ Följande skäl skulle kunna läggas till i ingressen för att klargöra att medlemsstaterna får behålla inhemska regler för marknadstillträde som finns i nationell lagstiftning under övergångsperioden: "När nationella järnvägsmarknader öppnas för konkurrens genom att alla järnvägsföretag beviljas tillträde till näten bör medlemsstaterna ha en tillräckligt lång övergångsperiod för att kunna anpassa sin nationella lagstiftning och sin nationella organisation. Följaktligen bör medlemsstaterna kunna behålla sina befintliga nationella regler för marknadstillträde fram till slutet av övergångsperioden."

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 1370/2007 vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg

Artikel 1

Förordning (EG) nr 1370/2007 ska ändras på följande sätt¹⁸:

1. Följande punkt ska införas efter artikel 2 a:

"aa) *kollektivtrafik på järnväg*: persontransporttjänster på järnväg, undantaget persontransporttjänster via andra spårburna transportsätt såsom tunnelbana eller spårvagn".

2. Följande artikel 2a ska införas:

"Artikel 2a

Specifikation av allmän trafikplikt

1. Den behöriga myndigheten ska fastställa specifikationer för allmän trafikplikt för kollektivtrafiken och deras tillämpningsområden i enlighet med artikel 2 e.

Dessa specifikationer ska överensstämma med målen för kollektivtrafikpolitiken.

2. Specifikationerna av den allmänna trafikplikten och den dithörande ersättningen för den ekonomiska nettoeffekten av denna ska innebära att
 - a) kollektivtrafikpolitikens mål uppnås på ett kostnadseffektivt sätt; detta inbegriper möjligheten att sammanföra tjänster som täcker kostnaderna med tjänster som inte gör det,

¹⁸ Följande skäl skulle kunna läggas till: "Ett särskilt mål med denna förordning är att förbättra kvaliteten, insynen, effektiviteten och prestandan för kollektivtrafik på järnväg."

- b) tillhandahållandet av kollektivtrafiken i enlighet med de krav som fastställs i kollektivtrafikpolitiken upprätthålls ekonomiskt på lång sikt." ¹⁹ ²⁰

3. Artikel 4 ska ändras på följande sätt:

0a) I punkt 1 ska led a ersättas med följande:

"a) klart och tydligt fastställa den allmänna trafikplikt som anges i artikel 2 e och artikel 2a som kollektivtrafikföretaget ska fullgöra och vilka geografiska områden som avses."

a) I punkt 1 b ska sista meningen ersättas med följande:

"För avtal om allmän trafik som inte tilldelas i enlighet med artikel 5.1 eller 5.3 ska dessa parametrar fastställas på ett sådant sätt att en ersättning aldrig kan överstiga det belopp som krävs för att täcka den ekonomiska nettoeffekten på de kostnader och intäkter som följer av fullgörandet av den allmänna trafikplikten, med hänsyn till kollektivtrafikföretagets inkomster i samband med detta och en rimlig vinst."

b) Punkt 6 ska ersättas med följande:

"6. När behöriga myndigheter i enlighet med nationell lagstiftning kräver att kollektivtrafikföretagen ska uppfylla vissa kvalitetsnormer och sociala normer, eller fastställa sociala och kvalitetsmässiga kriterier, ska dessa normer och kriterier anges i anbudshandlingarna och i avtalen om allmän trafik."

c[...]) Följande punkt 8 ska läggas till:

¹⁹ Följande skäl skulle kunna läggas till: "Den allmänna trafikplikten bör ligga i linje med kollektivtrafikpolitiken. Detta innebär dock inte att de behöriga myndigheterna har rätt till ett specifikt finansieringsbelopp."

²⁰ Följande skäl skulle kunna läggas till: "Med tanke på variationen i medlemsstaternas territoriella och politiska organisation kan avtal om allmän trafik tilldelas av en behörig myndighet som är en kombination av offentliga myndigheter. Under sådana omständigheter bör deras respektive roller i processen för tilldelning av avtal om allmän trafik fastställas genom tydliga regler."

"8. De behöriga myndigheterna ska för alla intresserade parter tillgängliggöra all relevant information för utarbetandet av en offert under ett konkurrensutsatt upphandlingsförfarande, och samtidigt beakta det berättigade skyddet av konfidentiell affärsinformation. Detta ska inbegripa passagerarnas efterfrågan, biljettpriser, kostnader och intäkter relaterade till den kollektivtrafik som omfattas av upphandlingen samt upplysningar om infrastrukturspecifikationer som är av betydelse för driften av nödvändiga fordon eller rullande materiel, så att de får möjlighet att utarbeta väl underbyggda affärsplaner. Järnvägsinfrastrukturförvaltare ska stödja de behöriga myndigheterna genom att tillhandahålla alla relevanta infrastrukturspecifikationer. Bristande efterlevnad av ovannämnda bestämmelser ska bli föremål för den prövning av lagenligheten som föreskrivs i artikel 5.7."

