



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 30.1.2013
COM(2013) 28 final

2013/0028 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om ändring av förordning (EG) nr 1370/2007 avseende öppnandet av marknaden för
inrikes persontrafik på järnväg**

(Text av betydelse för EES)

{SWD(2013) 10 final}

{SWD(2013) 11 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

I sin vitbok om transportpolitiken som antogs den 28 mars 2011¹ presenterade kommissionen sin vision om ett gemensamt europeiskt transportområde med en inre järnvägsmarknad där europeiska järnvägsföretag kan tillhandahålla tjänster utan onödiga tekniska och administrativa hinder.

Järnvägsinfrastrukturens potential som grundstomme för den inre marknaden och som motor för hållbar tillväxt har erkänts i flera politiska initiativ. I Europeiska rådets slutsatser från januari 2012 framhölls vikten av att frigöra tillväxtpotentialen hos en helt integrerad inre marknad, bland annat genom åtgärder avseende nätverksindustrin. I kommissionens meddelande om insatser för stabilitet, tillväxt och arbetstillfällen, som antogs den 30 maj 2012, betonades betydelsen av att ytterligare förenkla regelverket och minska hindren för att träda in på järnvägstransportmarknaderna. I kommissionens meddelande om förbättrad styrning av den inre marknaden², som antogs den 6 juni 2012, betonades också transportsektorns betydelse.

Under det senaste decenniet har tre järnvägspaket med lagstiftningsförslag lagts fram i syfte att öppna nationella marknader och göra järnvägarna mer konkurrenskraftiga och driftskompatibla på EU-nivå. I förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg, som offentliggjordes i december 2007, fastställs ett regelverk för tilldelning av avtal om allmän trafik och om ersättning för allmän trafikplikt dock utan att definiera ett gemensamt tillvägagångssätt för tilldelning av avtal om kollektivtrafik på järnväg. Trots den nya EU-lagstiftningen har järnvägens andel av transporterna inom EU förblivit ringa.

1.2 Problem som behöver lösas

Intressenterna anser att tillhandahållandet av persontrafik på järnväg enligt det nuvarande regelverket inte fungerar tillfredsställande i fråga om tjänsternas kvalitet och effektiv drift. 54% av respondenterna i 2012 års Eurobarometerundersökning var inte nöjda med sina nationella och regionala järnvägssystem. I 2011 års resultattavla för konsumentmarknaderna³ var tågpassagerarnas generella nöjdhet 6,7/10, vilket är betydligt lägre än för de flesta konsumentvaror och konsumenttjänster. Konsumenterna ger järnvägstjänster lägre betyg än alla andra transportsätt (framför allt kollektivtrafik i städer och flyg fick bättre betyg) och järnvägstjänster kommer på tjugosjunde plats bland 30 tjänstemarknader. Det finns betydande skillnader i driftseffektivitet mellan de bäst och de sämst fungerande järnvägssystemen. Dessa skillnader speglar skillnader i användningen av tillgångarna, exempelvis rullande materiel och infrastruktur, samt arbetsproduktivitet. Dessa skillnader i driftseffektivitet leder till ett betydande behov av offentlig finansiering jämfört med övriga ekonomiska sektorer (utöver finansieringen av infrastrukturen) eftersom många järnvägsföretag går med förlust.

Det finns en rad hinder för förbättrandet av kvaliteten och driftseffektiviteten hos järnvägsföretagens tjänster. Hindren gäller först och främst tillträdet till marknaden för inrikes persontrafik och avsaknaden av konkurrenstryck. I många medlemsstater är dessa marknader

¹ Vitbok: Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem. KOM(2011)144.

² Bättre styrning av den inre marknaden. COM(2012)259.

³ http://ec.europa.eu/consumers/consumer_research/cms_en.htm.

stängda för konkurrens, vilket inte bara begränsar tillväxten utan även ger upphov till skillnader mellan de medlemsstater som har öppnat sina marknader och de som inte har gjort det. Varierande nationella strategier för öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg förhindrar uppkomsten av en verklig inre marknad för persontrafik på järnväg.

Den allra största delen av den inrikes persontrafiken tillhandahålls inte på affärsmässiga villkor utan utförs enligt avtal om allmän trafik. Eftersom inga gemensamma EU-bestämmelser gäller för tilldelningen av sådana avtal har vissa medlemsstater infört konkurrensutsatt upphandling för avtalen medan andra tilldelar dem direkt. Detta lappverk av bestämmelser i EU gör det svårt för järnvägsföretagen att utnyttja sin verksamhets fulla potential på en inre marknad. Därför ingår konkurrensutsättning av avtal om allmän trafik i lagstiftningspaketet liksom hinder för konkurrensen, exempelvis tillgången till lämplig rullande materiel för potentiella anbudsgivare för sådana avtal och icke-diskriminerande tillträde till informationssystem och integrerade biljettsystem i de fall detta är till fördel för passagerarna.

