



Bruxelles, den 30.1.2013  
COM(2013) 28 final

2013/0028 (COD)

Forslag til

## **EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**

**om ændring af forordning (EF) nr. 1370/2007 for så vidt angår åbning af de nationale  
markeder for personbefordring med jernbane**

(EØS-relevant tekst)

{SWD(2013) 10 final}

{SWD(2013) 11 final}

## **BEGRUNDELSE**

### **1. BAGGRUND FOR FORSLAGET**

I sin hvidbog om transportpolitik, som blev vedtaget den 28. marts 2011<sup>1</sup>, fremlagde Kommissionen sin vision for et fælles europæisk jernbaneområde med et indre jernbanemarked, hvor europæiske jernbaneselskaber kan udbyde deres tjenester uden at være hindret af unødige tekniske og administrative barrierer.

Det anerkendes i forbindelse med en række politiske initiativer, at jernbaneinfrastrukturen potentielt vil kunne danne rygraden i det indre marked og være drivkraft for bæredygtig vækst. I konklusionerne fra mødet i januar 2012 fremhævede Det Europæiske Råd vigtigheden af at realisere vækstpotentialet i et fuldt integreret indre marked, bl.a. ved hjælp af foranstaltninger, der tager sigte på netværksindustrien. I sin meddelelse om stabilitet, vækst og beskæftigelse, som blev vedtaget den 30. maj 2012, understreger Kommissionen, hvor vigtigt det er fortsat at reducere den administrative byrde og fjerne hindringerne for adgangen til jernbanemarkedet. I sin meddelelse om bedre forvaltning af det indre marked<sup>2</sup>, som blev vedtaget den 6. juni 2012, understregede Kommissionen ligeledes transportsektorens betydning.

Der er i løbet af det seneste årti vedtaget tre lovpakker for jernbanesektoren, som har til formål at åbne de nationale jernbanemarkeder og gøre dem mere konkurrencedygtige og interoperable på EU-niveau. I forordning (EF) nr. 1370/2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej, som blev offentliggjort i december 2007, fastsættes der rammebestemmelser for tildeling af kontrakter om offentlig trafikbetjening og for ydelse af kompensation for omkostninger i forbindelse med offentlige serviceforpligtelser, men ikke en fælles strategi for tildeling af kontrakter vedrørende personbefordring med jernbane. Til trods for EU's lovgivningstiltag er jernbanernes andel af transportmarkedet internt i EU fortsat beskedent.

#### **1.2 Aktuelle problemer**

De berørte parter mener ikke, at personbefordringen med jernbane, som den drives i henhold til de gældende regler, lever op til forventningerne, når det gælder transportydelsernes kvalitet og driftseffektiviteten. Eurobarometer-undersøgelsen fra 2012 viste, at 54 % af respondenterne var utilfredse med det nationale og regionale jernbanesystem i deres medlemsstat. Forbrugerresultattavlen fra 2011<sup>3</sup> viste, at togpassagerer giver togtjenesterne en "karakter" på 6,7 ud af 10, hvilket er betydeligt lavere end for andre varer og tjenester. Togtjenesterne scorer lavere hos forbrugerne end alle andre transportmåder (navnlig bytransport og luftfartsselskaber scorer højere), idet togtjenesterne rangerer på 27. pladsen ud af de 30 servicemarkeder. Med hensyn til driftseffektivitet er der et stort spring fra de jernbanesystemer, der fungerer bedst, til dem, der fungerer dårligst. Dette spring afspejler ikke blot markante forskelle i de måder, hvorpå aktiver som f.eks. det rullende materiel og infrastrukturene anvendes, men også i arbejdskraftens produktivitet. Disse forskelle betyder, at der på jernbaneområdet er et stort behov for offentlig finansiering sammenlignet med andre økonomiske sektorer (bortset fra finansiering af infrastruktur), eftersom mange jernbaneselskaber er tabsgivende.

---

<sup>1</sup> Hvidbog: En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem (KOM(2011) 144).

<sup>2</sup> Bedre forvaltning af det indre marked (COM(2012) 259).

<sup>3</sup> [http://ec.europa.eu/consumers/consumer\\_research/cms\\_en.htm](http://ec.europa.eu/consumers/consumer_research/cms_en.htm);

Der er en række hindringer, som gør det vanskeligt at forbedre kvaliteten af jernbaneselskabernes tjenester og driftseffektivitet. Disse hindringer vedrører først og fremmest spørgsmålet om adgang til de nationale markeder for personbefordring og manglende konkurrencepres. I mange medlemsstater er markedet lukket for konkurrence, hvilket ikke blot begrænser væksten, men også skaber uligheder mellem de medlemsstater, der har åbnet deres marked, og dem, der ikke har. Medlemsstaternes forskellige tilgang til åbning af de nationale markeder for personbefordring med jernbane hindrer skabelsen af et reelt indre marked for denne sektor.

Langt størstedelen af den indenlandske trafikbetjening drives imidlertid ikke på forretningsmæssigt grundlag, men derimod i henhold til kontrakter om offentlig trafikbetjening. Eftersom der ikke findes fælles EU-regler om tildelingen af kontrakter om offentlig trafikbetjening, har nogle medlemsstater indført konkurrencebaseret udbud af sådanne kontrakter, mens andre tildeler dem direkte uden forudgående udbud. Med et sådant kludetæppe af forskellig regelsæt i EU er det vanskeligt for jernbaneselskaberne at udnytte det fulde potentiale ved at drive virksomhed på det indre marked. Denne lovpakke dækker derfor også spørgsmål om konkurrence i forbindelse med kontrakter om offentlig trafikbetjening, som f.eks. adgang til egnet rullende materiel for virksomheder, der ønsker at byde på sådanne kontrakter, og adgang på lige vilkår til informationssystemer og integrerede billetsystemer i det omfang, sådanne systemer er til gavn for passageren.