4. Artikel 5 ska ändras på följande sätt:

0a) I punkt 2 ska första meningen ersättas med följande:

"Om det inte är förbjudet enligt nationell lagstiftning får behöriga lokala myndigheter, oavsett om det är en enskild myndighet eller en grupp av myndigheter som tillhandahåller integrerad kollektivtrafik, besluta att själva tillhandahålla kollektivtrafik eller att genom direkttilldelning av avtal om allmän trafik uppdra åt en i rättsligt hänseende fristående enhet som den behöriga lokala myndigheten – eller om det gäller en grupp av myndigheter åtminstone en behörig lokal myndighet – kontrollerar på samma sätt som sina egna avdelningar.

När det gäller allmän trafik på järnväg får den grupp av myndigheter som avses i föregående stycke endast vara sammansatt av lokala behöriga myndigheter vars geografiska behörighetsområde inte är nationellt. Den kollektivtrafik eller det avtal om allmän trafik som avses i föregående stycke får endast omfatta transportbehoven för tätorter och/eller landsbygdsområden."²¹

0aa) I artikel 5.3 ska orden "som anges i punkterna 4, 5 och 6" ersättas med orden "som anges i punkterna 3a, [...] 4, 4a, 5 och 6".

²¹

Ett skäl skulle kunna införas för att förtydliga att det är upp till medlemsstaterna att i nationell lagstiftning fastställa vad som motsvarar begreppen tätorter och landsbygdsområden: "Med tanke på variationen i den administrativa indelningen i medlemsstaterna har medlemsstaterna, när det gäller avtal för tillhandahållande av kollektivtrafik på järnväg som direkttilldelas av en grupp av lokala behöriga myndigheter enligt artikel 5.2, alltjämt befogenhet att besluta vilka lokala myndigheter som är behöriga avseende de berörda tätorterna och landsbygdsområdena."

0b) Följande punkt ska läggas till som punkt 3a:

"3a. För avtal om allmän trafik på järnväg som tilldelas på grundval av ett konkurrensutsatt upphandlingsförfarande får den behöriga myndigheten besluta att tillfälligt direkttilldela nya avtal ifall den behöriga myndigheten anser att direkttilldelningen är motiverad av exceptionella omständigheter[...]. Sådana exceptionella omständigheter ska omfatta situationer där

– anbudens kvalitet och antalet anbud anses vara otillräckliga för att garantera god valuta för pengarna, eller

– det finns flera konkurrensutsatta upphandlingsförfaranden som redan har inletts av den behöriga myndigheten och/eller andra behöriga myndigheter som kan påverka antalet och kvaliteten på de anbud sannolikt kommer att erhållas om avtalet föregås av en konkurrensutsatt upphandling, eller

– tillämpningsområdet för ett eller flera avtal om allmän trafik behöver ändras för att optimera tillhandahållandet av allmänna tjänster.

Den behöriga myndigheten ska utfärda ett motiverat beslut och utan onödigt dröjsmål informera kommissionen om detta.

[...] Avtal som tilldelats i enlighet med denna punkt får inte överstiga [7] år.

Avtal som tilldelats i enlighet med denna punkt ska offentliggöras med beaktande av det berättigade skyddet av konfidentiell affärsinformation och affärsintressen."²²

²² Ett skäl skulle kunna läggas till för att förtydliga vilka fall som omfattas av denna bestämmelse.

0c) Följande punkt ska läggas till som punkt 3b:

"3b. Vid tillämpningen av artikel 5.3 får behöriga myndigheter besluta att använda sig av följande förfarande:

Behöriga myndigheter får offentliggöra sina avsikter att tilldela ett avtal om allmän trafik på järnväg genom publicering av ett förhandsmeddelande i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Förhandsmeddelandet ska innehålla en detaljerad beskrivning av den tjänst som är föremål för det avtal som ska tilldelas liksom typen av avtal och dess löptid.

Företag kan anmäla sitt intresse inom en tidsperiod som fastställs av den behöriga myndigheten; denna tidsperiod får inte vara kortare än 60 dagar från den dag då förhandsmeddelandet offentliggjordes.

Om det efter denna tidsperiod visar sig att

a) endast ett företag har anmält intresse att delta i förfarandet för tilldelning av avtal om allmän trafik, och

b) detta företag vederbörligen har kunnat styrka att det verkligen kan tillhandahålla en transporttjänst som uppfyller de krav som fastställts i avtalet om allmän trafik, och

c) om avsaknaden av konkurrens inte beror på en konstgjord begränsning av upphandlingsparametrarna, och

d) om inget rimligt alternativ finns

får de behöriga myndigheterna inleda förhandlingar med detta företag för tilldelning av avtalet utan vidare offentliggörande av ett offentligt upphandlingsförfarande."