1.3 Allmänna mål

Det viktigaste målet för Europeiska unionens transportpolitik är att upprätta en inre marknad för transport som bidrar till en hög grad av konkurrenskraft och en harmonisk, balanserad och hållbar utveckling av ekonomisk verksamhet. Enligt 2011 års vitbok om transport bör flertalet av passagerartransporterna på medellånga sträckor ske med tåg 2050. Denna omställning av transportsätten ska bidra till den minskning av växthusgasutsläppen med 20 % som planeras i Europa 2020-strategin för sysselsättning samt smart och hållbar tillväxt för alla⁴. I 2011 års vitbok dras slutsatsen att inga större förändringar på transportområdet kommer att vara möjliga utan stödet från en lämplig järnvägsinfrastruktur och en smartare strategi för dess användning.

Detta förslag ingår i det fjärde järnvägspaketet och har som övergripande syfte att förbättra kvaliteten på persontrafik på järnväg och öka effektiviteten i driften för att därigenom förbättra järnvägens konkurrens- och dragningskraft jämfört med andra transportsätt och utveckla det gemensamma europeiska järnvägsområdet.

1.4 Särskilda mål

Förslaget omfattar gemensamma regler om tilldelning av avtal om allmän trafik för persontransport på järnväg samt åtföljande åtgärder för att uppnå ett mer framgångsrikt resultat av konkurrensutsatta anbudsförfaranden.

Syftet med den obligatoriska konkurrensutsättningen av upphandlingen för avtal om allmän trafik är att intensifiera konkurrenstrycket på marknaderna för inrikes järnvägstrafik för att öka antalet persontransporter och förbättra kvaliteten på tjänsterna. Konkurrensutsättningen av upphandlingen för järnvägsavtal säkerställer även mer valuta för de pengar som satsas på kollektivtrafiken. Gemensamma bestämmelser om tilldelningsförfarandet bidrar till att skapa mer enhetliga affärsvillkor för järnvägsföretagen. Dessa förslag måste ses i sammanhanget av de föreslagna ändringarna av Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde

⁴ Meddelande från kommissionen: *Europa 2020. En strategi för smart och hållbar tillväxt för alla*. KOM(2010) 2020.

(omarbetning)⁵, där det införs öppet tillträde för järnvägsföretagen och stärkta bestämmelser om icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen.

2. RESULTAT AV SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

En extern konsult anlätades för att utarbeta en underlagsstudie och genomföra ett riktat samråd för att stödja kommissionen i konsekvensbedömningsprocessen. Studien inleddes i december 2011, och slutrapporten lades fram i september 2012.

I stället för ett öppet samråd valde man att samla in intressenternas synpunkter genom ett brett spektrum av metoder för riktat samråd. Särskilt framtagna frågeformulär skickades under perioden 1 mars–16 april 2012 ut till 427 järnvägsrelaterade intressenter (järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, kollektivtrafikministerier, säkerhetsmyndigheter, ministerier, representativa organ, arbetstagarorganisationer m.fl.). Passagerarnas synpunkter samlades in genom en Eurobarometerundersökning med 25 000 respondenter bland allmänheten jämnt fördelade över 25 medlemsstater med järnvägar. Regionkommitténs nätverk utnyttjades för att nå lokala och regionala myndigheter.

Samråden kompletterades genom en intressentutfrågning som ägde rum den 29 maj 2012 (med drygt 85 deltagare), en konferens den 24 september 2012 (med drygt 420 deltagare) och av intervjuer med vissa intressenter under hela 2012. Kommissionens avdelningar hade möten med företrädare från Europeiska järnvägsgemenskapen (som företräder järnvägsföretag), europeiska persontrafikoperatörer, Europeiska transportarbetarfederationen, Europeiska passagerarfederationen, europeiska järnvägsinfrastrukturförvaltare och UITP (internationellt förbund för kollektivtrafik). Särskilda möten med intressenter arrangerades även i Frankrike, Tyskland, Nederländerna, Polen, Sverige och Förenade kungariket.

Flertalet respondenter (60 %) instämde i att nya bestämmelser om rätt till öppet tillträde eller obligatorisk konkurrensutsatt upphandling, eller en blandning därav, skulle kunna stimulera marknadsintegration. Öppet tillträde till inrikes persontransporter på järnväg var det mest populära alternativet (55 % av respondenterna), förutsatt att den ekonomiska jämvikten testas för att bedöma tänkbara hållbarhetskonsekvenser för avtal om allmän trafik. Däremot var uppfattningen om de nuvarande arrangemangen mycket negativ (20 % gav dem sitt stöd). Arbetstagarernas företrädare förväntar sig att ett eventuellt öppnande av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg kommer att leda till försämrade arbetsvillkor och fler strejker.

Beträffande obligatorisk konkurrensutsatt upphandling var 45 % av respondenterna för flexibla alternativ liknande dem som används i förhandlat förfarande vid offentlig upphandling och övergångsperioder för att successivt infordra anbud för alla avtal om allmän trafik (80 % av respondenterna).

Majoriteten av respondenterna (60 %) instämde i att inrättandet av leasingföretag för rullande materiel skulle bidra till att förbättra tillträdet till materielen. En stor majoritet (75 %) efterlyste att infrastrukturförvaltaren skulle ge full tillgång till teknisk information. När det gäller integrerade biljettsystem föredrog man icke-bindande bestämmelser eller bemyndigande klausuler för frivilliga avtal framför obligatoriska bestämmelser på EU-nivå eller medlemsstatsnivå.

⁵ EUT L 343/32, 14.12.2012.

Kommittén för social dialog inom sektorn hördes den 26 mars och den 19 juni, särskilt vad gäller alternativen och bedömningen av deras sociala konsekvenser.

Med utgångspunkt från ovannämnda externa studie samt slutsatserna från samrådsprocessen gjorde kommissionen en kvantitativ och kvalitativ bedömning av konsekvenserna av de olika alternativen för att modernisera det befintliga regelverket.

Konsekvensbedömningen visade att en kombination av följande skulle vara det bästa när det gäller ekonomiska, miljörelaterade och sociala konsekvenser och generera ett nettonuvärde på 21–29 miljarder euro från 2019 fram till 2035:

- En brett definierad rätt till öppet tillträde, förutsatt att man testat den ekonomiska jämvikten för avtal om allmän trafik.
- Konkurrensutsatt tilldelning av avtal om allmän trafik.
- Frivillig nationell integrering av biljettsystem.
- En skyldighet för medlemsstaterna att garantera icke-diskriminerande tillträde till lämplig rullande materiel för järnvägsföretag som deltar i ett offentligt upphandlingsförfarande.

3. FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA ASPEKTER

3.1 Definition av behörig lokal myndighet (artikel 2, punkt c)

Denna ändring ökar den rättsliga säkerheten genom att precisera att ”behörig lokal myndighet” avser tätorter eller landsbygdsområden, inte stora delar av det nationella territoriet.

3.2 Specifikationer av hur behöriga myndigheter definierar allmänna trafikplikter och det geografiska tillämpningsområdet för avtal om allmän trafik (artikel 2 e och en ny artikel 2a)

I denna artikel föreskrivs ett flexibelt men formaliserat och öppet förfarande för att definiera allmän trafikplikt och det geografiska tillämpningsområdet för avtal om allmän trafik, om de behöriga myndigheterna anser att offentliga ingrepp är nödvändiga för att garantera en politiskt önskvärd nivå av rörlighet i det territorium som de ansvarar för. De behöriga myndigheterna ska upprätta kollektivtrafikplaner där de definierar målen för kollektivtrafikpolitiken samt utbuds- och prestationsmönster för kollektivtrafiken. Det föreskrivs vidare att de behöriga myndigheterna motiverar arten och omfattningen av den allmänna trafikplikt som de ämnar ålägga kollektivtrafikföretag samt tillämpningsområdet för avtalet om allmän trafik i syfte att uppnå de mål som definieras i kollektivtrafikplanerna. De måste tillämpa kriterier som bygger på allmänna fördragsprinciper som lämplighet, nödvändighet och proportionalitet samt ekonomiska kriterier som kostnadseffektivitet och finansiell hållbarhet. I artikeln krävs också att den behöriga myndigheten ska säkerställa lämpligt samråd med berörda parter, exempelvis passagerar- och arbetstagarorganisationer samt transportföretag. För järnvägstransporter krävs att oberoende regleringsorgan för järnvägen garanterar prövning av förfarandets lagenlighet. Dessutom fastställs på ett flexibelt sätt en tröskel för maximal transportvolym för varje avtal om allmän trafik för persontransporter på järnväg för att få till stånd verklig konkurrens samtidigt som hänsyn tas till att marknaderna för sådana järnvägstransporter är av varierande storlek och administrativ struktur i medlemsstaterna.

3.3 Tillhandahållande av operativ, teknisk och ekonomisk information om den kollektivtrafik som är föremål för ett avtal om allmän trafik som anbud ska infordras för (artikel 4.6 och ny artikel 4.8)

I den nya bestämmelsen i artikel 4.8 åläggs de behöriga myndigheterna att tillhandahålla vissa operativa, tekniska och ekonomiska upplysningar till potentiella anbudsgivare för ett avtal om allmän trafik så att dessa kan lämna ett välgrundat anbud, vilket således garanterar stärkt konkurrens. Genom ändringen av artikel 4.6 förtydligas att de behöriga myndigheterna tydligt måste ange i upphandlingsdokumenten om kollektivtrafikföretagen är skyldiga att följa sociala normer och kriterier.

3.4 Övre gränser för direkttilldelning av avtal som gäller en liten volym och för direkttilldelning till små eller medelstora företag (artikel 5.4)

Genom bestämmelsen införs särskilda övre gränser för värdet av avtal som gäller en liten järnvägstransportvolym som direkttilldelas. De nuvarande gränserna är avpassade för busstransport och andra spårbundna transportsätt än järnväg. Den föreslagna gränsen för järnväg följer principen att tillåta direkttilldelning om kostnaden för att organisera ett upphandlingsförfarande överstiger de förväntade fördelarna. Motsvarande gräns uttryckt som tågkilometer speglar den genomsnittliga styckkostnaden för tillhandahållande av järnvägstransport.

3.5 Obligatorisk konkurrensutsatt tilldelning av järnvägsavtal (artikel 5.6 och artikel 4)

Genom strykningen av artikel 5.6 upphör de behöriga myndigheternas möjlighet att bestämma om ett avtal om allmän trafik på järnväg ska tilldelas direkt eller genom konkurrensutsatt upphandling. Den allmänna regeln om konkurrensutsatt upphandling kommer även att gälla för järnvägen.

3.6 Begränsningar för tilldelning (ny artikel 5.6)

För att öka konkurrensen efter införandet av konkurrensutsatt upphandling av järnvägsavtal ger denna bestämmelse de behöriga myndigheterna möjligheten att besluta att avtal om kollektivtrafik på järnväg som täcker delar av samma nät eller paket med järnvägslinjer ska tilldelas olika järnvägsföretag. För detta ändamål får de behöriga myndigheterna besluta att begränsa antalet avtal som tilldelas samma järnvägsföretag efter ett konkurrensutsatt upphandlingsförfarande.

3.7 Tillträde till rullande järnvägsmateriel (ny artikel 5a och ny artikel 9a)

Införandet av en skyldighet för medlemsstaterna att säkerställa verkligt och icke diskriminerande tillträde till lämplig rullande materiel för operatörer som vill tillhandahålla kollektivtrafik på järnväg har till syfte att undanröja ett viktigt hinder för effektiv konkurrens för avtal om allmän trafik. I medlemsstater där det inte finns några välfungerande leasingmarknader för rullande järnvägsmateriel är det de behöriga myndigheternas sak att vidta åtgärder som garanterar tillträde till rullande materiel för att främja en hög nivå av marknadsöppenhet. Eftersom situationen och behoven kan variera från land till land ger de nya bestämmelserna de behöriga myndigheterna stor frihet att välja de mest lämpliga åtgärderna för att uppnå målet samtidigt som det anges vilka åtgärder som oftast brukar användas. De detaljerade förfarandet och åtgärderna för att garantera tillträde till rullande materiel ska fastställas i genomförandeakter i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 9a i denna förordning.

3.8 Offentliggörande av viss information om avtal om allmän trafik (artiklarna 7.1 och 7.2)

I bestämmelsen åläggs de behöriga myndigheterna att ta med information om startdagen och löptiden för avtal om allmän trafik i sina årsrapporter om allmän trafikplikt samt i sina förhandsmeddelanden om planerade upphandlingsförfaranden. Tillsammans med medlemsstaternas skyldighet att underlätta tillgången till de årsrapporter som behöriga myndigheter offentliggör kommer denna extra information att öka öppenheten om tilldelade avtal om allmän trafik och om troliga nya tilldelningar och därigenom hjälpa trafikföretagen att förbereda sig för framtida upphandlingsförfaranden.

3.9 Övergångsperiod som gäller för konkurrensutsättning (artikel 8.2)

I denna bestämmelse klargörs att den tioåriga övergångsperioden fram till den 2 december 2019 endast gäller artikel 5.3 om de behöriga myndigheternas skyldighet att organisera ett konkurrensutsatt upphandlingsförfarande. Övriga bestämmelser i artikel 5 (t.ex. möjligheten att vid en liten avtalsvolym som en nödgärd använda sig av direkttilldelning till en intern operatör och pröva huruvida tilldelningsbeslutet är lagenligt) börjar gälla omedelbart.

3.10 Övergångsperiod för befintliga direkttilldelade järnvägsavtal (ny artikel 8.2a)

I bestämmelsen införs ytterligare en övergångsperiod för avtal om allmän trafik som tilldelas direkt under perioden 1 januari 2013–2 december 2019. Sådana avtal får fortsätta att gälla tills de löper ut, dock som längst till den 31 december 2022. Det ger de järnvägsföretag som har ett direkttilldelat avtal om allmän trafik tillräckligt med tid att anpassa och förbereda sig för konkurrensutsatta upphandlingsförfaranden.

3.11 Anpassningar av bestämmelserna i förordning (EG) nr 1370/2007 som avser befrielse från skyldigheten att anmäla statligt stöd och villkoren för förenlighet med den inre marknaden på grund av de krav som ställs i fördraget när det gäller statligt stöd.

I sitt förslag till ändring av förordning (EG) nr 994/98 (bemyndigandeförordningen)⁶ har kommissionen även föreslagit en ändring av förordning (EG) nr 1370/2007. Genom denna ändring skulle även stöd för samordning av transporter eller ersättning för allmän trafikplikt enligt artikel 93 i fördraget inkluderas i bemyndigandeförordningens tillämpningsområde, i enlighet med förfarandena i artiklarna 108.4 och 109 i fördraget. Kommissionen väntar sig för närvarande att en framtida gruppundantagsförordning som detta utmynnar i ska återge sakinnehållet i det nuvarande undantaget, utom i den mån förordning (EG) nr 1370/2007 ändras genom detta lagförslag med avseende på järnvägssektorn.

⁶ Förslag till RÅDETS FÖRORDNING om ändring av rådets förordning (EG) nr 994/98 av den 7 maj 1998 om tillämpningen av artiklarna 92 och 93 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen på vissa slag av övergripande statligt stöd och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg, COM(2012) 730 final, 5.12.2012.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om ändring av förordning (EG) nr 1370/2007 avseende öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁷,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁸,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Under det senaste decenniet har järnvägstrafikens tillväxt inte varit tillräcklig för att öka dess andel av transportererna i förhållande till bilar och luftfart. Järnvägens andel på 6 % av persontrafiken i Europeiska unionen har förblivit ganska stabil. Persontrafiken på järnväg har inte utvecklats i takt med behoven när det gäller tillgänglighet och kvalitet.
- (2) Unionsmarknaden för internationell persontransport på järnväg har varit öppen för konkurrens sedan 2010. Dessutom har vissa medlemsstater öppnat sin nationella persontrafik för konkurrens genom att införa rätt till öppet tillträde och/eller genom att upphandla avtal om allmän trafik.
- (3) I sin vitbok om transportpolitiken av den 28 mars 2011⁹ tillkännagav kommissionen sin avsikt att fullborda den inre järnvägsmarknaden så att järnvägsföretag i unionen kan tillhandahålla järnvägstransporttjänster av alla slag utan onödiga tekniska och administrativa hinder.

⁷ EUT C , , s. .

⁸ EUT C , , s. .

⁹ Vitbok: Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem. KOM(2011)144.

- (4) När de behöriga myndigheterna organiserar sin kollektivtrafik måste de se till att den allmänna trafikplikten och det geografiska tillämpningsområdet för avtal om allmän trafik är lämpliga, nödvändiga och proportionerliga för att uppnå målen för kollektivtrafikpolitiken inom deras territorium. Politiken bör anges i kollektivtrafikplaner som lämnar utrymme för marknadsbaserade transportlösningar. Processen för att definiera kollektivtrafikplaner och allmän trafikplikt bör offentliggöras för berörda parter, inbegripet potentiella nya aktörer på marknaden.
- (5) För att säkerställa sund finansiering av kollektivtrafiken enligt målen i kollektivtrafikplanerna behöver de behöriga myndigheterna utforma allmän trafikplikt för att uppnå kollektivtrafikmålen på ett kostnadseffektivt sätt med beaktande av ersättningen för den ekonomiska nettoeffekten av trafikplikten och behovet att trygga den ekonomiska livsdugligheten på lång sikt för den kollektivtrafik som tillhandahålls enligt avtal om allmän trafik.
- (6) Det är särskilt viktigt att de behöriga myndigheterna följer dessa kriterier för allmän trafikplikt och tillämpningsområdet för avtal om allmän trafik så att marknaden för kollektivtrafik på järnväg fungerar friktionsfritt, eftersom transporter med öppen tillgänglighet behöver vara välkoordinerade med transporttjänster enligt avtal om allmän trafik. Därför bör det oberoende regleringsorganet för järnvägen garantera att denna process tillämpas på ett korrekt och öppet sätt.
- (7) En maximal årsvolym behöver fastställas för ett avtal om allmän trafik för persontransport på järnväg för att underlätta konkurrensen om dessa avtal samtidigt som de behöriga myndigheterna ges viss flexibilitet att optimera volymen enligt ekonomiska och driftsrelaterade överväganden.
- (8) För att underlätta utarbetandet av anbud och därigenom stärka konkurrensen behöver de behöriga myndigheterna se till att alla kollektivtrafikföretag som är intresserade av att lämna in anbud får viss information om transporttjänsterna och den infrastruktur som omfattas av avtalet om allmän trafik.
- (9) Vissa övre gränser för direkttilldelning av avtal om allmän trafik på järnväg behöver anpassas till de särskilda ekonomiska förhållanden under vilka upphandlingsförfarandena äger rum inom sektorn.
- (10) Upprättandet av en inre marknad för kollektivtrafik på järnväg kräver gemensamma regler om konkurrensutsatt upphandling för avtal om allmän trafik i denna sektor, som ska tillämpas på ett harmoniserat sätt i alla medlemsstater.
- (11) För att skapa de ramvillkor som gör det möjligt för samhället att fullt ut utnyttja fördelarna av ett verkligt öppnande av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg är det viktigt att medlemsstaterna garanterar en tillräcklig nivå av socialt skydd för kollektivtrafikföretagens anställda.
- (12) De behöriga myndigheterna behöver genom lämpliga och effektiva åtgärder underlätta kollektivtrafikföretagens tillträde till rullande materiel på lämpliga och icke-diskriminerade ekonomiska villkor, i de fall då marknaden inte sörjer för detta.
- (13) För att möjliggöra ett bättre organiserat marknadsgensvar måste det råda full insyn i vissa viktiga inslag i kommande upphandlingsförfaranden för avtal om allmän trafik.

- (14) I överensstämmelse med uppbyggnaden av förordningen (EG) nr 1370/2007 bör det klargöras att övergångsperioden till den 2 december 2019 endast avser skyldigheten att organisera konkurrensutsatta upphandlingsförfaranden för avtal om allmän trafik.
- (15) Förberedandet av järnvägsföretagen för obligatorisk konkurrensutsatt upphandling av avtal om allmän trafik kräver en del extra tid så att de företag som tidigare har tilldelats sådana avtal direkt på ett effektivt och hållbart sätt kan omstruktureras. Därför krävs det övergångsåtgärder för avtal som direkttilldelas mellan förordningens ikraftträdandedatum och den 3 december 2019.
- (16) Lämpliga bestämmelser bör föreskrivas för de åtgärder de behöriga myndigheterna kan behöva vidta när öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg har uppnåtts för att säkra en hög nivå av konkurrens genom att begränsa antalet avtal som de tilldelar ett järnvägsföretag.
- (17) För att garantera enhetliga villkor för genomförandet av artikel 5a i förordningen bör kommissionen ges genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter¹⁰.
- (18) I samband med ändringarna av förordning (EG) nr 994/98 (bemyndigandeförordningen)¹¹ har kommissionen även föreslagit en ändring av förordning (EG) nr 1370/2007. I syfte att harmonisera tillvägagångssättet när det gäller gruppundantagsförordningar på området statligt stöd bör stöd för samordning av transporter eller ersättning för allmän trafikplikt enligt artikel 93 i fördraget inkluderas i bemyndigandeförordningens tillämpningsområde, i enlighet med förfarandena i artiklarna 108.4 och 109 i fördraget.
- (19) Förordning (EG) nr 1370/2007 bör därför ändras i enlighet därmed.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

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

1. a) I artikel 2 ska punkt c ersättas med följande:

”(c) *behörig lokal myndighet*: en behörig myndighet vars geografiska behörighetsområde inte är nationellt utan avser transportbehoven i en tätort eller ett landsbygdsområde.”

- b) Punkt e i artikel 2 ska kompletteras med följande:

¹⁰ EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.

¹¹ Förslag till RÅDETS FÖRORDNING om ändring av rådets förordning (EG) nr 994/98 av den 7 maj 1998 om tillämpningen av artiklarna 92 och 93 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen på vissa slag av övergripande statligt stöd och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg, COM(2012) 730 final, 5.12.2012.

”All kollektivtrafik som går utöver vad som krävs för att uppnå nätverkseffekter på lokal eller regional nivå eller på en nivå under den nationella nivån ska uteslutas från tillämpningsområdet för allmän trafikplikt.”

2. Följande artikel 2a ska införas:

”Artikel 2a

Kollektivtrafikplaner och allmän trafikplikt

1. De behöriga myndigheterna ska upprätta och regelbundet uppdatera kollektivtrafikplaner som omfattar alla relevanta transportsätt för det område som de ansvarar för. I dessa kollektivtrafikplaner ska myndigheterna definiera målen och medlen för kollektivtrafikpolitiken för alla berörda transportsätt för det område som de ansvarar för. Planerna ska minst innehålla följande:
 - (a) Nätets eller linjernas struktur.
 - (b) Grundkrav som ska uppfyllas av kollektivtrafikanbudet, exempelvis tillgänglighet, territoriella förbindelser, säkerhet, samtrafik mellan järnvägslinjer och mellan järnväg och andra transportsätt vid viktiga kommunikationsnav, anbudsuppgifter som driftstider, turtäthet och miniminivå av kapacitetsutnyttjande.
 - (c) Kvalitetsstandarder avseende sådant som utrustningsfunktioner för hållplatser och rullande materiel, punktlighet och tillförlitlighet, renhållning, kundservice och information, handläggning av och gottgörelse vid klagomål, övervakning av tjänstens kvalitet.
 - (d) Principer i taxepolitiken.
 - (e) Operativa krav som transport av cyklar, trafikledning, beredskapsplan i händelse av störningar.

När de behöriga myndigheterna utarbetar planer för kollektivtrafik ska de framförallt ta hänsyn till gällande regler om passagerarrättigheter samt om social-, sysselsättnings- och miljöskydd.

De behöriga myndigheterna ska efter att ha samrått med berörda parter anta kollektivtrafikplaner och offentliggöra dem. De berörda parter som ska beaktas vid tillämpning av denna förordning är minst trafikföretag, infrastrukturförvaltare, i förekommande fall, och representativa passagerar- och arbetstagarorganisationer.

2. Fastställandet av allmän trafikplikt och tilldelning av avtal om allmän trafik ska överensstämma med de gällande kollektivtrafikplanerna.
3. Specifikationerna för den allmänna trafikplikten för kollektivtrafiken och deras tillämpningsområde ska fastställas på följande sätt:
 - (a) De ska definieras i enlighet med artikel 2 e.
 - (b) De ska vara lämpliga för att uppnå kollektivtrafikplanens mål.

- (c) De får inte gå utöver vad som är nödvändigt och proportionerligt för att uppnå kollektivtrafikplanens mål.

Vid den lämplighetsbedömning som avses i punkt b ska hänsyn tas till om offentliga ingrepp i tillhandahållandet av persontransporter är ett lämpligt medel för att uppnå kollektivtrafikplanernas mål.

Vid den bedömning av nödvändigheten och proportionaliteten som avses i punkt c för kollektivtrafik på järnväg ska hänsyn tas till transporttjänster som tillhandahålls i enlighet med artikel 10.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (omarbetning)¹² och till all information som lämnas till infrastrukturförvaltare och regleringsorgan i enlighet med artikel 38.4 första meningen i det direktivet.

- 4. Specifikationerna av den allmänna trafikplikten och den relaterade ersättningen för den ekonomiska nettoeffekten av denna ska innebära att

- (a) kollektivtrafikplanens mål uppnås på det mest kostnadseffektiva sättet,
- (b) tillhandahållandet av kollektivtrafiken i enlighet med de krav som fastställs i kollektivtrafikplanen upprätthålls ekonomiskt på lång sikt.

- 5. När den behöriga myndigheten utarbetar specifikationerna ska myndigheten redogöra för förslagen till specifikationer av trafikplikten och dess omfattning, de grundläggande stegen i bedömningen av om dessa uppfyller de krav som fastställs i punkterna 2–4 samt resultaten av bedömningen.

Den behöriga myndigheten ska samråda på lämpligt sätt med berörda parter, exempelvis med minst trafikföretag, infrastrukturförvaltare, i förekommande fall, och representativa passagerar- och arbetstagarorganisationer om dessa specifikationer och beakta deras synpunkter.

- 6. För kollektivtrafik på järnväg ska

- (a) det regleringsorgan som avses i artikel 55 i direktiv 2012/34/EU kontrollera överensstämmelsen hos den bedömning och det förfarande som fastställs i denna artikel, inbegripet på eget initiativ.
- (b) den maximala årsvolymen för ett avtal om allmän trafik uttryckt som tågkilometer vara det högre värdet av 10 miljoner tågkilometer eller en tredjedel av volymen av den sammanlagda nationella kollektivtrafik på järnväg som omfattas av avtal om allmän trafik.”

- 3. Artikel 4 ska ändras på följande sätt:

- (a) I punkt 1 ska led a ersättas med följande:

”(a) klart och tydligt fastställa den trafikplikt som anges i artikel 2 e och artikel 2a som kollektivtrafikföretaget ska fullgöra och vilka geografiska områden som avses,”

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

¹² EUT L 343, 14.12.2012, s. 32.

”För avtal om allmän trafik som inte tilldelas i enlighet med artikel 5.3 ska dessa parametrar vara av sådan art 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 trafikplikten, med hänsyn till kollektivtrafikföretagets inkomster i samband med detta och en rimlig vinst.”

(c) Punkt 6 ska ersättas med följande:

”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.”

(d) Följande punkt 8 ska läggas till:

”8. De behöriga myndigheterna ska för alla intresserade parter tillgängliggöra all relevant information för utarbetandet av en offert under ett konkurrensutsatt upphandlingsförfarande. Detta ska inbegripa passagerarnas efterfrågan, biljettpriiser, 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:

(a) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”4. Om det inte är förbjudet enligt nationell lagstiftning får de behöriga myndigheterna besluta att direkttilldela avtal om allmän trafik

- (a) om avtalets genomsnittliga årsvärde uppskattas vara mindre än 1 000 000 euro eller mindre än 5 000 000 euro 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 150 000 kilometer för ett avtal om allmän trafik som inbegriper kollektivtrafik på järnväg.

Om ett avtal om allmän trafik tilldelas direkt 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 euro eller om de gäller tillhandahållande av mindre än 600 000 kilometer kollektivtrafiktjänster per år.”

(b) Punkt 6 ska ersättas med följande:

”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 till samma järnvägsföretag.”

5. Följande artikel 5a ska införas:

”Artikel 5a

Rullande materiel

1. Medlemsstaterna ska i enlighet med reglerna om statligt stöd vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa verkligt och icke-diskriminerande tillträde till lämplig rullande materiel för kollektivtrafik på järnväg för operatörer som vill tillhandahålla kollektivtrafik på järnväg under avtal om allmän trafik.
2. Om det på den relevanta marknaden inte finns leasingföretag som tillhandahåller sådan rullande materiel som avses i punkt 1 på icke-diskriminerande och ekonomiskt hållbara villkor för alla berörda kollektivtrafikföretag, ska medlemsstaterna se till att restvärdesrisken för rullande materiel bärs av den behöriga myndigheten i överensstämmelse med regler om statligt stöd, om företag som planerar och kan delta i upphandlingsförfaranden för avtal om allmän trafik begär detta för att kunna delta i upphandlingsförfarandena.

Den behöriga myndigheten får uppfylla kravet i det första stycket på något av följande sätt:

- (a) Genom att själv anskaffa den rullande materiel som används för fullgörandet av avtalet om allmän trafik i syfte att göra den tillgänglig för det valda kollektivtrafikföretaget till marknadspris eller som en del av avtalet om allmän trafik i enlighet med artikel 4.1 b, artikel 6 och, om tillämpligt, bilagan.
- (b) Genom att ställa en garanti för finansieringen av rullande materiel som används för fullgörandet av avtalet om allmän trafik till marknadspris eller som en del av avtalet om allmän trafik i enlighet med artikel 4.1 b, artikel 6 och, om tillämpligt, bilagan. En sådan garanti får täcka restvärdesrisken och ska respektera berörda regler om statligt stöd när sådana tillämpas.
- (c) Genom att i avtalet om allmän trafik åta sig att till marknadspris överta den rullande materielen vid avtalets utgång.

I de fall som avses i b och c har den behöriga myndigheten rätt att kräva att kollektivtrafikföretaget när avtalet om allmän trafik har löpt ut ska överlåta den rullande materielen till den nya operatör som tilldelas ett avtal. Den behöriga myndigheten får ålägga det nya kollektivtrafikföretaget att överta den rullande materielen. Överlåtelsen ska ske till marknadspriser.

3. Om rullande materiel överlåts till ett nytt kollektivtrafikföretag ska den behöriga myndigheten i upphandlingsdokumenten lämna detaljerad information om kostnaden för underhåll av den rullande materielen och om dess fysiska skick.

4. Senast [18 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska kommissionen anta åtgärder för att närmare specificera det förfarande som ska följas vid tillämpning av punkterna 2 och 3 i denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 9a.2.”
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 5.3 eller som är knuten till en allmän bestämmelse 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 behörighetsområde, startdagen och löptiden för avtalen om allmän trafik, de utvalda kollektivtrafikföretagen samt om ersättningar och ensamrätt som dessa kollektivtrafikföretag beviljats som kompensation. I rapporten ska åtskillnad göras mellan busstrafik och spårbunden trafik, den ska möjliggöra kontroll 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) Det första stycket i punkt 2 ska ersättas med följande:
- ”2. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 ska avtal om allmän trafik på järnväg, med undantag för andra spårbundna transportsätt som tunnelbana eller spårvagn, tilldelas i enlighet med artikel 5.3 från och med den 3 december 2019. Alla avtal om allmän trafik med andra spårburna transportsätt och på väg måste ha tilldelats i enlighet med artikel 5.3 senast den 3 december 2019. Under övergångsperioden fram till den 3 december 2019 ska medlemsstaterna vidta åtgärder för att successivt börja följa artikel 5.3 för att undvika allvarliga strukturella problem, särskilt när det gäller transportkapaciteten.”
- (b) Följande punkt 2a ska införas:
- ”2a. Avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg som direkttilldelas under perioden 1 januari 2013–2 december 2019 får fortsätta tills de löper ut. Under inga omständigheter får de dock fortsätta att gälla efter den 31 december 2022. ”
- (c) I punkt 3 ska den sista meningen i det andra stycket ersättas med följande:

”De avtal som avses i d får fortsätta att gälla tills de löper ut, förutsatt att de är av begränsad varaktighet jämfört med de varaktigheter som avses i artikel 4.”

9. Följande artikel 9a ska införas:

”Artikel 9a

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté för det gemensamma europeiska järnvägsområdet som inrättats i enlighet med artikel 62 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (omarbetning)¹³. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.”

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

¹³ EUT L 343, 14.12.2012, s. 32..