

## III

(Forberedende retsakter)

## REGIONSUDVALGET

## 103. PLENARFORSAMLING DEN 7.-9. OKTOBER 2013

## Regionsudvalgets udtalelse: »Fjerde jernbanepakke«

(2013/C 356/16)

## REGIONSUDVALGET

- bifalder Kommissionens vilje til at komplettere de retlige rammer, der er nødvendige for et fælles europæisk jernbaneområde;
- mener, at liberalisering ikke er et mål i sig selv, men at målet bør at forbedre udbuddet og tjenesternes kvalitet. Åbningen for konkurrence kan ikke værdsættes uden et blik på investeringerne i infrastruktur, de reelle betingelser for markedets funktion og de tekniske aspekter af interoperabilitet;
- minder om, at princippet om forvaltningsmæssig frihed giver de lokale myndigheder mulighed for at vælge, hvordan de ønsker at organisere deres offentlige transporttjenester; mener, at indførelsen af for lave maksimumlofter for den direkte tildeling af kontrakter på dramatisk vis indskrænker princippet om forvaltningsmæssig frihed for myndighederne;
- bifalder infrastrukturforvalternes styrkede rolle og oprettelsen af koordinationsudvalg, der skal føre tilsyn med infrastrukturforvalternes udførelse af deres styrkede rolle, og føre tilsyn med effektiviteten i hele systemet. De lokale myndigheder bør inddrages systematisk og ikke kun, »hvor det er relevant«;
- opfordrer til en hurtig oprettelse af netværk af europæiske infrastrukturforvaltere, da det er nødvendigt for det europæiske jernbaneområdes virke og for den tværnationale koordinering;
- går ind for en styrkelse af Det Europæiske Jernbaneagentur, som sigter mod at fremme den tekniske interoperabilitet og harmoniseringen af sikkerhedsprocedurerne, med henblik på at undgå de store problemer, der opstår, når 26 nationale myndigheder se forskelligt på tingene.

<b>Ordfører</b>	Pascal MANGIN (FR/PPE) Medlem af regionalrådet i Alsace.
<b>Basisdokumenter:</b>	<p>Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om Fjerde jernbanepakke — færdigetablering af det fælles europæiske jernbaneområde for at fremme europæisk konkurrenceevne og vækst</p> <p>COM(2013) 25 final;</p> <p>Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1192/69 om fælles regler for normaliseringen af jernbanevirksomhedernes regnskaber</p> <p>COM(2013) 26 final;</p> <p>Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Den Europæiske Unions Jernbaneagentur og om ophævelse af forordning (EF) nr. 881/2004</p> <p>COM(2013) 27 final;</p> <p>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</p> <p>COM(2013) 28 final;</p> <p>Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, for så vidt angår åbning af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane og forvaltning af jernbaneinfrastrukturen</p> <p>COM(2013) 29 final;</p> <p>Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (omarbejdning)</p> <p>COM(2013) 30 final;</p> <p>Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om jernbanesikkerhed (omarbejdning)</p> <p>COM(2013) 31 final;</p> <p>Rapport fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om fremskridt i arbejdet med at opnå interoperabilitet i jernbanesystemet</p> <p>COM(2013) 32 final;</p> <p>Rapport fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om profil og opgaver for andet togpersonale</p> <p>COM(2013) 33 final;</p> <p>Rapport fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om gennemførelsen af bestemmelserne i direktiv 2007/58/EF om åbning af markedet for international personbefordring med jernbane, der ledsager meddelelsen til Rådet og Europa-Parlamentet om den fjerde jernbanepakke</p> <p>COM(2013) 34 final.</p>

## I. POLITISKE ANBEFALINGER

### A. Forpligtelser til offentlig tjeneste

REGIONSUDVALGET

#### Generelle bemærkninger

1. bifalder Kommissionens vilje til at komplettere de retlige rammer, der er nødvendige for et fælles europæisk jernbaneområde;

2. minder om, at udvalget flere gange, f.eks. i udtalelsen »En grønnere transportsektor« har påpeget, at ét af de vigtigste formål med EU's transportpolitik er at flytte personbefordringen og varetransporten, herunder navnlig den grænseoverskridende godstransport og den tunge godstransport, fra veje til jernbaner, der er den mest miljøvenlige transportform. EU er forpligtet til at nå denne målsætning ved hjælp af passende foranstaltninger, forudsat at der kan frigøres tilstrækkelig kapacitet hertil;

3. mener, at liberalisering ikke er et mål i sig selv, men at målet bør være at forbedre udbuddet og tjenesternes kvalitet. Åbningen for konkurrence kan ikke værdsættes uden et blik på investeringerne i infrastruktur, de reelle betingelser for markedets funktion og de tekniske aspekter af interoperabilitet;

4. ser samlet på tingene og ser gerne en situation, hvor proportionalitets- og nærhedsprincippet overholdes, og hvor en stærk myndighed fører tilsyn med markedet. Regionsudvalget ind for de betingelser om proportionalitet vedrørende offentlige tjenesteydelser, som Kommissionen har indført, og for myndighedskontrollen af vilkårene for kommercielle tjenester og offentlige tjenester;

5. ønsker, at de lokale og regionale myndigheder bliver fuldt ud inddraget i udarbejdelsen og iværksættelsen af de jernbanepolitiske foranstaltninger, der direkte har betydning for brugerne og for de kompetente myndigheder;

6. mener, at en bedre effektivitet i jernbanesystemet og navnlig vedrørende kontrakterne om offentlig tjeneste er til gavn for de lokale og territoriale myndigheder i betragtning af de store budgetmæssige og finansielle begrænsninger, de er underlagt;

7. minder om, at princippet om forvaltningsmæssig frihed giver de lokale myndigheder mulighed for at vælge, hvordan de ønsker at organisere deres offentlige transporttjenester. I denne forstand bør der ikke skabes tvivl om artikel 5.2, da

den giver mulighed for at benytte en intern operatør; Regionsudvalget mener, at indførelsen af for lave maksimumlofter for den direkte tildeling af kontrakter på dramatisk vis indskrænker princippet om forvaltningsmæssig frihed for myndighederne;

8. betoner, at prisen for offentlig trafik bør være overkommelig.

#### Lovgivningsmæssige rammer

##### Offentlige transportplaner

9. Regionsudvalget ser gerne, at der i de offentlige transportplaner udstikkes klare perspektiver, så det giver operatørerne og brugerne af alle transportformerne tilstrækkelig sikkerhed, og så intermodaliteten fremmes. Der bør i planerne tages højde for social og territorial samhørighed og bæredygtig udvikling;

10. støtter Kommissionen, der ønsker at transportplanerne skal dække alle transportmåder. Det bør være nemt for de kompetente lokale myndigheder at tilpasse dem, da forskellige forhold kan føre til ændringer af dem. Det er desuden hensigtsmæssigt at tilskynde til og sikre et effektivt tværnationalt samarbejde, navnlig via EGTS, mellem de kompetente myndigheder, således at de samordner deres transportplaner for de forskellige transportmåder;

11. opfordrer til, at de forpligtelser, der pålægges de lokale myndigheder i forbindelse med gennemførelse af transportplaner, ikke medfører uforholdsmæssigt store organisatoriske og finansielle byrder.

##### Sociale rammer

12. Regionsudvalget bifalder henvisningerne til de sociale rammer. De bør dog præciseres for at begrænse risikoen for social dumping. Modsat bør de dog ikke udgøre en hindring for en forbedring af jernbanesektorens konkurrenceevne, og de bør fremme personalets alsidighed.

##### Udvælgelse af leverandører

13. Regionsudvalget bemærker, at tildelingen af kontrakter om offentlige tjenester via udbud under visse betingelser kan tilvejebringe større effektivitet og give de kompetente myndigheder besparelser, samtidig med at ydelserne er af samme kvalitet eller bedre;

14. ser dog gerne, at de kompetente lokale myndigheder bevarer muligheden for at vælge mellem udbud (delvis eller fuld åbning af kontrakten om offentlig tjenesteydelse), regi og direkte tildeling af kontrakter. For at undgå monopollignende tendenser bør der være striksere krav til den direkte tildeling af kontrakter, navnlig krav til kvaliteten af ydelserne og ikke blot

til prisen for dem. Udfordringen for de myndigheder, der tilrettelægger transporten, består i at sikre gennemsligtige priser for de leverede tjenester takket være konkurrencen;

15. understreger, at en fleksibel tilgang til valget af transportoperatør fra de kompetente lokale myndigheders, herunder regionernes, side, bør tage hensyn til det regionale transportmarkeds udviklingsgrad i de enkelte medlemsstater;

16. stiller sig tvivlende over for realiteten af konkurrencefordelene ved udbud, da det i forbindelse med mange udbud sker, at konkurrencen for at vinde dem er ringe. Opfordrer Kommissionen til at afklare kriterierne for reel konkurrence på grundlag af navnlig de administrative omkostninger i forbindelse med afgivelse af bud eller længden af de kontrakter, som de kompetente myndigheder foreslår;

17. insisterer på, at de jernbaneoperatører, der har ydet en offentlig tjeneste, ligeledes bør være ansvarlig for rigtigheden af de oplysninger, de afgiver i forbindelse med udbuddet om forlængelse eller nyindgåelse af kontrakterne, inden for de begrænsninger, der beskytter forretningshemmeligheder.

#### *Adgang til markedet for rullende materiel*

18. Regionsudvalget konstaterer, at erhvervelsen af rullende materiel kan udgøre en hindring for at komme ind på markedet;

19. ønsker ikke at udelukke nogen metode til at dække restværdirisikoen af dette materiel.

#### *Statsstøtte*

20. Regionsudvalget minder om, at Parlamentet og Rådet allerede har bekendtgjort, at de nægter at ophæve artikel 9 i den nuværende forordning;

21. tilslutter sig Parlamentets og Rådets afvisning af systematisk at anmelde alle bidrag til de offentlige transportsystemer under henvisning til transportsektorens specificitet.

#### **B. Åbning for markederne og forvaltning**

22. Regionsudvalget går ind for, at alle europæiske jernbaneselskaber nøje sikres et marked med lige konkurrencevilkår og adgang uden konkurrenceforvridning. Medlemsstaterne bør have en vis frihed til at tilrettelægge og udvikle deres jernbanesystemer et sted mellem modellen med adskilte selskaber og modellen med integrerede selskaber;

23. glæder sig over, at infrastrukturforvalternes rolle styrkes med henblik på at rationalisere jernbanesystemet. Infrastrukturforvalteren bør oprette et enkelt kontaktpunkt for adgang til nettet og navnlig for de organiserende myndigheder. Der bør derfor være repræsentanter for de regionale organiserende myndigheder i infrastrukturforvalterens bestyrelse eller tilsynsråd;

24. bifalder oprettelsen af koordinationsudvalg, der skal føre tilsyn med infrastrukturforvalternes udførelse af deres styrkede rolle, og føre tilsyn med effektiviteten i hele systemet. De lokale myndigheder bør inddrages systematisk og ikke kun, »hvor det er relevant«;

25. ser gerne, at der udpeges kontaktpersoner hos infrastrukturforvalterne, der særligt skal tage sig af kontakterne til de lokale og regionale myndigheder;

26. minder om forpligtelsen til at overholde proportionalitets- og nærhedsprincipperne, navnlig når Kommissionen ønsker at give sig selv nye beslutningskompetencer;

27. opfordrer til en hurtig oprettelse af netværk af europæiske infrastrukturforvaltere, da det er nødvendigt for det europæiske jernbaneområdes virke og for den tværnationale koordinering;

28. understreger nødvendigheden af at gøre forvalterne af stationerne ansvarlige over for de lokale og regionale myndigheder. Stationerne kan faktisk spille en betydningsfuld rolle med hensyn til at gøre et område attraktivt;

29. minder om, at liberalisering ikke er et mål i sig selv, men at målet bør være at forbedre udbuddet og tjenesternes kvalitet. Erfaringerne med at åbne mellembyspassagertransporten for konkurrence er dog stadig for begrænsede i Europa. Denne transportform bør tilskyndes, samtidig med at de offentlige tjenester bibeholdes, og de bør reguleres med brug af begrebet om ubalance i den økonomiske ligevægt med hensyn til disse tjenester;

30. understreger, at det vil være hensigtsmæssigt at bevare de nuværende regler, der tillader virksomheder, som er infrastrukturforvaltere og operatører, og som sikrer lokale tjenester på en specifik jernbaneinfrastruktur af begrænset størrelse, at fortsætte deres aktiviteter under de gældende betingelser. En sådan lokal infrastruktur må ikke strække sig over mere end 150 km;

31. bifalder henvisningerne til de sociale rammer. De bør dog præciseres for at begrænse risikoen for social dumping. Modsat bør de dog ikke udgøre en hindring for en forbedring af jernbanesektorens konkurrenceevne, og de bør fremme personalets alsidighed;

32. støtter, at tilsynsorganerne får større betydning, og ser gerne samarbejde på europæisk plan, navnlig hvad angår evalueringen af, om der i forbindelse med en tjeneste vil opstå ubalance i den økonomiske ligevægt. De lokale og regionale myndigheder bør desuden råde over en tilstrækkelig tidsfrist til at forelægge en sag for tilsynsorganet, hvis de tvivler på, om denne balance er til stede;

33. minder om, at billetsalg er en integreret del af åbningen af markederne. En bedre samordning mellem jernbanevirksomhederne og lokale og regionale myndigheder på dette område er nødvendig;

34. mener, at kravet om, at de virksomheder, der udfører indenlandsk passagertransport, skal deltage i en national informationssystem om salg og udstedelse af billetter (intermodale) bør gøres obligatorisk, da udviklingen af tilknyttede tjenester er en betydningsfuld faktor med hensyn til at gøre offentlig transport attraktiv, navnlig transport ad jernbane.

### C. Den tekniske søjle

35. Regionsudvalget deler Kommissionens konstateringer af de største problemer og af begrænsningerne i den gældende europæiske lovgivning, hvad angår de tekniske spørgsmål;

36. går ind for en styrkelse af Det Europæiske Jernbaneagentur, der er beliggende i Valenciennes, som navnlig sigter mod at

fremme den tekniske interoperabilitet og harmoniseringen af sikkerhedsprocedurerne, fremskynde indførelsen af en ordning for fælles køretøjstilladelser og styrke Det Europæiske Jernbaneagenturs beføjelser med henblik på at undgå de store problemer, der opstår, når 26 nationale myndigheder se forskelligt på tingene. Køretøjer, der kun er beregnet til kørsel inden for en medlemsstat, kan stadig opnå tilladelse gennem nationale sikkerhedsmyndigheder;

37. ser dog gerne, at der tages hensyn til, at Det Europæiske Jernbaneagentur har behov for en overgangsperiode, før det fuldt ud kan varetage sine nye opgaver;

38. bakker op om Kommissionens målsætning om at begrænse antallet af nationale reguleringer ved at ophæve regler, der er overflødige eller i modstrid med EU-retten eller de tekniske interoperabilitetsspecifikationer;

39. bifalder visse af Kommissionens forslag vedrørende Det Europæiske Jernbaneagenturs rolle og om oprettelsen af en klageinstans i detteagentur. Kommissionen foreslår at styrke agenturets rolle og at omdanne det til et one-stop-shop, hvad angår beslutninger om køretøjerne og sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomhederne. Det er også nødvendigt at styrke og afklare agenturets beføjelser, midler (finansielle og menneskelige) og ansvar. Det samme gælder for klagenævnet;

40. anmoder om, at Regionsudvalget inddrages i udarbejdelsen af jernbaneagenturets programmer;

41. opfordrer til, at cost/benefit-analyserne om interoperabilitetsforanstaltningerne ikke forbigås, navnlig hvad angår deres betydning for de lokale og regionale myndigheder.

## II. FORSLAG TIL ÆNDRINGER

### Ændringsforslag 1

COM(2013) 28 final

Ny betragtning efter betragtning 9

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
	Princippet om gensidighed er et vigtigt middel til at modvirke konkurrencefordrejning. Dette princip bør finde anvendelse på selskaber fra tredjelande, der ønsker at deltage i udbudsprocedurer inden for EU.

### Begrundelse

Man bør ikke give operatører fra tredjelande mulighed for at deltage i udbudsprocedurer i EU's medlemsstater, hvis de pågældende tredjelande endnu ikke har åbnet deres egne markeder for operatører fra EU's medlemsstater.

**Ændringsforslag 2**

COM(2013) 28 final

Betragtning 15

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
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.	Jernbaneselskaber, der tidligere har fået tildelt kontrakter om offentlig trafikbetjening uden forudgående udbud, har brug for ekstra tid til at forberede sig på <del>kravet</del> om udbuddet 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.

**Ændringsforslag 3**

COM(2013) 28 final

Betragtning 18

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
18. I forbindelse med ændringerne af forordning (EF) nr. 994/98 (bemyndigelsesforordningen) foreslog Kommissionen ligeledes en ændring af forordning (EF) nr. 1370/2007 (COM(2012) 730/3). For at harmonisere tilgangen til gruppefritagelsesforordninger på statsstøtteområdet og i overensstemmelse med procedurene 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.	<del>18. I forbindelse med ændringerne af forordning (EF) nr. 994/98 (bemyndigelsesforordningen) foreslog Kommissionen ligeledes en ændring af forordning (EF) nr. 1370/2007 (COM(2012) 730/3). For at harmonisere tilgangen til gruppefritagelsesforordninger på statsstøtteområdet og i overensstemmelse med procedurene 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.</del>

**Begrundelse**

Hvis princippet om fritagelse fra anmeldelsespligten af kompensationer skal til at findes i en anden tekst, vil det ændre hele økonomien i public service-forordningen og skabe en stor risiko for retlig usikkerhed, hvad angår offentlig passagertransport.

**Ændringsforslag 4**

COM(2013) 28 final

Artikel 2, litra c)

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
c) »kompetent lokal myndighed«: en kompetent myndighed, hvis geografiske kompetenceområde ikke dækker hele medlemsstaten, og som dækker transportbehovet i et byområde eller et landdistrikt	c) »kompetent lokal myndighed«: en kompetent myndighed, hvis geografiske kompetenceområde ikke dækker hele medlemsstaten, <del>og eller</del> som dækker transportbehovet <u>i en region eller</u> et byområde eller et landdistrikt, <u>herunder på tværs af grænserne</u>

**Begrundelse**

»Is not national« could have two meanings: not covering the entire territory of a Member State, or a competent local authority which may have its territory in two or more Member States. Definitionen skal gøres tydeligere, så den også er dækkende, hvis der oprettes organiserende myndigheder med kompetence på tværs af grænserne.

Regionerne skal desuden være omfattet af denne forordning, uden at der hersker nogen form for tvivl.

**Ændringsforslag 5**

COM(2013) 28 final

Artikel 2, litra e)

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
e) 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.	e) <del>»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.«</del> e) Offentlige serviceforpligtelser omfatter offentlig personbefordring, der er nødvendigt for at tilvejebringe netværkseffekterne på lokalt, regionalt eller subnationalt plan. Disse netværkseffekter kan fremkomme med en kombination af overskudsgivende og underskudsgivende linjer.

**Begrundelse**

Hvis en regional transportrute økonomisk er i balance eller giver overskud, bør den kunne integreres i en kontrakt om offentlig tjeneste med andre underskudsgivende ruter, så overskuddet bidrager til finansieringen af disse, og så at man eventuelt kan optimere de tekniske midler, der er nødvendige for driften.

**Ændringsforslag 6**

COM(2013) 28 final

Artikel 2a, stk.1

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
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.	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. <u>Disse forpligtelser gælder kun i byområder med mere end 100 000 indbyggere.</u>
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:	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	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	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. <u>et grundlag for driftstider, forbindelseshyppighed og mindstekapacitetsudnyttelse</u>

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
<p>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</p> <p>d) principperne for fastsættelsen af takster</p> <p>e) driftsmæssige krav, som f.eks. transport af cykler, trafikregulering og beredskabsplaner i tilfælde af forstyrrelser.</p>	<p>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</p> <p>d) principperne for fastsættelsen af takster</p> <p>e) driftsmæssige krav, som f.eks. transport af cykler, trafikregulering og beredskabsplaner i tilfælde af forstyrrelser.;</p> <p><u>f) krav til social og territorial samhörighed.</u></p>
<p>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.</p>	<p>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 <u>for at forebygge social dumping på disse forskellige områder.</u></p> <p><u>Planerne for offentlig personbefordring skal forelægges tilsynsorganet til almindelig hörung en måned før offentliggørelsen af dem.</u></p> <p><u>De kompetente myndigheder samarbejder indbyrdes for at koordinere oplysningerne i deres transportplaner og udarbejde fælles transportplaner for de regionale transporttjenester på tværs af grænserne.</u></p>
<p>De kompetente myndigheder vedtager planerne for offentlig personbefordring efter hörung 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.</p>	<p>De kompetente myndigheder vedtager planerne for offentlig personbefordring efter hörung 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.</p> <p><u>Leverandørerne af tidligere eller eksisterende offentlige tjenester skal inden for en måned efter de kompetente myndigheders anmodning give disse de nødvendige oplysninger, også når det drejer sig om myndighederne i en nabostat.</u></p>

### Begrundelse

Udarbejdelsen af planerne for offentlig personbefordring kan være en tung ekstrabyrde, men de er uden betydning, hvad angår de meget lange togstrækninger, der er omfattet af sær aftaler i forbindelse med fysisk planlægning. I ændringsforslaget foreslås det at begrænse forpligtelsen til kun at gælde for byområder af en vis størrelse.

Da driftstiderne er komplekse og kan undergå hurtige og store forandringer (der for de kompetente myndigheder skyldes ydre faktorer) er det mere realistisk at nævne principperne for driftstiderne i en transportplan.

På strækninger med få passagerer kan en forpligtelse om en mindstekapacitetsudnyttelse have mulige negative følger for den berørte offentlige tjeneste, hvilket altså vil stride imod den kompetente myndigheds interesser

Der bør tilskyndes til intermodalitet og koordinering på tværs af grænserne.



Til udarbejdelsen af de offentlige transportplaner kræves præcise oplysninger om udviklingen af de forskellige transportformer. Markedsaktørerne sidder inde med de vigtigste oplysninger, og de bør ele disse med de offentlige myndigheder.

### Ændringsforslag 7

COM(2013) 28 final

Artikel 2a, stk. 4

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
<p>De offentlige serviceforpligtelser og den dermed forbundne kompensation for den finansielle nettovirkning af disse forpligtelser skal:</p> <p>a) realisere de mål, der er opstillet i planen for offentlig personbefordring, på den mest omkostningseffektive måde</p>	<p>De offentlige serviceforpligtelser og den dermed forbundne kompensation for den finansielle nettovirkning af disse forpligtelser skal:</p> <p>a) realisere de mål, der er opstillet i planen for offentlig personbefordring, på <u>en</u> <del>den mest</del> omkostningseffektive måde</p>

### Ændringsforslag 8

COM(2013) 28 final

Artikel 4, stk. 8

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
<p>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.</p> <p>Disse informationer omfatter oplysninger om passager efterspørgsel, billetpriser, de udgifter og indtægter, der er forbundet med den offentlige personbefordring, som budet omfatter, og specifikationerne for den infrastruktur, der er nødvendig for driften af køretøjer eller rullende materiel, således at de er i stand til at udarbejde veldokumenterede forretningsplaner. Forvaltere af jernbaneinfrastruktur bistår de kompetente myndigheder med at tilvejebringe de relevante infrastrukturspecifikationer.</p> <p>Ved manglende overholdelse af ovenstående bestemmelser vil der blive foretaget en retslig kontrol som omhandlet i artikel 5, stk. 7.</p>	<p>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. <u>Forvalterne af jernbaneinfrastrukturer og de jernbanevirksomheder, der kontraktuelt varetager eller har varetaget offentlig trafikbetjening, skal hjælpe de kompetente myndigheder med at tilvejebringe alle relevante oplysninger. De er ansvarlige for nøjagtigheden af de oplysninger, de giver til den kompetente myndighed.</u></p> <p>Disse informationer omfatter oplysninger om passager efterspørgsel, billetpriser, de udgifter og indtægter, der er forbundet med den offentlige personbefordring, som budet omfatter, og specifikationerne for den infrastruktur, der er nødvendig for driften af køretøjer eller rullende materiel, således at de er i stand til at udarbejde veldokumenterede forretningsplaner. Forvaltere af jernbaneinfrastruktur bistår de kompetente myndigheder med at tilvejebringe de relevante infrastrukturspecifikationer.</p> <p>Ved manglende overholdelse af ovenstående bestemmelser vil der blive foretaget en retslig kontrol som omhandlet i artikel 5, stk. 7.</p> <p><u>Operatøren af en rute eller et net, der er omfattet af udbud, skal, inden for de begrænsninger, der beskytter forretningshemmeligheder, gratis, fyldestgørende og præcist give alle de nødvendige oplysninger til den kompetente myndighed til udarbejdelse af udbuddet, navnlig hvad angår omfanget af og indtægterne fra passagerbefordringen, inden for de begrænsninger, der beskytter forretningshemmeligheder;</u></p> <p><u>Den tidligere operatør og infrastrukturforvalteren kompenserer de andre operatører for ethvert tab, der måtte følge af tilbud afgivet på grundlag af forkerte eller manglende oplysninger.</u></p>

**Begrundelse**

De oplysninger, som infrastrukturforvalteren råder over, er ikke tilstrækkelige, for de omfatter ikke jernbaneoperatørens kommercielle oplysninger. De tidligere og/eller nuværende operatører skal give disse oplysninger, navnlig de traditionelle operatører, så der sikres lige adgang til oplysningerne. Dette er nødvendigt, da det ellers vil pålægge de kompetente myndigheder forpligtelser, som de ikke kan opfylde.

**Ændringsforslag 9**

COM(2013) 28 final

Artikel 5, nyt stykke efter stk. 3

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
	<u>Den kompetente myndighed kan udelukke operatører fra tredjelande fra den konkurrencebaserede udbudsprocedure, hvis der i disse tredjelande ikke findes nogen konkurrencebaseret udbudsprocedure med adgang for selskaber fra EU's medlemsstater.</u>

**Begrundelse**

Tredjelande bør ikke få mulighed for at deltage i konkurrencebaserede udbudsprocedurer i EU's medlemsstater, så længe de ikke har åbnet deres eget marked for EU-medlemsstater.

**Ændringsforslag 10**

COM(2013) 28 final

Artikel 5, stk. 4

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
<p>4. Medmindre national ret forbyder det, kan de kompetente myndigheder indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening uden forudgående bud:</p> <p>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</p> <p>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.</p>	<p>4. Medmindre national ret forbyder det, kan de kompetente myndigheder indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening uden forudgående bud:</p> <p>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</p> <p>b) hvis det årlige transportarbejde i forbindelse med offentlig personbefordring er mindre end 300 000 vognkilometer eller mindre end <del>150 000</del> <u>500 000</u> vognkilometer, når der er tale om en kontrakt om offentlig trafikbetjening, der omfatter offentlig personbefordring med jernbane.</p>

**Begrundelse**

Den tærskel på 150 000 km årligt for offentlig trafikbetjening med jernbane, som Kommissionen foreslår, udelukker i realiteten enhver form for jernbanedrift på strækninger hvor denne transportform ellers kunne være passende. Med tærsklen på 500 000 km begrænses undtagelserne fra reglen om udbudsprocedurer til enkeltsporsstrækninger af en passende længde for transport ad jernbane og med tilstrækkelige afgang til, at jernbanedrift kan være levedygtig.

**Ændringsforslag 11**

COM(2013) 28 final

Artikel 5, nyt stykke efter stk. 4

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
	<u>Afgørelserne om direkte tildeling af kontrakter skal inden for 2 måneder til høring i det tilsynsorgan, der er omhandlet i artikel 55 i direktiv 2012/34/EF.</u>

**Begrundelse**

I dette nye stykke gives der mulighed for at inddrage det kompetente tilsynsorgan i tilrettelæggelsen af jernbanetransporten, uden at de kompetente lokale myndigheders beføjelser til at tildele kontrakter direkte til interne udbydere af tjenesteudbydere begrænses. Samtidig opstilles der rammer for direkte tildeling af kontrakter, så risikoen for oligopoler mindskes.

**Ændringsforslag 12**

COM(2013) 28 final

Artikel 5, nyt stykke efter stk. 6

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
	<p><u>Medmindre national ret forbyder det, kan kompetente myndigheder indgå kontrakter uden forudgående udbud om offentlig trafikbetjening med jernbane med undtagelse af andre skinnekøretøjer som f.eks. metro eller sporvogne. Uanset artikel 4, stk. 3, må sådanne kontrakter ikke løbe længere end ti år, bortset fra tilfælde, hvor artikel 4, stk. 4, finder anvendelse.</u></p> <p><u>Hvis en kontrakt allerede har været tildelt direkte, og kvalitetsindikatorerne falder med mere end 10 % i snit over hele kontraktperioden af årsager, som det organ, der leverer offentlige tjenesteydelser, er herre over, sættes kontrakten i udbud, når den løber ud. Seks måneder efter vedtagelse af dette direktiv fastlægger Kommissionen med delegerede retsakter kvaliteten ud fra en række resultatindikatorer, der omfatter regelmæssighed.</u></p>

**Begrundelse**

Det er hensigtsmæssigt igen at give mulighed for direkte tildelinger, men de skal begrænses tidsmæssigt. Hvis opfyldelsen af kontrakten ikke er tilfredsstillende, bør den kompetente myndighed automatisk sende den i udbud efterfølgende.

**Ændringsforslag 13**

COM(2013) 28 final

Artikel 5a, stk. 2

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
[...]	[...]

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
<p>De kompetente myndigheder kan opfylde kravet i første afsnit på en af følgende måder:</p> <p>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</p> <p>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 statsstøtteregler</p> <p>c) ved i kontrakten om offentlig trafikbetjening at forpligte sig til at overtage det rullende materiel til markedspriser ved kontraktens ophør.</p> <p>[...]</p>	<p>De kompetente myndigheder kan opfylde kravet i første afsnit på <del>en af følgende</del> forskellige måder, <u>der fremmer stor-</u> <u>driftsbesparelser, såsom:</u></p> <p>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</p> <p>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 statsstøtteregler</p> <p>c) ved i kontrakten om offentlig trafikbetjening at forpligte sig til at overtage det rullende materiel til markedspriser ved kontraktens ophør</p> <p><u>d) ved at samarbejde med de nærmeste lokale myndigheder for at råde over mere rullende materiel</u></p> <p><u>e) ved at anmode deres medlemsstat om et bidrag til at bære restværdirisikoen i forbindelse med rullende materiel.</u></p> <p>[...]</p>

### Begrundelse

Ingen lokale finansieringsmetoder bør udelukkes (garanti, køb af brugte materiel, direkte køb eller andre). Men det skal dog ikke være sådan, at medlemsstaterne kan fralægge sig deres ansvar og uretmæssigt overføre byrder til de lokale myndigheder. De juridiske og lovgivningsmæssige rammer bør være af en sådan art, at de stimulerer markedet for rullende materiel, navnlig ved at fremme stordrift og egnede finansieringsordninger.

### Ændringsforslag 14

COM(2013) 28 final

Artikel 8, stk. 2a

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
<p>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.</p>	<p>2a. Kontrakter om offentlig personbefordring med jernbane, som er indgået uden forudgående udbud i perioden fra <u>denne forordnings ikrafttræden</u> <del>den 1. januar 2013</del> og til den 2. december 2019, kan fortsætte, indtil de udløber. De kan dog under alle omstændigheder kun fortsætte indtil den 31. december 2022. <u>Dette skal ikke gælde for kontrakter indgået inden denne forordnings ikrafttræden.</u></p>

**Begrundelse**

Det bør være på datoen for den reviderede forordnings ikrafttræden, at de foreslåede ændringer træder i kraft. Denne bestemmelse må ikke gælde kontrakter, som er indgået tidligere.

**Ændringsforslag 15**

COM(2013) 29 final

Betragtning 10

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
<p>De gældende krav i direktiv 2012/34/EU omfatter kun retlig, organisatorisk og beslutningsmæssig uafhængighed. Dermed udelukkes det ikke fuldstændigt, at der er mulighed for at opretholde en integreret virksomhed, så længe de tre former for uafhængighed sikres. For så vidt angår den beslutningsmæssig uafhængighed skal det sikres, at de passende beskyttelsesforanstaltninger udelukker, at en integreret virksomhed kontrollerer en infrastrukturforvalters beslutningstagning. Men selv en fuldstændig anvendelse af sådanne beskyttelsesforanstaltninger fjerner ikke helt alle de muligheder for diskriminerende adfærd over for konkurrenter, der findes i en vertikalt integreret virksomhed. Især findes muligheden for krydssubsidiering fortsat i integrerede strukturer, eller det er i hvert fald meget vanskeligt for tilsynsorganer at kontrollere og håndhæve beskyttelsesforanstaltninger, der skal forhindre en sådan krydssubsidiering. Disse problemer løses mest effektivt ved at der sikres institutionel adskillelse mellem infrastrukturforvaltning og transportvirksomhed.</p>	<p>De gældende krav i direktiv 2012/34/EU omfatter kun retlig, organisatorisk og beslutningsmæssig uafhængighed. Dermed udelukkes det ikke <del>fuldstændigt</del>, at der er mulighed for at opretholde en integreret virksomhed, så længe <del>de tre former for uafhængighed</del> <u>uafhængigheden mellem forvaltere og operatører inden for de væsentlige funktioner, som er beslutningstagning i forbindelse med kanaltildeling og i forbindelse med infrastrukturafgifter, banegårde, investeringer og vedligeholdelse</u> sikres. For så vidt angår den beslutningsmæssig uafhængighed skal det sikres, at de passende beskyttelsesforanstaltninger udelukker, at en integreret virksomhed kontrollerer en infrastrukturforvalters beslutningstagning. <del>Men selv en fuldstændig anvendelse af sådanne beskyttelsesforanstaltninger fjerner ikke helt alle de muligheder for diskriminerende adfærd over for konkurrenter, der findes i en vertikalt integreret virksomhed. Især findes muligheden for krydssubsidiering fortsat i integrerede strukturer, eller det er i hvert fald meget vanskeligt for tilsynsorganer at kontrollere og håndhæve beskyttelsesforanstaltninger, der skal forhindre en sådan krydssubsidiering. Disse problemer løses mest effektivt ved at der sikres institutionel adskillelse mellem infrastrukturforvaltning og transportvirksomhed.</del></p>

**Begrundelse**

Kommissionen støtter sig på det ideologiske postulat, at den fuldstændige adskillelse af aktiviteterne er den bedste løsning. Det er blot et ideologisk postulat, som ikke hører hjemme i et direktivforslag, der skal være neutralt i denne henseende.

**Ændringsforslag 16**

COM(2013) 29 final

Artikel 6, stk. 2

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
<p>Kommissionen foreslår at slette artikel 6, stk. 2, i direktiv 2012/34/EU</p>	<p>Ændring af artikel 6, stk. 2, i direktiv 2012/34/EU, som følger:</p> <p><u>For at undgå for store transaktionsudgifter kan medlemsstaterne desuden bestemme, at adskillelsen skal indebære, at der skal være særskilte organisatoriske afdelinger i samme virksomhed, under den forudsætning, at virksomheden beskæftiger mindre end 3 000 personer og dens aktivitet er begrænset til lokal transport på en infrastruktur, der ikke overstiger 300 km.</u></p>

**Begrundelse**

Hvad angår den institutionelle adskillelse af infrastrukturforvaltning fra driften af transporttjenester, anbefales det, at de nuværende regler bibeholdes for virksomheder, hvis aktiviteter er begrænset til levering af regionale tjenester. Det bør gøres klart, at i tilfælde af mindre enheder, der leverer tjenester på specifik infrastruktur, kunne denne institutionelle adskillelse føre til en betydelig fragmentering af virksomheder og en stigning i driftsomkostningerne, og dermed en stigning i de godtgørelser, der betales med offentlige midler.

**Ændringsforslag 17**

COM(2013) 29 final

Artikel 7, stk. 1

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
Medlemsstaterne sikrer, at infrastrukturforvalteren varetager alle de funktioner, der er omhandlet i artikel 3, stk. 2, og er uafhængig af alle jernbanevirksomheder.	Medlemsstaterne sikrer, at infrastrukturforvalteren varetager alle de funktioner, der er omhandlet i artikel 3, stk. 2, og er uafhængig af alle jernbanevirksomheder <u>for så vidt angår de væsentlige funktioner, som er beslutningstagning i forbindelse med kanaltildeling og i forbindelse med infrastrukturafgifter.</u>
For at sikre infrastrukturforvalterens uafhængighed skal medlemsstaterne sørge for, at infrastrukturforvalterne er organiseret i en enhed, som er retligt adskilt fra alle jernbanevirksomheder.	For at sikre infrastrukturforvalterens uafhængighed <del>skal</del> <u>kan</u> medlemsstaterne <u>i henhold til nærhedsprincippet indrette sig, som de ønsker sørge for, at infrastrukturforvalterne er organiseret i en enhed, som er retligt adskilt fra alle jernbanevirksomheder.</u>

**Ændringsforslag 18**

COM(2013) 29 final

Artikel 7, stk. 5

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
Hvis infrastrukturforvalteren på datoen for dette direktivs ikrafttræden tilhører en vertikalt integreret virksomhed, kan medlemsstaterne beslutte ikke at anvende stk. 2, 3 og 4 i denne artikel. I så tilfælde skal den pågældende medlemsstat sikre, at infrastrukturforvalteren varetager alle de funktioner, der er omhandlet i artikel 3, stk. 2, og reelt er organisatorisk og beslutningsmæssigt uafhængig af alle jernbanevirksomheder i overensstemmelse med kravene i artikel 7a til 7c.	<del>Hvis infrastrukturforvalteren på datoen for dette direktivs ikrafttræden tilhører en vertikalt integreret virksomhed, kan</del> Medlemsstaterne <u>kan</u> beslutte ikke at anvende stk. 2, 3 og 4 i denne artikel. I så tilfælde skal den pågældende medlemsstat sikre, at infrastrukturforvalteren varetager alle de funktioner, der er omhandlet i artikel 3, stk. 2, og reelt er organisatorisk og beslutningsmæssigt uafhængig af alle jernbanevirksomheder i overensstemmelse med kravene i artikel 7a til 7c.

**Begrundelse**

Dette giver mulighed for at vende tilbage en integreret model uanset situationen ved direktivets ikrafttræden.

**Ændringsforslag 19**

COM(2013) 29 final

Artikel 7b, stk. 3

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
3. Infrastrukturforvalteren skal have en bestyrelse, som er sammensat af repræsentanter for de endelige ejere for den vertikalt integrerede virksomhed.	3. Infrastrukturforvalteren skal have en bestyrelse, som er sammensat af repræsentanter for de endelige ejere for den vertikalt integrerede virksomhed <u>og af repræsentanter fra de lokale og regionale kompetente myndigheder, hvis disse ikke allerede har sæde i infrastrukturforvalterens bestyrelse.</u>
[...]	[...]

**Begrundelse**

De lokale og regionale myndigheder er fulgyldige aktører i jernbanesystemet. Derfor bør de have indflydelse i infrastrukturforvalternes beslutningsorganer eller tilsynsorganer, da infrastrukturforvalterne er naturlige monopoler. De lokale og regionale myndigheder er forbindelsesleddet mellem operatørerne og slutbrugerne, og de kender slutbrugernes behov.

**Ændringsforslag 20**

COM(2013) 29 final

Artikel 7b, stk. 5

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
5. [...]Overførsler af andre medarbejdere end dem, der er omhandlet under litra c), mellem infrastrukturforvalteren og andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed kan kun ske, hvis det kan sikres, at de ikke udveksler følsomme oplysninger.	5. [...] Overførsler af andre medarbejdere end dem, der er omhandlet under litra c), mellem infrastrukturforvalteren og andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed <del>kan kun ske, hvis det kan sikres, at de ikke udveksler følsomme oplysninger er mulig.</del> Det berørte personale er dog forpligtet til ikke at videregive <u>forretningshemmeligheder vedrørende deres tidligere aktivitet i henhold til gængs handelsret.</u>

**Begrundelse**

Anvendelse af proportionalitetsprincippet: Begrebet følsomme oplysninger er for vagt til at forhindre intern mobilitet i jernbanegrupperne. Karensperioder og andre »kinesiske mure« vil være tilstrækkelige til at sikre, at følsomme oplysninger ikke udveksles mellem filialerne i samme jernbanegruppe. Som det er normalt i handelsret, bør disse personer dog underlægges et krav om ikke at videregive forretningshemmeligheder.

**Ændringsforslag 21**

COM(2013) 29 final

Artikel 5, nyt stykke efter stk. 7

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
	<u>Kommissionen fastlægger inden den 1. januar 2019 præcise bestemmelser om arbejdstagernes mobilitet for at forebygge dumping og konkurrence på løn og tager heri en særlig procedure til certificering af togpersonalet op til overvejelse.</u>

**Begrundelse**

Det er nødvendigt at undgå dumping og konkurrence på løn i jernbanesektoren, sådan som det er konstateret i vej- og søtransportsektoren.

**Ændringsforslag 22**

COM(2013) 29 final

Artikel 7c

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
Procedure for kontrol af overholdelse	Procedure for kontrol af overholdelse
1. Kommissionen skal efter anmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ træffe afgørelse om, hvorvidt infrastrukturforvaltere, der indgår i en vertikalt integreret virksomhed, opfylder kravene i artikel 7a og artikel 7b,	1. Kommissionen skal efter anmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ træffe afgørelse om, hvorvidt infrastrukturforvaltere, <del>der indgår i en vertikalt integreret virksomhed,</del> opfylder kravene i artikel <u>Z</u> , 7a og artikel 7b,

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
<p>og om, hvorvidt gennemførelsen af disse krav er hensigtsmæssig til at sikre, at der for alle jernbanevirksomheder gælder lige vilkår, og at der ikke forekommer konkurrenceforvriddning på det relevante marked.</p>	<p>og om, hvorvidt gennemførelsen af disse krav er hensigtsmæssig til at sikre, at der for alle jernbanevirksomheder gælder lige vilkår, og at der ikke forekommer konkurrenceforvriddning på det relevante marked.</p>
<p>2. Kommissionen har ret til at forlange, at alle de nødvendige oplysninger forelægges inden for en rimelig frist af den medlemsstat, hvor den vertikalt integrerede virksomhed er etableret. Kommissionen hører det eller de berørte tilsynsorganer og, hvis det er relevant, netværket for tilsynsorganer, jf. artikel 57.</p>	<p>2. Kommissionen har ret til at forlange, at alle de nødvendige oplysninger forelægges inden for en rimelig frist af den <u>pågældende</u> medlemsstat, <del>hvor den vertikalt integrerede virksomhed er etableret</del>. Kommissionen hører det eller de berørte tilsynsorganer, <u>de berørte kompetente myndigheder</u> og, <del>hvis det er relevant</del>, netværket for tilsynsorganer, jf. artikel 57.</p>
<p>3. Medlemsstaterne kan begrænse adgangsrettighederne i artikel 10 til kun at gælde for jernbanevirksomheder, der indgår i den vertikalt integrerede virksomhed, som den pågældende infrastrukturforvalter tilhører, hvis Kommissionen meddeler medlemsstaterne, at der ikke er indgivet anmodning i overensstemmelse med stk. 1, eller hvis Kommissionens behandling af anmodningen afventes, eller hvis Kommissionen efter proceduren i artikel 62, stk. 2, bestemmer, at:</p>	<p>3. Medlemsstaterne kan begrænse adgangsrettighederne i artikel 10 til kun at gælde for jernbanevirksomheder, <del>der indgår i den vertikalt integrerede virksomhed, som den pågældende infrastrukturforvalter tilhører</del>, hvis Kommissionen meddeler medlemsstaterne, at der ikke er indgivet anmodning i overensstemmelse med stk. 1, eller hvis Kommissionens behandling af anmodningen afventes, eller hvis Kommissionen efter proceduren i artikel 62, stk. 2, bestemmer, at:</p>
<p>a) der ikke er afgivet hensigtsmæssige svar på Kommissionens anmodninger om oplysninger, jf. stk. 2, eller</p>	<p>a) der ikke er afgivet hensigtsmæssige svar på Kommissionens anmodninger om oplysninger, jf. stk. 2, eller</p>
<p>b) den pågældende infrastrukturforvalter ikke opfylder kravene i artikel 7a og 7b, eller</p>	<p>b) den pågældende infrastrukturforvalter ikke opfylder kravene i artikel <u>Z</u>, 7a og 7b, eller</p>
<p>c) gennemførelsen af kravene i artikel 7a og 7b ikke er tilstrækkelig til at sikre, at der for alle jernbanevirksomheder gælder lige vilkår, og at der ikke forekommer konkurrenceforvriddning i den medlemsstat, hvor den pågældende infrastrukturforvalter er etableret.</p>	<p>c) gennemførelsen af kravene i artikel <u>Z</u>, 7a og 7b ikke er tilstrækkelig til at sikre, at der for alle jernbanevirksomheder gælder lige vilkår, og at der ikke forekommer konkurrenceforvriddning i den medlemsstat, hvor den pågældende infrastrukturforvalter er etableret.</p>
<p>Kommissionen træffer afgørelse inden for en rimelig frist.</p>	<p>Kommissionen træffer afgørelse inden for <del>en rimelig frist</del> <u>30 arbejdsdage</u>.</p>
<p>4. Den pågældende medlemsstat kan anmode Kommissionen om at ophæve sin afgørelse, jf. stk. 3, efter proceduren i artikel 62, stk. 2, når den pågældende medlemsstat over for Kommissionen fyldestgørende godtgør, at de begrundelser, der lå til grund for afgørelsen, ikke længere findes. Kommissionen træffer afgørelse inden for en rimelig frist.</p>	<p>4. Den pågældende medlemsstat kan anmode Kommissionen om at ophæve sin afgørelse, jf. stk. 3, efter proceduren i artikel 62, stk. 2, når den pågældende medlemsstat over for Kommissionen fyldestgørende godtgør, at de begrundelser, der lå til grund for afgørelsen, ikke længere findes. Kommissionen træffer afgørelse inden for <del>en rimelig frist</del> <u>30 arbejdsdage</u>.</p>
<p>5. Med forbehold af stk. 1 til 4 overvåger det i artikel 55 omhandlede tilsynsorgan løbende overholdelsen af de krav, der er fastsat i artikel 7a og 7b. Enhver ansøger kan indgive klage til tilsynsorganet, hvis han mener, at disse krav ikke er opfyldt. Ved en sådan klage træffer tilsynsorganet inden for de frister, der er angivet i artikel 56, stk. 9, afgørelse om alle de foranstaltninger, der er nødvendige for at afhjælpe situationen.</p>	<p>5. Med forbehold af stk. 1 til 4 overvåger det i artikel 55 omhandlede tilsynsorgan løbende overholdelsen af de krav, der er fastsat i artikel <u>Z</u>, 7a og 7b. Enhver ansøger kan indgive klage til tilsynsorganet, hvis han mener, at disse krav ikke er opfyldt. Ved en sådan klage træffer tilsynsorganet inden for de frister, der er angivet i artikel 56, stk. 9, afgørelse om alle de foranstaltninger, der er nødvendige for at afhjælpe situationen.</p>

### Begrundelse

Kommissionen diskriminerer de vertikalt integrerede virksomheder. Omfanget af de kontrolforanstaltninger, som gennemføres af Kommissionen, bør være det samme for de hhv. integrerede og adskilte virksomheder. Som det er tilfældet for alle tilsynsorganer, bør der sættes præcise tidsfrister for Kommissionen for at styrke den retlige sikkerhed for alle aktører.



**Ændringsforslag 23**

COM(2013) 29 final

Artikel 7d, stk. 1

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
<p>Koordinationsudvalg</p> <p>1. Medlemsstaterne skal sikre, at infrastrukturforvalterne opretter og organiserer koordinationsudvalg for hvert net. Medlemskab af dette udvalg skal i det mindste stå åbent for infrastrukturforvalteren, kendte ansøgere som omhandlet i artikel 8, stk. 3, og, efter anmodning, potentielle ansøgere, deres repræsentative organisationer, repræsentanter for brugerne af jernbanegodstransport og -passagertransport og, hvor det er relevant, regionale og lokale myndigheder. Medlemsstaternes repræsentanter og det berørte tilsynsorgan indbydes til koordinationsudvalgets møder som observatører.</p>	<p>Koordinationsudvalg</p> <p>1. Medlemsstaterne skal sikre, at infrastrukturforvalterne opretter og organiserer koordinationsudvalg for hvert net, uanset om det er nationalt, regionalt eller lokalt, <u>uanset om det er nationalt, regionalt eller lokalt</u>. Medlemskab af dette udvalg skal i det mindste stå åbent for infrastrukturforvalteren, kendte ansøgere som omhandlet i artikel 8, stk. 3, og, efter anmodning, potentielle ansøgere, deres repræsentative organisationer, repræsentanter for brugerne af jernbanegodstransport og -passagertransport og, <del>hvor det er relevant, de berørte</del> regionale og lokale myndigheder. Medlemsstaternes repræsentanter og det berørte tilsynsorgan indbydes til koordinationsudvalgets møder som observatører.</p>

**Begrundelse**

Da de regionale og lokale myndigheder er centrale aktører i transportpolitikken, bør de nødvendigvis være medlemmer af koordinationsudvalgene.

**Ændringsforslag 24**

COM(2013) 29 final

Artikel 7e, stk. 1

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
<p>Europæisk netværk af infrastrukturforvaltere</p> <p>1. Medlemsstaterne skal sikre, at infrastrukturforvalterne deltager og samarbejder i et netværk for at udvikle EU's jernbaneinfrastruktur, især for at sikre en rettidig og effektiv gennemførelse af det transeuropæiske transportnet, herunder hovednetkorridorer, godstogskorridorer i henhold til forordning (EU) nr. 913/2010 og udbygningsplanen for European Rail Traffic Management System (ERTMS) som fastlagt i afgørelse 2012/88/EU.</p> <p>Kommissionen skal være medlem af netværket. Den skal koordinere og støtte netværkets arbejde og, hvis det er hensigtsmæssigt, fremsætte henstillinger til netværket. Den skal sikre et aktivt samarbejde mellem de relevante infrastrukturforvaltere.</p>	<p>Europæisk netværk af infrastrukturforvaltere</p> <p>1. <u>Senest to år efter gennemførelsen af dette direktiv kræver</u> <del>Medlemsstaterne skal sikre</del>, at infrastrukturforvalterne deltager og samarbejder i et netværk for at udvikle EU's jernbaneinfrastruktur, især for at sikre en rettidig og effektiv gennemførelse af det transeuropæiske transportnet, herunder hovednetkorridorer, godstogskorridorer i henhold til forordning (EU) nr. 913/2010 og udbygningsplanen for European Rail Traffic Management System (ERTMS) som fastlagt i afgørelse 2012/88/EU <u>og effektiviteten i det regionale jernbanesamarbejde på tværs af grænserne.</u></p> <p>Kommissionen skal være medlem af netværket. Den skal koordinere og støtte netværkets arbejde og, hvis det er hensigtsmæssigt, fremsætte henstillinger til netværket. Den skal sikre et aktivt samarbejde mellem de relevante infrastrukturforvaltere. <u>Den aflægger rapport om fremskridtene til Regionsudvalget og til netværket af tilsynsorganer, jf. artikel 57, i det mindste hvert andet år.</u></p>

**Begrundelse**

Det europæiske netværk af infrastrukturforvaltere er en god mulighed for at løse problemer vedrørende drift på tværs af grænserne på rette niveau. De lokale myndigheder bør inddrages heri. Netværket af infrastrukturforvaltere bør ligeledes holdes netværket for tilsynsorganer orienteret om udviklingen.

**Ændringsforslag 25**

COM(2013) 29 final

Ny artikel efter artikel 7e

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
	<u>Infrastrukturforvalteren udpeger sin egen repræsentant, der får ansvaret for forbindelserne til de lokale og regionale myndigheder. Denne repræsentant skal være i stand til på infrastrukturforvalterens egne at besvare de lokale og regionale myndigheders anmodninger inden for 5 dage.</u>

**Begrundelse**

Med styrkelsen af infrastrukturforvalternes beføjelser bør de også i højeste grad gøres ansvarlige både på internationalt niveau takket være netværket af infrastrukturforvaltere og på lokalt niveau. De lokale og regionale myndigheders samtalepartner, skal være en one-shop-stop, der er i stand til hurtigt at besvare alle de spørgsmål, han/hun får stillet.

**Ændringsforslag 26**

COM(2013) 29 final

Artikel 10, nyt stykke efter stk. 2

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
	<u>For at garantere en ikke-diskriminerende adgang til stationerne stiller forvalterne af stationerne og perronerne online en klageformular til rådighed for operatørerne og enhver anden ansøger. De berørte tilsynsorganer og kompetente myndigheder modtager årligt en rapport om disse klager.</u>

**Begrundelse**

Den ikke-diskriminerende adgang bør regelmæssigt evalueres, navnlig af de lokale og regionale myndigheder, der har interesse i, at de rejsende nyder godt af et transportudbud af høj kvalitet.

**Ændringsforslag 27**

COM(2013) 29 final

Artikel 11, stk. 2

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

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

### Begrundelse

En måned er for kort til at gøre indvending mod en ny transportforbindelse, der påvirker den økonomiske balance i en kontrakt om offentlig tjeneste.

### Ændringsforslag 28

COM(2013) 29 final

Artikel 13a, stk. 1

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
Fælles information og integrerede billetsystemer	Fælles information og integrerede billetsystemer
1. Medlemsstaterne kan pålægge jernbanevirksomheder, der udfører indenlandsk passagertransport, at deltage i en ordning med fælles information og integrerede billetsystemer i forbindelse med billetudstedelse, gennemgående billetter og reservationer, eller beslutte at beføje kompetente myndigheder til at etablere en sådan ordning, jf. dog bestemmelserne i forordning (EF) nr. 1371/2007 og direktiv 2010/40/EU. Hvis der etableres en sådan ordning, sikrer medlemsstaterne, at den ikke skaber markedsforvridning eller forskelsbehandling mellem jernbanevirksomheder, og at den forvaltes af en offentlig eller privat retlig enhed, eller en sammenslutning af alle jernbanevirksomheder, der udfører passagertransport.	1. Medlemsstaterne <del>kan</del> pålægger jernbanevirksomheder, der udfører indenlandsk passagertransport, at deltage i en ordning med fælles information og integrerede billetsystemer i forbindelse med billetudstedelse, gennemgående billetter og reservationer, eller beslutte at beføje kompetente myndigheder til at etablere en sådan ordning, jf. dog bestemmelserne i forordning (EF) nr. 1371/2007 og direktiv 2010/40/EU. <u>Hvis Når</u> der etableres en sådan ordning, sikrer medlemsstaterne, at den ikke skaber markedsforvridning eller forskelsbehandling mellem jernbanevirksomheder, og at den forvaltes af en offentlig eller privat retlig enhed, eller en sammenslutning af alle jernbanevirksomheder, der udfører passagertransport.
	<u>Repræsentationen for de lokale og regionale myndigheder har sæde i denne retlige enhed eller i denne sammenslutning og deltager fuldt ud i beslutningstagningen.</u>

### Begrundelse

Denne artikel er det retlige grundlag for målsætningen om at harmonisere billetsystemerne på et konkurrencepræget marked. Den gør det muligt at behandle de forskellige problemer omkring billetsystemerne på de stationer, der forvaltes af de traditionelle operatører.

Kravet om, at de virksomheder, der varetager national transport, skal deltage i et nationalt informations-system bør gøres obligatorisk, da udviklingen af tilknyttede tjenester er en betydningsfuld faktor med hensyn til at gøre offentlige transportmåder attraktiv, navnlig transport ad jernbane. Derfor bør de lokale myndigheder have sæde i systemets styringsorganer.

**Ændringsforslag 29**

COM(2013) 29 final

Artikel 59, nyt stykke efter stk. 3

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
	<p><u>Med forbehold af artikel 13, stk. 3 i dette direktiv og direktivet om fragtttransport, er de integrerede virksomheder, der forvalter infrastrukturer på mindre end 150 km, eller som kun varetager jernbanetjenester i nærområder, ikke underlagt artikel 7, 7a og 7c, når disse tjenester består i sekundær forvaltning af søhavneinfrastrukturer eller strukturer ved havne ad indre vandveje.</u></p>

**Begrundelse**

Dette ændringsforslag sigter mod at undtage små jernbanenet og lokale jernbanenet, der opfylder lokale behov og er af meget begrænset størrelse, fra anvendelsesområdet for artikel 7, 7a og 7c. Der mindes desuden om den ikke-diskriminerende adgang til tjenestefaciliteterne.

**Ændringsforslag 30**

COM(2013) 29 final

Artikel 59, nyt stykke efter stk. 3

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
	<p><u>De vertikalt integrerede virksomheder, der forvalter de specifikke investeringsprojekter, der er omhandlet i artikel 32, stk. 3 i dette direktiv, og som er i direkte konkurrence med andre transportformer, er ikke omfattet af artikel 7, 7a og 7c.</u></p>

**Begrundelse**

Dette ændringsforslag, der er på linje med andre bestemmelser i direktiv 2012/34/EU, sigter mod at undtage fra artikel 7, 7a og 7c de »særlige investeringsprojekter«, hvis rentabilitet kun er sikret på meget lang sigt.

**Ændringsforslag 31**

COM(2013) 27 final

Betragtning 29

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
<p>(29) For effektivt at sikre at agenturet løser sine opgaver, bør medlemsstaterne og Kommissionen være repræsenteret i en bestyrelse, som har beføjelse til at fastlægge budgettet og godkende agenturets årlige og flerårige arbejdsprogrammer.</p>	<p>(29) For effektivt at sikre at agenturet løser sine opgaver, bør medlemsstaterne og Kommissionen være repræsenteret i en bestyrelse, som har beføjelse til at fastlægge budgettet og godkende agenturets årlige og flerårige arbejdsprogrammer, <u>og Regionsudvalget og de repræsentative organer skal høres om disse.</u></p>

**Begrundelse**

Netværket af repræsentative organer i jernbanesektoren og Regionsudvalget bør høres inden for rammerne af Det Europæiske Jernbaneagenturs årlige og flerårige arbejdsprogram, da de berøres af Det Europæiske Jernbaneagenturs resultater og arbejdsprioriteter.

**Ændringsforslag 32**

COM(2013) 27 final

Artikel 33, stk. 5

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
De nationale myndigheder, som er ansvarlige for udstedelsen af de i stk. 2, litra c) og d), nævnte licenser og certifikater, giver inden en måned agenturet meddelelse om enhver individuel beslutning om udstedelse, fornyelse, ændring eller tilbagekaldelse af disse licenser og certifikater.	De nationale myndigheder, som er ansvarlige for udstedelsen af de i stk. 2, litra c) og d), nævnte licenser og certifikater, giver inden en måned agenturet meddelelse om enhver individuel beslutning om udstedelse, fornyelse, ændring, <u>afslag på</u> eller tilbagekaldelse af disse licenser og certifikater <u>med behørig begrundelse herfor. Agenturet ratificerer eller tilbagekalder de enkelte beslutninger inden en måned og hører de berørte parter.</u>

**Begrundelse**

Sigtet er at forhindre, at de nationale myndigheder udtømmer mulighederne for at klage over deres beslutninger ved instanser, der ligger forud for EU-Domstolen, og derfor bør Det Europæiske Jernbaneagentur inddrages i ratifikationen eller tilbagekaldelsen af de nationale beslutninger, som er i modstrid med tanken bag det fælles europæiske jernbaneområde.

**Ændringsforslag 33**

COM(2013) 27 final

Artikel 48, stk. 5

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
5. Bestyrelsen vedtager desuden senest den 30. november hvert år et strategisk flerårigt arbejdsprogram, der revideres jævnligt. Der tages hensyn til Kommissionens udtalelse. Europa-Parlamentet og de i artikel 34 omhandlede netværk høres om udkastet hertil. Det vedtagne flerårige arbejdsprogram sendes til medlemsstaterne, Europa-Parlamentet, Rådet, Kommissionen og de netværk, der er omhandlet i artikel 34.	5. Bestyrelsen vedtager desuden senest den 30. november hvert år et strategisk flerårigt arbejdsprogram, der revideres jævnligt. Der tages hensyn til Kommissionens udtalelse. Europa-Parlamentet, <u>Regionsudvalget</u> og de i artikel 34 omhandlede netværk høres om udkastet hertil. Det vedtagne flerårige arbejdsprogram sendes til medlemsstaterne, Europa-Parlamentet, Rådet, Kommissionen, <u>Regionsudvalget</u> og de netværk, der er omhandlet i artikel 34.

**Begrundelse**

Regionsudvalget bør ligeledes høres inden for rammerne af Det Europæiske Jernbaneagenturs flerårige arbejdsprogram, da de lokale og regionale myndigheder bidrager til finansieringen af det rullende materiel og har en direkte interesse i forbedret interoperabilitet og sikkerhed.

**Ændringsforslag 34**

COM(2013) 27 final

Artikel 54, stk. 1

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
1. Der kan indbringes appelsager for klagenævnene vedrørende afgørelser vedtaget af agenturet i henhold til artikel 12, 16, 17 og 18.	1. Der kan indbringes appelsager for klagenævnene vedrørende afgørelser vedtaget af agenturet i henhold til artikel 12, 16, 17 og 18, <u>eller hvis agenturet ikke træffer afgørelse inden for de fastlagte frister.</u>

**Begrundelse**

Det bør være muligt at indbringe appelsager, hvis agenturet ikke træffer en afgørelse inden for en fastlagt frist.

**Ændringsforslag 35**

COM(2013) 27 final

Artikel 56, stk. 1

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
<p>1. Klagenævnet skal ved behandlingen af klagen handle hurtigt. Det skal, så ofte det er påkrævet, opfordre klagesagens parter til inden for en fastsat frist at fremsætte deres bemærkninger til dets meddelelser eller til meddelelser fra de øvrige parter i klagesagen. Klagesagens parter har ret til at komme med mundtlige indlæg.</p>	<p>1. Klagenævnet skal ved behandlingen af klagen handle hurtigt. Det skal, så ofte det er påkrævet, opfordre klagesagens parter til inden for en fastsat frist at fremsætte deres bemærkninger til dets meddelelser eller til meddelelser fra de øvrige parter i klagesagen. Klagesagens parter har ret til at komme med mundtlige indlæg.</p> <p><u>Klagenævnet behandler alle klager og anmoder i givet fald om relevante oplysninger og tager initiativ til høring af alle relevante parter senest en måned efter modtagelse af klagen. Det behandler alle klager og træffer de fornødne foranstaltninger der kan afhjælpe situationen, og underretter de relevante parter om sin begrundede afgørelse inden for en forud fastsat rimelig frist og under alle omstændigheder senest to måneder efter at have modtaget alle relevante oplysninger. Hvis agenturet ikke reagerer på klagen inden for de fastlagte frister, kan klagenævnet give et påbud, og om nødvendigt også bøder.</u></p>

**Begrundelse**

Det er vigtigt at præcisere de procedurer og frister, som klagenævnet følger under behandlingen af de klager, der fremsendes til det (f.eks. bør det øjeblik, hvor anmodningen betragtes som modtaget, defineres, så det er muligt at beregne fristen, når proceduren er iværksat).

Klagenævnet bør have særlige beføjelser, så dets afgørelser følges, såsom påbud eller bøder (tvangsbøder), navnlig hvis der ikke foretages noget inden for fristerne.

**Ændringsforslag 36**

COM(2013) 27 final

Ny artikel efter artikel 77

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
	<p><u>1. Agenturet træffer sine afgørelser i henhold til artikel 12, 16, 17 og 18 fra og med [2 år efter ikrafttræden af denne forordning]. Indtil dette tidspunkt anvender medlemsstaterne fortsat gældende lovgivning og regler.</u></p>

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
	<p><u>2. Uanset artikel 12, 16, 17 og 18 kan medlemsstaterne fortsat i en yderligere overgangsperiode på 42 måneder fra datoen i stk. 1 udstede certifikater og tilladelser på de betingelser, som Kommissionen fastsætter i gennemførelsesbestemmelserne til disse artikler, jf. artikel 75. Før agenturet træffer sine afgørelser, evaluerer det, om</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <u>det vil sænke jernbanesikkerhedsniveauet og/eller</u></li> <li>— <u>det vil udgøre en tilfældig forskelsbehandling eller en uforholdsmæssig begrænsning af en jernbanetransport-tjeneste.</u></li> </ul> <p><u>Agenturet kan anmode de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder om at omgøre afgørelsen, suspendere den eller trække den tilbage. Hvis det nationale sikkerhedsagentur afviser at skride til handling, kan agenturet forelægge spørgsmålet for Kommissionen og for det udvalg, der er omhandlet i artikel 75.</u></p>

### Begrundelse

På samme måde som det er tilfældet i Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs overgangsperiode, hvad angår ansvaret for godkendelse af fly, bør der fastlægges en mekanisme for Det Europæiske Jernbaneagentur, så der gradvist kan ansættes ekstrapersonale, og så dette kan oplæres til at udføre de nye opgaver.

### Ændringsforslag 37

COM(2013) 30 final

Bilag I, 4.2

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
	<p><u>3. Garantier vedrørende omkostninger</u></p> <p><u>Ved costbenefitanalyse af de foreslåede foranstaltninger skal der navnlig tages hensyn til følgende forhold:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <u>omkostningerne ved den foreslåede foranstaltning</u></li> <li>— <u>fordele for interoperabiliteten ved en udvidelse af anvendelsesområdet til særlige underkategorier af net og køretøjer</u></li> <li>— <u>reduktion af finansieringsomkostninger på grund af stordrift og bedre udnyttelse af køretøjerne</u></li> <li>— <u>reduktion af investerings- og vedligeholdelses/drifts-omkostninger, fordi fremstillings- og vedligeholdelses-virksomhederne udsættes for øget konkurrence</u></li> <li>— <u>miljømæssige fordele på grund af tekniske forbedringer af jernbanesystemet</u></li> <li>— <u>øget sikkerhed i drift.</u></li> </ul> <p><u>Denne vurdering angiver desuden de sandsynlige virkninger for alle berørte operatører og økonomiske agenter</u></p>

**Begrundelse**

Denne del af direktivet (bilag I.2) bør indføres igen, for at der kan udføres en evaluering af de skønnede omkostninger og fordele ved alle tekniske løsninger, der har været genstand for overvejelse, og for hver »teknisk specifikation for interoperabilitet«, så de bedste løsninger kan indføres, navnlig til gavn for de lokale og regionale myndigheder.

Bruxelles, den 8. oktober 2013.

Ramón Luis VALCÁRCEL SISO

*Formand for  
Regionsudvalget*

---