- a) Punkt 4 ska ersättas med följande:
- "4. Om det inte är förbjudet enligt nationell lagstiftning får den behöriga myndigheten besluta att direkttilldela avtal om allmän trafik
- a) om avtalets genomsnittliga årsvärde uppskattas vara mindre än 1 000 000 EUR eller mindre än 7 500 000 EUR för ett avtal om allmän trafik som inbegriper kollektivtrafik på järnväg, eller
- b) om avtalet avser tillhandahållande av mindre än 300 000 kilometer kollektivtrafik eller mindre än 500 000 kilometer för ett avtal om allmän trafik som inbegriper kollektivtrafik på järnväg.²³
- Om ett avtal om allmän trafik direkt tilldelas till ett litet eller medelstort företag som bedriver en verksamhet med högst 23 motorfordon får dessa tröskelvärden höjas till antingen ett årsmedelvärde som uppskattas vara lägre än 2 000 000 EUR eller till ett årligt tillhandahållande av mindre än 600 000 kilometer kollektivtrafiktjänster."

²³ Ett skäl skulle kunna läggas till för att förtydliga att det högre tröskelvärdet gäller kollektivtrafik på järnväg eller kollektivtrafik där järnväg utgör mer än 50 % av värdet på trafiken i fråga.

- aa) Följande punkt ska läggas till som punkt 4a:
- "4a. Om det inte är förbjudet enligt nationell lagstiftning får den behöriga myndigheten besluta att direkttilldela avtal om allmän trafik på järnväg
- a) i) om den anser att direkttilldelningen är motiverad av de relevanta strukturella och geografiska särdragen hos marknaden och nätet i fråga, i synnerhet i fråga om deras storlek, efterfrågesituation, nätets komplexitet **och tekniska och geografiska isolering** samt de tjänster som avtalet omfattar,
- (ii) om ett sådant avtal skulle leda till förbättrad kvalitet på trafiken och/eller förbättrad kostnadseffektivitet jämfört med det tidigare tilldelade avtalet om allmän trafik.

Mot denna bakgrund ska den behöriga myndigheten utfärda ett motiverat beslut och ska utan onödigt dröjsmål informera kommissionen om detta.

Medlemsstater där den maximala årsvolymen vid denna förordnings ikraftträdande är mindre än 23 miljoner tågkilometer och som endast har en behörig myndighet på nationell nivå och ett avtal om allmän trafik som omfattar hela nätet ska anses uppfylla villkoren i led i. Om dessa medlemsstater beslutar att direkttilldela ett avtal om allmän trafik ska de informera kommissionen om detta. Förenade kungariket får besluta att tillämpa detta stycke på Nordirland.

Om den behöriga myndigheten beslutar att direkttilldela ett avtal om allmän trafik ska den fastställa mätbara, öppna och verifierbara prestandakrav. Sådana krav ska ingå i avtalet.

Prestandakraven ska framför allt omfatta tjänsternas punktlighet, turtätheten, kvaliteten på rullande materiel och passagerartransportkapaciteten.

Avtalet ska innehålla särskilda prestandaindikatorer som möjliggör för den behöriga myndigheten att genomföra regelbundna utvärderingar, och det ska fastställa verkningsfulla och avskräckande åtgärder som ska vidtas om järnvägsföretaget inte uppfyller prestandakraven.

Den behöriga myndigheten ska regelbundet utvärdera och offentliggöra huruvida järnvägsföretaget har uppfyllt de prestandakrav som fastställs i avtalet. Den behöriga myndigheten ska vidta lämpliga åtgärder i god tid, inbegripet verkningsfulla och avskräckande avtalsviten, om de begärda tjänstekvalitetsförbättringarna och/eller kostnadseffektivitet inte har uppnåtts. Om ett företag inte uppfyller prestandakraven får den behöriga myndigheten när som helst, helt eller delvis, tillfälligt upphäva eller säga upp det avtal som tilldelats enligt denna bestämmelse.

b) när de avser drift endast av passagerartrafik på järnväg av ett företag som samtidigt förvaltar hela eller större delen av den järnvägsinfrastruktur på vilken tjänsten tillhandahålls, vilket undantas från tillämpningen av artiklarna 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 och 13 och kapitel IV i direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde i enlighet med artikel 2.3 a eller b i direktiv 2012/34/EU.

Med avvikelse från artikel 4.3 får löptiden för direkttilldelade avtal i enlighet med denna punkt inte överstiga 10 år, utom när artikel 4.4 ska tillämpas.