### 1.3 Generelle mål

Det overordnede mål for Den Europæiske Unions transportpolitik er at skabe et indre marked for transport med henblik på at fremme en høj konkurrenceevne og en harmonisk, afbalanceret og bæredygtig udvikling af de økonomiske aktiviteter. I hvidbogen om transportpolitik fra 2011 slås der til lyd for, at størstedelen af al mellemdistancepersonbefordring skal foregå med tog inden 2050. Et sådant skift i transportform vil bidrage til den reduktion af drivhusgasudledningerne på 20 %, der er fastsat som mål i Kommissionens meddelelse "Europa 2020 - En strategi for intelligent, bæredygtig og inklusiv vækst"<sup>4</sup>. Det konkluderes i hvidbogen, at det kun er muligt at realisere en markant omlægning af transportsystemet, hvis vi råder over den fornødne infrastruktur, og denne infrastruktur udnyttes mere fornuftigt.

Det overordnede formål med dette forslag er som led i den fjerde lovpakke på jernbaneområdet at forbedre kvaliteten af personbefordringen med jernbane og øge driftseffektiviteten, hvilket vil gøre jernbanerne mere konkurrencedygtige og attraktive sammenlignet med andre transportmåder

### 1.4 Specifikke mål

Forslaget indeholder fælles regler for tildeling af kontrakter om offentlig personbefordring med jernbane sammen med ledsageforanstaltninger, der tager sigte på at forbedre udbudsprocedureerne.

Formålet med at gøre udbud i forbindelse med tildeling af kontrakter om offentlig trafikbetjening obligatorisk er at øge konkurrencen på de nationale jernbanemarkeder og dermed øge kvantiteten og kvaliteten af transportydelse. Ved at sende kontrakter om befordring med jernbane i udbud får man desuden mere for de penge, der gives ud til offentlig transport. Fælles regler om tildeling af kontrakter bidrager til at skabe mere ensartede forretningsbetingelser for jernbaneselskaberne. Forslagene skal ses i sammenhæng med de foreslåede ændringer af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november

---

<sup>4</sup> Meddelelse fra Kommissionen: Europa 2020 - En strategi for intelligent, bæredygtig og inklusiv vækst (KOM(2010) 2020).

2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneanråde (omarbejdning)<sup>5</sup>, hvorved der indføres frie adgangsrettigheder for jernbaneselskaber, og bestemmelserne om adgang på lige vilkår til jernbaneinfrastrukturen styrkes.

## **2. RESULTAT AF HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER**

For at få hjælp til udarbejdelsen af konsekvensanalysen har Kommissionen bedt en ekstern konsulent om at udarbejde en støtteundersøgelse og foretage målrettede høringer. Undersøgelsen blev indledt i december 2011, og den endelige rapport blev forelagt i september 2012.

For at få de berørte parters synspunkter har man foretrukket et bredt miks af høringsmetoder frem for en åben høring. I perioden 1. marts - 16. april 2012 blev der fremsendt skræddersyede spørgeskemaer til 427 interessenter i jernbanesektoren (jernbaneselskaber, infrastrukturforvaltere, transportministre, sikkerhedsmyndigheder, ministerier, repræsentative organer, arbejdstagerorganisationer osv.). Passagerernes mening blev indhentet ved hjælp af en Eurobarometer-undersøgelse, hvori der deltog 25 000 respondenter, jævnt fordelt på de 25 medlemsstater, som har jernbaner. Der blev desuden gjort brug af Regionsudvalgets netværk for at nå de regionale og lokale myndigheder.

Disse høringer blev suppleret af en høring af interesseparter, som blev afholdt den 29. maj 2012 (med ca. 85 deltagere), en konference, som blev afholdt den 24. september 2012 (med ca. 420 deltagere) og samtaler med udvalgte interesseparter i løbet af 2012. Kommissionens medarbejdere har mødt repræsentanter for Fællesskabet af De Europæiske Jernbaner (som repræsenterer jernbaneselskaberne), Sammenslutningen af Operatører af Europæisk Passagertransport, Det Europæiske Transportarbejderforbund, Europæiske Jernbaneinfrastrukturforvaltere og Den Internationale Sammenslutning for Kollektiv Trafik (UITP). Der blev også særskilt afholdt møder med de berørte parter i Frankrig, Tyskland, Nederlandene, Polen, Sverige og Det Forenede Kongerige.

De fleste af respondenterne (60 %) var enige i, at yderligere frie adgangsrettigheder, obligatorisk udbud af kontrakter eller en blanding af disse kan fremme integrationen af markedet. Fri adgang til de nationale markeder for personbefordring med jernbane på grundlag af en undersøgelse af den økonomiske rentabilitet og eventuelle konsekvenser for gennemførligheden af kontrakter om offentlig trafikbetjening var den mest populære løsningsmodel (støttet af 55 % af respondenterne). De nuværende procedurer har meget ringe tilslutning (kun støttet af 20 % af respondenterne). Arbejdstagerrepræsentanterne forventer, at enhver form for åbning af de nationale markeder for personbefordring med jernbane vil føre til ringere arbejdsvilkår og flere strejker.

Når det gælder obligatorisk udbud, gik 45 % af respondenterne ind for en vis fleksibilitet lignende proceduren med forhandling i forbindelse med offentlige indkøb og overgangsperioder, hvor samtlige kontrakter om offentlig trafikbetjening efterhånden sendes i udbud (80 % af respondenterne).

De fleste respondenter (60 %) var enige i, at oprettelsen af virksomheder, der leaser rullende materiel, vil hjælpe med til at lette adgangen til rullende materiel, og hele 75 % opfordrer til, at der gives ubegrænset adgang til de tekniske oplysninger, som infrastrukturforvalterne skal forelægge. Med hensyn til integrerede billetsystemer foretrækker respondenterne ikke-bindende bestemmelser eller klausuler, der letter frivillige aftaler, snarere end obligatoriske foranstaltninger på EU-plan eller nationalt plan.

---

<sup>5</sup> EUT L 343 af 14.12.2012, s. 32.

Sektordialogudvalget for Jernbaner blev hørt den 26. marts og den 19. juni, navnlig om løsningsmodellerne og de sociale virkninger af disse.

På grundlag af ovennævnte eksterne undersøgelse og konklusionerne af høringen af berørte parter foretog Kommissionen en kvantitativ og kvalitativ vurdering af virkningerne af de forskellige muligheder for at modernisere det gældende regelsæt.

Konsekvensanalysen viste, at en kombination af nedenstående ville være bedst, når det gælder de økonomiske, miljømæssige og sociale virkninger, idet de vil skabe en nettonutidsværdi på 21-29 mia. EUR i perioden 2019-2035:

- bredt defineret åben adgang på grundlag af en undersøgelse af virkningerne for den økonomiske rentabilitet af kontrakter om offentlig trafikbetjening
- tildeling af kontrakter om offentlig trafikbetjening på grundlag af en udbudsprocedure
- integrerede billetsystemer på national og frivillig basis og
- krav om, at medlemsstaterne sørger for adgang på lige vilkår til egnet rullende materiel for de jernbaneselskaber, der ønsker at deltage i et offentligt udbud.

### **3. JURIDISKE ASPEKTER AF FORSLAGET**

#### **3.1 Definition af udtrykket "kompetent lokal myndighed" i artikel 2, litra c).**

Denne ændring skærper den retlige sikkerhed, fordi det præciseres, at en "kompetent lokal myndighed" dækker byområder eller landdistrikter og ikke store dele af det nationale område.

#### **3.2 Detaljerede regler om, hvordan den kompetente myndighed definerer offentlige serviceforpligtelser og det geografiske anvendelsesområde for kontrakter om offentlig trafikbetjening (artikel 2, litra e), og den nye artikel 2a).**

Denne artikel fastsætter en fleksibel, men formaliseret og transparent procedure for fastlæggelse af offentlige serviceforpligtelser og det geografiske anvendelsesområde for kontrakter om offentlig trafikbetjening for de tilfælde, hvor de kompetente myndigheder mener, at det er nødvendigt at gribe ind for at sikre det mobilitetsniveau, der ønskes fra politisk side, på det område, som de er ansvarlige for. Artiklen indeholder et krav om, at de kompetente myndigheder skal udarbejde planer for offentlig personbefordring, hvori de fastsætter mål for den offentlige transportpolitik og udbuds- og resultatkrav til transportydelse. De kompetente myndigheder skal desuden begrunde anvendelsesområdet for kontrakten om offentlig trafikbetjening og den type offentlige serviceforpligtelser, de har til hensigt at pålægge operatører af offentlig trafikbetjening med henblik på at realisere de mål, der er opstillet i planen for offentlig personbefordring. De skal anvende kriterier baseret på de generelle traktatfæstede principper, dvs. hensigtsmæssighed, nødvendighed og proportionalitet, og økonomiske kriterier som omkostningseffektivitet og rentabilitet. Artiklen indeholder også et krav om, at de kompetente myndigheder skal sørge for passende høring af de berørte parter, dvs. passagersammenslutninger og arbejdstagerforbund og transportvirksomheder. Den fastsætter krav om, at uafhængige tilsynsorganer skal foretage en juridisk gennemgang af proceduren, hvis der er tale om befordring med jernbane. For at sikre en effektiv konkurrence fastsætter artiklen desuden en tærskel for den volumen af personbefordring med jernbane, der maksimalt må være omfattet af hver enkelt kontrakt om offentlig trafikbetjening, idet der tages hensyn til, at de nationale markeder for personbefordring med jernbane har forskellig størrelse og er underlagt forskellige administrative strukturer.

3.3 Formidling af driftsrelaterede, tekniske og finansielle oplysninger om personbefordring omfattet af en kontrakt om offentlig trafikbetjening, som sendes i udbud (artikel 4, stk. 6, og den nye artikel 4, stk. 8).

Den nye bestemmelse i artikel 4, stk. 8, pålægger de kompetente myndigheder at stille visse driftsmæssige, tekniske og finansielle oplysninger til rådighed for potentielle bydende, således at de kan udarbejde veldokumenterede bud og konkurrencen skærpes. Ændringen af artikel 4, stk. 6, har til formål at præcisere, at de kompetente myndigheder tydeligt skal angive i udbudsdokumenterne, om operatører af offentlig trafikbetjening skal opfylde sociale normer eller kriterier.

3.4 Øvre grænser for direkte tildeling af kontrakter om offentlig trafikbetjening af begrænset volumen og direkte tildeling til små og mellemstore virksomheder (artikel 5, stk. 4).

Med denne bestemmelse indføres der en øvre grænse for værdien af kontrakter om offentlig personbefordring med jernbane, der tildeles direkte uden afholdelse af udbud. De nuværende grænser gælder for befordring med bus og andre skinnefartøjer end jernbane. Den grænse, der nu foreslås for befordring med jernbane, følger den logik, at direkte tildeling er tilladt, hvis omkostningerne ved at tilrettelægge et udbud opvejer de forventede fordele. Grænsen udtrykt som togkilometer afspejler den gennemsnitlige pris på befordring med jernbane.

3.5 Krav om, at kontrakter om jernbanebefordring sendes i udbud (artikel 5, stk. 6, og artikel 4).

Ved at lade artikel 5, stk. 6, udgå fratager man de kompetente myndigheder muligheden for at beslutte, om en kontrakt om offentlig personbefordring med jernbane skal tildeles direkte eller på grundlag af en udbudsprocedure. De generelle regler for udbudsprocedurer kommer således også til at gælde for jernbanebefordring.

3.6 Restriktioner i forbindelse med tildelingen af kontrakter (artikel 5, stk. 6).

For at skærpe konkurrencen efter indførelsen af kravet om udbud i forbindelse med tildelingen af kontrakter om jernbanebefordring giver denne bestemmelse de kompetente myndigheder mulighed for at beslutte, at kontrakter om offentlig personbefordring med jernbane, som dækker dele af samme net eller rutepakker skal tildeles forskellige jernbaneselskaber. I dette øjemed kan de kompetente myndigheder beslutte at begrænse antallet af kontrakter, der kan tildeles samme jernbaneselskab i forbindelse med et udbud.

3.7 Adgang til rullende materiel (den nye artikel 5a og den nye artikel 9a).

Ved at pålægge medlemsstaterne at sørge for, at operatører, der ønsker at drive offentlig personbefordring med jernbane, har effektiv adgang på lige vilkår til egnet rullende materiel, fjernes en vigtig hindring for reel konkurrence i forbindelse med udbud af kontrakter om offentlig trafikbetjening. I de medlemsstater, hvor der ikke findes et velfungerende leasingmarked for rullende materiel, er det op til de kompetente myndigheder at træffe foranstaltninger, der sikrer adgang til rullende materiel med henblik på at åbne markedet. Eftersom forholdene og behovene kan varierer fra land til land, giver den nye bestemmelse de kompetente myndigheder vide rammer til at vælge de mest egnede metoder til nå målet, idet den anfører de oftest anvendte foranstaltninger. De nærmere bestemmelser for de procedurer og foranstaltninger, der skal sikre adgang til det rullende materiel, fastlægges i gennemførelsesretsakter på grundlag af undersøgelsesproceduren i denne forordnings artikel 9a.

3.8 Offentliggørelse af visse oplysninger om kontrakter om offentlig trafikbetjening (artikel 7, stk. 1 og 2).

I henhold til denne bestemmelse skal de kompetente myndigheder i deres årsrapporter om offentlige serviceforpligtelser og i forhåndsmeddelelserne om planlagte udbud oplyse, hvilken dato en kontrakt om offentlig trafikbetjening løber fra, og hvor længe den løber. Sådanne supplerende oplysninger og kravet om, at medlemsstaterne skal gøre de årsrapporter, som de kompetente myndigheder offentliggør, mere tilgængelige, gør det lettere for operatørerne at se, hvilke kontrakter om offentlig trafikbetjening der er tildelt, og hvilke nye kontrakter der kan blive tale om, således at de bedre kan forberede sig på nye udbudsrunder.

### 3.9 Overgangsperiode i forbindelse med kravet om udbud (artikel 8, stk. 2).

I denne bestemmelse præciseres det, at overgangsperioden på 10 år, som løber indtil den 2. december 2019, kun gælder i forbindelse med kravet i artikel 5, stk. 3, om, at de kompetente myndigheder skal sende kontrakter i udbud. Alle andre bestemmelser i artikel 5 gælder umiddelbart (bl.a. muligheden for direkte tildeling af kontrakter om offentlig trafikbetjening af begrænset volumen til en intern operatør eller som en nødforanstaltning og den juridiske gennemgang af beslutningen om tildeling).

### 3.10 Overgangsperiode i forbindelse med gældende kontrakter, der er tildelt direkte (den nye artikel 8, stk. 2a).

Med denne bestemmelse indføres der en supplerende overgangsperiode for kontrakter om offentlig trafikbetjening, der er tildelt direkte i perioden 1. januar 2013 - 2. december 2019. Sådanne kontrakter kan fortsætte, indtil de udløber, dog højst til den 31. december 2022. Dermed får jernbaneselskaber, der har fået tildelt kontrakter om offentlig trafikbetjening direkte, tid til at tilpasse sig og forberede sig på et udbud.

### 3.11 Tilpasning af visse bestemmelser i forordning (EF) nr. 1370/2007 om undtagelse fra anmeldelseskravet og betingelserne for, at statsstøtte er forenelig med fællesmarkedet som følge af traktatfæstede krav

I sit forslag til ændring af forordning (EF) nr. 994/98 (bemyndigelsesforordningen)<sup>6</sup> foreslog Kommissionen ligeledes en ændring af forordning (EF) nr. 1370/2007. Formålet med denne ændring var i overensstemmelse med procedurerne i traktatens artikel 108, stk. 4, og artikel 109 at inkludere støtte til samordning af transportvæsenet eller i form af godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse som omhandlet i traktatens artikel 93, i bemyndigelsesforordningens anvendelsesområde. Kommissionen forventer således, at der senere vil blive vedtaget en gruppefritagelsesforordning, som indholdsmæssigt gengiver den nuværende fritagelse, undtagen i det omfang, hvor forordning (EF) nr. 1370/2007 ændres ved dette forslag til retsakt vedrørende jernbanesektoren.

---

<sup>6</sup> Forslag til RÅDETS FORORDNING om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 994/98 af 7. maj 1998 om anvendelse af artikel 92 og 93 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab på visse former for horisontal statsstøtte og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej (COM(2012) 730 final af 5.12.2012).

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING****om ændring af forordning (EF) nr. 1370/2007 for så vidt angår åbning af de nationale markeder for personbefordring med jernbane**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —  
under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91,  
under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,  
efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,  
under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>7</sup>,  
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>8</sup>,  
efter den almindelige lovgivningsprocedure og  
ud fra følgende betragtninger:

- (1) I det seneste årti har væksten i personbefordringen med jernbane ikke været tilstrækkelig til, at jernbanerne har kunnet øge deres andel af transportmarkedet i forhold til biler og fly. Jernbanernes andel af personbefordringen i EU har ligget ret stabilt på 6 %. Jernbanetjenesterne har ikke holdt trit med behovet, når det gælder trafikbetjeningen og kvaliteten heraf.
- (2) EU-markedet for international personbefordring med jernbane har været åbent for konkurrence siden 2010. Derudover har nogle medlemsstater åbnet deres nationale markeder for personbefordring for konkurrence ved at indføre fri adgang til markedet eller sende kontrakter om offentlig trafikbetjening i udbud eller begge dele.
- (3) I sin hvidbog om transportpolitik af 28. marts 2011<sup>9</sup> fremførte Kommissionen sine intentioner om at fuldende det indre marked for jernbane, således at EU's jernbaneselskaber har mulighed for at yde alle typer jernbanetjenester uden unødige tekniske og administrative hindringer.
- (4) Ved tilrettelæggelsen af den offentlige personbefordring bør de kompetente myndigheder sikre, at de offentlige serviceforpligtelser og det geografiske anvendelsesområde for kontrakter om offentlig trafikbetjening opfylder kriterierne for hensigtsmæssighed og nødvendighed og står i et rimeligt forhold til de mål, der er fastsat for den offentlige transportpolitik på deres område. Den offentlige transportpolitik bør udspecificeres i planer for offentlig personbefordring, der giver mulighed for markedsbaserede transportløsninger. Udarbejdelsen af planer for

<sup>7</sup> EUT C [...] af [...], s. [...].

<sup>8</sup> EUT C [...] af [...], s. [...].

<sup>9</sup> Hvidbog: En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem (KOM(2011) 144).



offentlig personbefordring og fastlæggelsen af de offentlige serviceforpligtelser bør ske på en sådan måde, at det er gennemskueligt for de relevante berørte parter og potentielle nye markedsdeltagere.

- (5) For at sikre forsvarlig finansiering af tiltag til at realisere målene i planerne for offentlig personbefordring, bør de kompetente myndigheder definere de offentlige serviceforpligtelser således, at målene for den offentlige personbefordring nås på en omkostningseffektiv måde, idet de tager hensyn til kompensationen for den økonomiske nettovirkning af disse forpligtelser, og de bør sikre, at den offentlige befordring, der ydes i henhold til kontrakter om offentlig trafikbetjening, er finansielt bæredygtig på lang sigt.
- (6) Hvis markedet for offentlig personbefordring med jernbane skal fungere gnidningsløst, er det særlig vigtigt, at de kompetente myndigheder opfylder disse kriterier for offentlige serviceforpligtelser og anvendelsesområdet for kontrakter om offentlig trafikbetjening, fordi åben adgang til markedet for transportydelser skal koordineres nøje med de ydelser, der allerede er omfattet af en kontrakt om offentlig trafikbetjening. Derfor bør det uafhængige tilsynsorgan sikre, at denne proces gennemføres korrekt og gennemskueligt.
- (7) Der bør fastsættes en maksimal årlig volumen for kontrakter om offentlig personbefordring med jernbane, således at konkurrencen i forbindelse med sådanne kontrakter fremmes, samtidig med, at de kompetente myndigheder indrømmes en vis fleksibilitet til under hensyntagen til de økonomiske og driftsmæssige forhold at udnytte den pågældende volumen bedst muligt.
- (8) For at lette udarbejdelsen af bud og dermed fremme konkurrencen bør de kompetente myndigheder sørge for, at operatører af offentlig trafikbetjening, der ønsker at indgive sådanne bud, modtager visse oplysninger om de befordringsaktiviteter og den infrastruktur, der er omfattet af den pågældende kontrakt om offentlig trafikbetjening.
- (9) Nogle af de øvre grænser for direkte tildelte kontrakter om offentlig trafikbetjening bør tilpasses til de økonomiske vilkår, der gælder for udbud i jernbanesektoren.
- (10) Hvis det skal lykkes at etablere et indre marked for personbefordring med jernbane, kræver det, at alle medlemsstaterne anvender et sæt fælles regler for udbud af kontrakter om offentlig trafikbetjening i denne sektor på en ensartet måde.
- (11) For at skabe de overordnede betingelser for, at samfundet fuldt ud kan drage nytte af en reel åbning af de nationale markeder for personbefordring med jernbane, bør medlemsstaterne sørge for, at personalet hos operatører af offentlig trafikbetjening nyder tilstrækkelig social beskyttelse.
- (12) Hvis markedet ikke selv sørger for, at operatører af offentlig trafikbetjening har adgang til rullende materiel på fornuftige økonomiske og ikke-diskriminerende vilkår, bør de kompetente myndigheder lette adgangen til sådant materiel ved hjælp af hensigtsmæssige og effektive foranstaltninger.
- (13) Visse meget vigtige oplysninger om kommende udbud af kontrakter om offentlig trafikbetjening bør være fuldt ud transparente for at muliggøre en bedre markedsrespons.
- (14) Det bør i overensstemmelse med den interne logik i forordning (EF) nr. 1370/2007 præciseres, at den overgangsperiode, der løber indtil den 2. december 2019, kun gælder for kravet om at sende kontrakter om offentlig trafikbetjening i udbud.

- (15) Jernbaneselskaber, der tidligere har fået tildelt kontrakter om offentlig trafikbetjening uden forudgående udbud, har brug for ekstra tid til at forberede sig på kravet om udbud af sådanne kontrakter, således at de kan foretage en effektiv og rentabel intern omstrukturering. Der er derfor behov for overgangsforanstaltninger for kontrakter, der er tildelt direkte fra datoen for denne forordnings ikrafttræden og indtil den 3. december 2019.
- (16) Når der først er åbnet op for de nationale markeder for personbefordring med jernbane, kan de kompetente myndigheder være nødt til at træffe foranstaltninger, der sikrer et højt konkurrenceniveau, ved at begrænse antallet af kontrakter, der kan tildeles samme jernbaneselskab, og der bør derfor fastsættes passende bestemmelser.
- (17) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af artikel 5a i denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser<sup>10</sup>.
- (18) I forbindelse med ændringerne af forordning (EF) nr. 994/98 (bemyndigelsesforordningen)<sup>11</sup> foreslog Kommissionen ligeledes en ændring af forordning (EF) nr. 1370/2007. For at harmonisere tilgangen til gruppefritagelsesforordninger på statsstøtteområdet og i overensstemmelse med procedurerne i traktatens artikel 108, stk. 4, og artikel 109 bør støtte til samordning af transportvæsenet eller støtte, som udgør godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse, jf. traktatens artikel 93, være omfattet af bemyndigelsesforordningens anvendelsesområde.
- (19) Forordning (EF) nr. 1370/2007 bør ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

#### *Artikel 1*

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

1. a) Artikel 2, litra c), affattes således:

"c) "kompetent lokal myndighed": en kompetent myndighed, hvis geografiske kompetenceområde ikke dækker hele medlemsstaten, og som dækker transportbehovet i et byområde eller et landdistrikt"
- b) artikel 2, litra e), suppleres med følgende:

"Offentlige serviceforpligtelser omfatter ikke offentlig personbefordring, der er mere vidtgående end, hvad der er nødvendigt for at udnytte netværkseffekterne på lokalt, regionalt eller subnationalt plan."
2. Som artikel 2a indsættes:

"Artikel 2a

Planer for offentlig personbefordring og offentlige serviceforpligtelser

<sup>10</sup> EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13.

<sup>11</sup> Forslag til RÅDETS FORORDNING om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 994/98 af 7. maj 1998 om anvendelse af artikel 92 og 93 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab på visse former for horisontal statsstøtte og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej (COM(2012) 730 final af 5.12.2012).

1. De kompetente myndigheder opstiller og ajourfører regelmæssigt planer for offentlig personbefordring, der dækker alle relevante transportmåder for det område, som de er ansvarlige for. I disse planer fastsættes der mål for den offentlige transportpolitik, og det angives, hvordan disse mål nås for alle relevante transportmåder for det område, som de er ansvarlige for. Planerne indeholder mindst:
  - a) nettet eller ruternes struktur
  - b) de grundlæggende krav til det offentlige trafikudbud, herunder tilgængelighed, territorial sammenhæng, sikkerhed, omstigningsmuligheder inden for og mellem transportmåderne ved de vigtigste knudepunkter og krav om f.eks. driftstider, forbindelseshyppighed og mindstekapacitetsudnyttelse
  - c) kvalitetsstandarder vedrørende f.eks. faciliteterne ved stoppestederne og i det rullende materiel, punktlighed og driftssikkerhed, hygiejneforhold, kundeservice og -information, klagebehandling og erstatningsmuligheder og overvågning af tjenesternes kvalitet
  - d) principperne for fastsættelsen af takster
  - e) driftsmæssige krav, som f.eks. transport af cykler, trafikregulering og beredskabsplaner i tilfælde af forstyrrelser.

I forbindelse med udarbejdelsen af planer for offentlig personbefordring tager de kompetente myndigheder navnlig hensyn til de gældende regler om passagerrettigheder, social beskyttelse, sikkerhed på arbejdspladsen og miljøbeskyttelse.

De kompetente myndigheder vedtager planerne for offentlig personbefordring efter høring af de relevante berørte parter og offentliggør dem. De relevante berørte parter, der skal høres med henblik på denne forordning, er som et minimum transportvirksomheder, infrastrukturforvaltere i givet fald og repræsentative passager- og arbejdstagerorganisationer.

2. Indførelsen af offentlige serviceforpligtelser og tildelingen af kontrakter om offentlig trafikbetjening sker i overensstemmelse med de gældende planer for offentlig personbefordring.
3. Forpligtelserne til at drive offentlig personbefordring og disses anvendelsesområde fastlægges som følger:
  - a) de skal defineres i overensstemmelse med artikel 2, litra e)
  - b) de skal være egnede til at nå de mål, der er opstillet i planen for offentlig personbefordring
  - c) de er ikke mere vidtgående end, hvad der er nødvendigt og rimeligt for at nå de mål, der er opstillet i planen for offentlig personbefordring.

Om forpligtelserne er egnede som omhandlet i litra b), vurderes ud fra, om myndighedernes indgriben for at sikre udbuddet af personbefordring er et hensigtsmæssigt middel til at nå målene i planerne for offentlig personbefordring.

Når det gælder offentlig personbefordring med jernbane, skal der ved vurderingen af nødvendighed og rimelighed som omhandlet i litra c) tages højde for de transporttjenester, der ydes i henhold til artikel 10, stk. 2, i Europa-Parlamentets og

Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (omarbejdning)<sup>12</sup>, og de oplysninger, der i henhold til nævnte direktivs artikel 38, stk. 4, er meddelt infrastrukturforvalterne og tilsynsorganerne.

4. De offentlige serviceforpligtelser og den dermed forbundne kompensation for den finansielle nettovirkning af disse forpligtelser skal:
  - a) realisere de mål, der er opstillet i planen for offentlig personbefordring, på den mest omkostningseffektive måde
  - b) sikre finansiell støtte til, at der på lang sigt kan leveres offentlig personbefordring i henhold til kravene i planen for offentlig personbefordring.

5. Ved fastlæggelsen af de offentlige serviceforpligtelser udarbejder den kompetente myndighed et udkast til disse forpligtelser og deres anvendelsesområde, de beskriver de grundlæggende skridt i vurderingen af, om de opfylder kravene i stk. 2, 3 og 4, og angiver resultaterne af vurderingen.

Den kompetente myndighed hører på passende vis de relevante berørte parter om disse serviceforpligtelser, dvs. som et minimum transportvirksomheder, infrastrukturforvaltere i givet fald og repræsentative passager- og arbejdstagerorganisationer, og tager hensyn til deres synspunkter.

6. Ved offentlig personbefordring med jernbane gælder følgende:
  - a) det tilsynsorgan, der er omhandlet i artikel 55 i direktiv 2012/34/EU, sikrer, også på eget initiativ, at vurderingen og proceduren i denne artikel opfylder de relevante krav.
  - b) den maksimale årlige volumen af en kontrakt om offentlig trafikbetjening opgjort i togkilometer er den højeste værdi af enten 10 mio. togkilometer eller en tredjedel af den samlede volumen af personbefordring med jernbane på nationalt plan, der er omfattet af en kontrakt om offentlig trafikbetjening."

3. Artikel 4 ændres som følger:

- a) I stk. 1 affattes litra a) således:

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

- b) stk. 1, litra b), sidste punktum, affattes således:

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

- c) stk. 6 affattes således:

---

<sup>12</sup> EUT L 343 af 14.12.2012, s. 32.

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

d) som stk. 8 indsættes:

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

4. Artikel 5 ændres som følger:

a) Stk. 4 affattes således:

"4. Medmindre national ret forbyder det, kan de kompetente myndigheder indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening uden forudgående bud:

- a) hvis den årlige gennemsnitsværdi anslås til: mindre end 1 000 000 EUR eller mindre end 5 000 000 EUR, når der er tale om en kontrakt om offentlig trafikbetjening, som omfatter offentlig personbefordring med jernbane, eller
- b) hvis det årlige transportarbejde i forbindelse med offentlig personbefordring er mindre end 300 000 vognkilometer eller mindre end 150 000 vognkilometer, når der er tale om en kontrakt om offentlig trafikbetjening, der omfatter offentlig personbefordring med jernbane.

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

b) Stk. 6 affattes således:

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

5. Som artikel 5a indsættes:

"Artikel 5a

Rullende materiel

1. Medlemsstaterne træffer i overensstemmelse med statsstøtterejerne de fornødne foranstaltninger for at sikre, at operatører, der ønsker at drive offentlig personbefordring med jernbane i henhold til en kontrakt om offentlig trafikbetjening, har effektiv adgang på lige vilkår til rullende materiel, der er egnet til offentlig personbefordring med jernbane.
2. Hvis der på et relevant transportmarked ikke findes virksomheder, der leaser rullende materiel som omhandlet i stk. 1 på lige og kommercielt levedygtige vilkår til alle berørte operatører af offentlig personbefordring med jernbane, sørger medlemsstaterne for, at restværdirisikoen i forbindelse med rullende materiel bæres af de kompetente myndigheder i overensstemmelse med statsstøtterejerne, når operatører, der har til hensigt og er i stand til at deltage i et udbud om en kontrakt om offentlig trafikbetjening, anmoder herom for at kunne deltage i udbuddet.

De kompetente myndigheder kan opfylde kravet i første afsnit på en af følgende måder:

- a) ved selv at erhverve det rullende materiel, der skal bruges til gennemførelsen af en kontrakt om offentlig trafikbetjening, med henblik på at stille det til rådighed for den udvalgte operatør af offentlig trafikbetjening til markedspriser eller som led i en kontrakt om offentlig trafikbetjening indgået i henhold til artikel 4, stk. 1, litra b), artikel 6 og, i givet fald, bilaget
- b) ved at stille sikkerhed for finansieringen af rullende materiel, der skal bruges til gennemførelsen af en kontrakt om offentlig trafikbetjening, til markedspriser eller som led i en kontrakt om offentlig trafikbetjening indgået i henhold til artikel 4, stk. 1, litra b), artikel 6 og, i givet fald, bilaget. En sådan sikkerhed kan dække restværdirisikoen, i givet fald under overholdelse af de relevante statsstøtterejer
- c) ved i kontrakten om offentlig trafikbetjening at forpligte sig til at overtage det rullende materiel til markedspriser ved kontraktens ophør.

I de tilfælde, der er nævnt i litra b) og c), kan den kompetente myndighed forlange, at operatøren af offentlig trafikbetjening efter udløbet af kontrakten om offentlig trafikbetjening overdrager det rullende materiel til den nye operatør, der har fået tildelt en kontrakt. Den kompetente myndighed kan pålægge den nye operatør af offentlig trafikbetjening at overtage det rullende materiel. Overdragelsen sker til markedspriser.

3. Hvis det rullende materiel overdrages til en ny operatør af offentlig trafikbetjening, sørger den kompetente myndighed for i udbudsdokumenterne at anføre detaljerede oplysninger om omkostningerne til vedligeholdelse af det rullende materiel og dets stand.
  4. Senest den [18 måneder efter denne forordnings ikrafttræden] vedtager Kommissionen foranstaltninger med detaljerede bestemmelser for den procedure, der skal følges ved anvendelsen af denne artikels stk. 2 og 3. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 9a, stk. 2."
6. Artikel 6, stk. 1, affattes således:

"1. Kompensation ydet i forbindelse med en generel regel eller en kontrakt om offentlig trafikbetjening skal være i overensstemmelse med artikel 4, uanset efter hvilken procedure kontrakten er indgået. Enhver form for kompensation, der ikke er ydet i forbindelse med en generel regel, eller som er ydet i henhold til en kontrakt om offentlig trafikbetjening, der ikke er indgået i henhold til artikel 5, stk. 3, skal også være i overensstemmelse med bestemmelserne i bilaget. "

7. Artikel 7 ændres som følger:

a) Stk. 1 affattes således:

"1. Hver kompetent myndighed offentliggør årligt en samlet rapport om de offentlige serviceforpligtelser, den er ansvarlig for, med oplysninger om startdato og løbetid for kontrakter om offentlig trafikbetjening, de udvalgte operatører af offentlig trafikbetjening samt den kompensation og de enerettigheder, operatørerne af offentlig trafikbetjening har fået til gengæld. Der skal i rapporten sondres mellem busstrafik og skinnebåret trafik, og rapporten skal give mulighed for at kontrollere og vurdere det offentlige transportnets effektivitet, kvalitet og finansiering og om fornødent indeholde oplysninger om art og omfang af eventuelle tildelte enerettigheder. Medlemsstaterne skal bestræbe sig på at give central adgang til disse rapporter, f.eks. via en fælles webportal."

b) I stk. 2 indsættes følgende litra:

"d) den planlagte startdato for og løbetiden af kontrakten om offentlig trafikbetjening."

8. Artikel 8 ændres som følger:

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

"2. Med forbehold af stk. 3 skal indgåelsen af kontrakter om offentlig trafikbetjening med jernbane, bortset fra andre skinnekøretøjer, som f.eks. metro eller sporvogne, være i overensstemmelse med artikel 5, stk. 3, senest den 3. december 2019. Senest den 3. december 2019 skal alle kontrakter om offentlig trafikbetjening med andre skinnekøretøjer og ad vej være indgået i overensstemmelse med artikel 5, stk. 3. I overgangsperioden indtil den 3. december 2019 træffer medlemsstaterne foranstaltninger, så de gradvis bringer sig i overensstemmelse med artikel 5, stk. 3, med henblik på at undgå alvorlige strukturproblemer, især med transportkapaciteten."

b) Som stk. 2a indsættes:

"2a. Kontrakter om offentlig personbefordring med jernbane, som er indgået uden forudgående udbud i perioden fra den 1. januar 2013 og til den 2. december 2019, kan fortsætte, indtil de udløber. De kan dog under alle omstændigheder kun fortsætte indtil den 31. december 2022."

c) Stk. 3, andet afsnit, sidste punktum, affattes således:

"De kontrakter, der er omhandlet i litra d), kan fortsætte, indtil de udløber, hvis deres løbetid er begrænset og sammenlignelig med det, der er fastsat i artikel 4."

9. Som artikel 9a indsættes:

"Artikel 9a

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Udvalget for det Fælles Europæiske Jernbaneanråde, der er nedsat ved artikel 62 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv

2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (omarbejdning)<sup>13</sup>. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011."

#### *Artikel 2*

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*

---

<sup>13</sup> EUT L 343 af 14.12.2012, s. 32.