Avtal som tilldelats i enlighet med denna punkt ska offentliggöras med beaktande av det berättigade skyddet av konfidentiell affärsinformation och affärsintressen."

ab) Punkt 5 ska ersättas med följande:

"5. Vid trafikstörningar eller överhängande risk för sådana störningar får den behöriga myndigheten vidta nödgärder. Nödgärderna ska bestå i en direkttilldelning, en formell överenskommelse om utvidgning av ett avtal om allmän trafik eller ett åläggande att fullgöra viss allmän trafikplikt. Kollektivtrafikföretaget ska ha rätt att överklaga beslutet om åläggande att fullgöra viss allmän trafikplikt. En tilldelning, en utvidgning av ett avtal om allmän trafik eller ett åläggande om ett sådant avtal som nödgärd får inte överstiga två år."

b) Följande punkt ska läggas till som punkt 6a:

"6a. "För att öka konkurrensen mellan järnvägsföretag får de behöriga myndigheterna besluta att avtal om kollektivtrafik på järnväg som omfattar delar av samma nät eller paket med järnvägslinjer ska tilldelas olika järnvägsföretag. För detta ändamål får de behöriga myndigheterna innan de inleder upphandlingsförfarandet besluta att begränsa antalet avtal som kan tilldelas samma järnvägsföretag."

5. Följande artikel ska införas som artikel **5a[...]**:

"Artikel **5a[...]**

Rullande materiel

För att få till stånd ett konkurrensutsatt tilldelningsförfarande ska de behöriga myndigheterna utvärdera huruvida åtgärder är nödvändiga för att säkerställa verkningsfull och icke-diskriminerande tillgång till lämpligt rullande materiel."²⁴

²⁴ Ett skäl skulle kunna läggas till för att förklara att syftet med bestämmelsen är att säkerställa effektiv konkurrens i upphandlingsförfarandet.

6. I artikel 6 ska punkt 1 ersättas med följande:
- "1. Oberoende av hur avtalet har tilldelats ska all ersättning enligt en allmän bestämmelse eller enligt ett avtal om allmän trafik stämma överens med bestämmelserna i artikel 4. Dessutom ska all slags ersättning knuten till ett avtal om allmän trafik som inte har tilldelats i enlighet med artikel 5.1 eller 5.3 eller som är knuten till en allmän bestämmelse också stämma överens med bestämmelserna i bilagan."
7. Artikel 7 ska ändras på följande sätt:
- a) Punkt 1 ska ersättas med följande:
- "1. Varje behörig myndighet ska en gång om året offentliggöra en samlad rapport om den allmänna trafikplikten inom sitt ansvarsområde, startdagen och löptiden för avtalen om allmän trafik, de utvalda kollektivtrafikföretagen samt om ersättningar och ensamrätt som dessa kollektivtrafikföretag beviljats som ersättning. I rapporten ska åtskillnad göras mellan busstrafik och spårbunden trafik, den ska möjliggöra övervakning och utvärdering av kollektivtrafiknätets effektivitet, kvalitet och finansiering samt, i förekommande fall, ge information om eventuella beviljade ensamrätters art och omfattning. Medlemsstaterna ska underlätta central tillgång till dessa rapporter, exempelvis via en gemensam webbportal."
- b) I punkt 2 ska följande led läggas till:
- "d) Den planerade startdagen för avtalet om allmän trafik och avtalets löptid."

8. Artikel 8 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 2 ska första meningen ersättas med följande:

"2. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 gäller följande:

- i) Artikel 5 ska gälla för tilldelning av avtal om allmän trafik för persontrafik på väg och via andra spårburna transportsätt, med undantag för järnväg, såsom tunnelbana eller spårvagn, från och med den 3 december 2019.
- ii) Artikel 5, med undantag för punkt 4a, ska gälla för persontrafik på järnväg från och med den 3 december 2019.
- iii) Artikel 5.4a ska gälla för persontrafik på järnväg i tio år efter dagen för denna förordnings ikraftträdande.
- iv) Artiklarna 5.6 och 7.3 ska upphöra att gälla tio år efter dagen för denna förordnings ikraftträdande.

Avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg som direkttilldelas i enlighet med artikel 5.6 får fortsätta till den dag då de löper ut."

b) Följande punkt ska införas som punkt 2a:

"2a. Avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg som direkttilldelas på grundval av ett annat förfarande än ett rättvist konkurrensutsatt förfarande från och med denna förordnings ikraftträdande till och med den 3 december 2019 får fortsätta tills de löper ut. Med avvikelse från artikel 4.3 får löptiden för sådana avtal inte överstiga 10 år, utom när artikel 4.4 ska tillämpas."

c) I punkt 3 ska led d ersättas med följande:

"d) från och med den 26 juli 2000 och före [the entry into force of this Regulation] på grundval av ett annat förfarande än ett rättvist konkurrensutsatt upphandlingsförfarande".

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande
