

III

(Förberedande akter)

REGIONKOMMITTÉN

103:E PLENARSESSIONEN DEN 7–9 OKTOBER 2013**Yttrande från Regionkommittén – ”Fjärde järnvägspaketet”***(2013/C 356/16)*

REGIONKOMMITTÉNS STÅNDPUNKT

- Regionkommittén välkomnar kommissionens vilja att komplettera det nödvändiga regelverket för att skapa ett gemensamt järnvägsområde.
- Avregleringen är inte ett ändamål i sig, utan målet måste vara att förbättra utbudet av och kvaliteten på tjänsterna. Öppnandet för konkurrens kan inte bedömas om man inte också beaktar investeringarna i infrastruktur, de faktiska villkoren för hur marknaden fungerar och driftskompatibilitetens tekniska aspekter.
- ReK påminner om att principen om självstyre gör att de lokala myndigheterna kan välja hur de vill organisera sina kollektivtrafiktjänster. Införandet av alltför låga övre gränser för direkttilldelning innebär en kraftig inskränkning av principen om lokala och regionala myndigheters självstyre.
- Regionkommittén välkomnar stärkandet av infrastrukturförvaltarens roll och införandet av samordningskommittéer som ska övervaka den stärkta infrastrukturförvaltarens verksamhet och vaka över hela systemets effektivitet. De lokala myndigheterna bör vara systematiskt delaktiga, och inte bara ”i förekommande fall”.
- Kommittén uppmuntrar till ett snabbt införande av ett europeiskt nätverk för infrastrukturförvaltare, som är nödvändigt för ett välfungerande gemensamt europeiskt järnvägsområde och för den gränsöverskridande samordningen.
- Vi välkomnar stärkandet av rollen för Europeiska järnvägsbyrån, som särskilt syftar till att stödja teknisk driftskompatibilitet och harmonisering av säkerhetsförfarandena för att undvika de stora problem som orsakats av skillnaderna mellan 26 nationella myndigheter.

Föredragande

Pascal MANGIN (FR–EPP), ledamot av regionfullmäktige i Alsace

Referensdokument

Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén om "Fjärde järnvägspaketet – fullborda det gemensamma europeiska järnvägsområdet för att främja konkurrenskraft och tillväxt i EU"

COM(2013) 25 final

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1192/69 om införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning

COM(2013) 26 final

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004

COM(2013) 27 final

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

COM(2013) 28 final

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde vad avser öppnandet av marknaden för inhemsk persontrafik på järnväg och om styrningen av järnvägsinfrastrukturen

COM(2013) 29 final

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (Omarbetning)

COM(2013) 30 final

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om järnvägssäkerhet (Omarbetning)

COM(2013) 31 final

Rapport från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén om de framsteg som gjorts beträffande driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet

COM(2013) 32 final

Rapport från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén om kompetensprofil och uppgifter för övrig ombordpersonal

COM(2013) 33 final

Rapport från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén om genomförandet av direktiv 2007/58/EG om öppnandet av marknaden för internationell persontrafik på järnväg. Följedokument till rådets och Europaparlamentets meddelande om det fjärde järnvägspaketet

COM(2013) 34 final.

I. POLITISKA REKOMMENDATIONER

A. Allmän trafikplikt

REGIONKOMMITTENS STÅNDPUNKT

Allmänna kommentarer

1. Regionkommittén välkomnar kommissionens vilja att komplettera det nödvändiga regelverket för att skapa ett gemensamt järnvägsområde.

2. Regionkommittén påminner om den ståndpunkt som den redan har framfört flera gånger, t.ex. i yttrandet om "Gröna transporter", nämligen att ett av de viktigaste målen för den europeiska transportpolitiken är att se till att transporter av personer och varor, framför allt gränsöverskridande godstransporter och tunga godstransporter, flyttas över från väg till järnväg, som är det mest miljövänliga transportslaget, och att EU med lämpliga åtgärder måste se till att detta mål uppnås, förutsatt att det finns tillräckligt mycket fri kapacitet för detta.

3. Avregleringen är inte ett ändamål i sig, utan målet måste vara att förbättra utbudet av och kvaliteten på tjänsterna. Öppnandet för konkurrens kan inte bedömas om man inte också beaktar investeringarna i infrastruktur, de faktiska villkoren för hur marknaden fungerar och driftskompatibilitetens tekniska aspekter.

4. Kommittén vill inta en helhetssyn som förenar proportionalitet, subsidiaritet och marknadskontroll av en stark tillsynsmyndighet. Vi ställer oss därför positiva till de villkor för proportionalitet i fråga om allmänna tjänster som kommissionen har infört och till tillsynsmyndighetens kontroll av förhållandet mellan kommersiella tjänster och allmänna tjänster.

5. De lokala och regionala myndigheterna bör göras fullt delaktiga i utarbetandet och genomförandet av de järnvägspolitiska åtgärder som direkt påverkar användarna och de behöriga myndigheterna själva.

6. Bättre effektivitet i järnvägssystemet, och särskilt i avtalen om allmän trafik, gynnar de lokala och regionala myndigheterna med tanke på de starka budgetmässiga och finansiella begränsningar som de är utsatta för.

7. ReK påminner om att principen om självstyre gör att de lokala myndigheterna kan välja hur de vill organisera sina kollektivtrafikföretag. Därför får artikel 5.2 inte ifrågasättas,

eftersom den ger möjlighet att använda en intern operatör. Införandet av alltför låga övre gränser för direkttilldelning innebär dock en kraftig inskränkning av principen om lokala och regionala myndigheters självstyre.

8. Kollektivtrafiken måste vara ekonomiskt överkomlig.

Regelverket

Kollektivtrafikplaner

9. Kollektivtrafikplanerna bör ge tillräcklig synlighet och trygghet för operatörerna och användarna av alla transportsätt för att främja intermodalitet. I planerna bör man beakta problem beträffande social och territoriell sammanhållning samt hållbar utveckling.

10. ReK stöder kommissionens begäran om att kollektivtrafikplanerna ska omfatta alla transportsätt. Planerna bör kunna anpassas enkelt av de behöriga lokala myndigheterna, eftersom olika slags förändrade omständigheter kan påverka dem. Man bör dessutom uppmuntra och säkerställa effektivt gränsöverskridande samarbete, särskilt via EGTS, mellan de behöriga myndigheterna så att de samordnar sina kollektivtrafikplaner för de olika transportsätten.

11. ReK vill framhålla att de ytterligare åtaganden som genomförandet av kollektivtrafikplanerna innebär för de lokala myndigheterna inte bör medföra överdrivna organisatoriska och finansiella bördor.

Social ram

12. Vi välkomnar hänvisningarna till den sociala ramen. De bör dock preciseras för att begränsa risken för social dumpning. Samtidigt bör de inte utgöra ett hinder för bättre konkurrenskraft i järnvägssektorn, och de bör uppmuntra personalens mångsidighet.

Urval av leverantörer

13. Tilldelning av avtal om allmän trafik genom upphandling kan under vissa omständigheter ge effektivitetsvinster och besparingar för de behöriga myndigheterna, med likvärdig eller högre kvalitet på tjänsterna.

14. De behöriga lokala myndigheterna bör dock få behålla möjligheten att välja mellan upphandling (delvist eller fullständigt öppnande av avtalet om allmän trafik), drift i egen regi och direkttilldelning. För att undvika monopolmissbruk bör direkttilldelningen omfattas av strängare krav, särskilt vad gäller

kriterier för kvaliteten på tjänsten och inte bara dess pris. Det gäller för trafikhuvudmännen att uppnå öppenhet i fråga om priset i förhållande till de tjänster som tillhandahålls med hjälp av konkurrensutsatta marknader.

15. Kommittén understryker att ett flexibelt förfaringssätt för de behöriga lokala myndigheternas, inklusive regionernas, val av transportoperatör bör beakta utvecklingsgraden på den regionala transportmarknaden i de enskilda medlemsstaterna.

16. Med tanke på att konkurrensen vid vissa upphandlingsförfaranden är ytterst begränsad frågar sig kommittén om upphandlingarna faktiskt är konkurrensutsatta. Kommissionen uppmanas att förtydliga kriterierna för verklig konkurrensutsatt upphandling på grundval av framför allt de administrativa kostnaderna för att lämna anbud och löptiden för de avtal som de behöriga myndigheterna erbjuder.

17. De järnvägsoperatörer som har tillhandahållit allmän trafik måste också ansvara för riktigheten hos de uppgifter som lämnas inom ramen för upphandlingen för att förlänga eller överföra avtalet, inom ramen för affärssekretessen.

Tillträde till marknaden för rullande materiel

18. Förvärvandet av rullande materiel kan utgöra ett hinder för inträde på marknaden.

19. Kommittén vill inte utesluta någon metod för att garantera täckning av restvärdet för denna materiel.

Statligt stöd

20. ReK påminner om att Europaparlamentet och rådet redan har meddelat att de inte går med på att stryka artikel 9 i den gällande förordningen.

21. Vi ansluter oss till Europaparlamentets och rådets avvisande av skyldigheten att systematiskt anmäla alla bidrag till kollektivtrafiktjänster, med tanke på transportsektorns särdrag.

B. Öppnande av marknaderna och styrning

22. Förutsatt att rättvisa konkurrensvillkor och öppenhet för alla europeiska järnvägsföretag samt en marknad utan konkurrenssnedvridning garanteras strikt bör medlemsstaterna ha viss frihet mellan modellen med uppdelning och modellen med integrerade företag för att organisera och utveckla sitt järnvägs-system.

23. Regionkommittén välkomnar störkandet av infrastrukturförvaltarens roll för att rationalisera järnvägssystemet. Infrastrukturförvaltaren måste erbjuda en enda kontaktpunkt för tillträde till nätet, särskilt gentemot huvudmännen. Dess styrelse eller dess tillsynsorgan bör därför omfatta ett kollegium av företrädare för de regionala huvudmännen.

24. Vi välkomnar införandet av samordningskommittéer som ska övervaka den stärkta infrastrukturförvaltarens verksamhet och vaka över hela systemets effektivitet. De lokala myndigheterna bör vara systematiskt delaktiga, och inte bara "i förekommande fall".

25. Det bör utses kontaktpersoner inom infrastrukturförvaltaren som särskilt ägnar sig åt kontakter med de lokala och regionala myndigheterna.

26. ReK påminner om att proportionalitets- och subsidiaritetsprinciperna måste tillämpas, särskilt när kommissionen vill ha nya beslutsbefogenheter.

27. Kommittén uppmuntrar till ett snabbt införande av ett europeiskt nätverk för infrastrukturförvaltare, som är nödvändigt för ett välfungerande gemensamt europeiskt järnvägsområde och för den gränsöverskridande samordningen.

28. Stationsförvaltarna måste göras ansvariga gentemot de lokala och regionala myndigheterna, eftersom järnvägsstationerna spelar en viktig roll för ett områdes attraktivitet.

29. Avregleringen är inte ett ändamål i sig, utan målet måste vara att förbättra utbudet av och kvaliteten på tjänsterna. Erfarenheterna av att öppna marknaderna för persontrafik på järnväg mellan städerna för konkurrens är dock ännu alltför begränsade i Europa. Öppnandet bör uppmuntras, samtidigt som man skyddar de allmänna tjänsterna och reglerar öppnandet på grundval av principen om äventyrande av dessa tjänsters ekonomiska jämvikt.

30. Kommittén konstaterar att det är viktigt att bevara de nuvarande bestämmelser som ger de företag som är infrastrukturförvaltare och operatörer och som erbjuder tjänster med lokal karaktär på en viss fastställd järnvägsinfrastruktur med begränsad storlek möjlighet att fortsätta sin verksamhet på grundval av nu gällande principer. En sådan lokal infrastruktur får inte vara längre än 150 km.

31. Vi välkomnar hänvisningarna till den sociala ramen. De bör dock preciseras för att begränsa risken för social dumpning. Samtidigt bör de inte utgöra ett hinder för bättre konkurrenskraft i järnvägssektorn, och de bör uppmuntra personalens mångsidighet.

32. Kommittén stöder regleringsorganens ökade befogenheter och uppmuntrar till samarbete mellan dem på europeisk nivå, särskilt när det gäller att bedöma om en tjänsts ekonomiska jämvikt är äventyrad. De lokala och regionala myndigheterna bör också få rimlig tid på sig för att vända sig till regleringsorganen vid tvivel om att en sådan jämvikt föreligger.

33. Biljettförsäljningen är en integrerad del av öppnandet av marknaderna. Det krävs bättre samordning mellan järnvägsföretagen och med de behöriga lokala och regionala myndigheterna på detta område.

34. Kravet på att företag som bedriver inhemsk trafik ska delta i ett nationellt (intermodalt) informationssystem om utbud och biljetter bör göras obligatoriskt, eftersom utvecklingen av de tillhörande tjänsterna är betydelsefull för att öka kollektivtrafikens, särskilt järnvägens, attraktivitet.

C. Teknisk pelare

35. Regionkommittén delar kommissionens analys av de största problemen och begränsningarna i den gällande EU-lagstiftningen vad gäller tekniska frågor.

36. Vi välkomnar stärkandet av rollen för Europeiska järnvägsbyrån, vars säte ligger i Valenciennes, som särskilt syftar till

att stödja teknisk driftskompatibilitet och harmonisering av säkerhetsförfarandena, påskynda införandet av ett enda godkännande för att ta fordon i bruk och stärka järnvägsbyråns befogenheter för att undvika de stora problem som orsakats av skillnaderna mellan 26 nationella myndigheter. Fordon som enbart ska användas i inrikestrafik kan även fortsättningsvis godkännas av de nationella säkerhetsmyndigheterna.

37. Man bör dock medge en övergångsperiod innan järnvägsbyrån fullt ut ska kunna fullgöra sina nya uppgifter.

38. Kommittén stöder kommissionens mål att antalet nationella regler ska minska genom att man upphäver överflödiga regler och regler som strider mot EU-rätten eller de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet.

39. ReK välkomnar kommissionens förslag om järnvägsbyråns roll och om att inrätta en överklagandeinstans inom byrån. Kommissionen föreslår att järnvägsbyråns roll ska stärkas och att byrån ska fungera som en enda kontaktpunkt för beslut om fordon och säkerhetsintyg för järnvägsföretagen. Därför måste järnvägsbyråns befogenheter, resurser (ekonomiska och mänskliga) och ansvar förstärkas och förtydligas. Detsamma gäller för överklagandenämnden.

40. Regionkommittén bör göras delaktig i utarbetandet av järnvägsbyråns program.

41. Man får inte glömma kostnadsnyttoanalyserna av åtgärderna för driftskompatibilitet och särskilt deras inverkan på de lokala och regionala myndigheterna.

II. ÄNDRINGSREKOMMENDATIONER

Ändringsrekommendation 1

COM(2013) 28 final

Nytt skäl efter skäl 9

Kommissionens förslag	ReKs ändringsrekommendation
	<u>Reciprocitetsprincipen är ett viktigt medel för att motverka konkurrenssnedvridning, och den bör tillämpas på företag från tredjeländer som vill delta i upphandlingsförfaranden inom unionen.</u>

Motivering

Operatörer från tredjeländer bör inte ges möjlighet att delta i konkurrenssatta upphandlingsförfaranden i EU:s medlemsstater så länge som de berörda tredjeländerna inte har öppnat sin egen marknad för operatörer från EU-medlemsstaterna.

Ändringsrekommendation 2

COM(2013) 28 final

Skäl 15

Kommissionens förslag	ReK:s ändringsrekommendation
Förberedandet av järnvägsföretagen för obligatorisk konkurrensumsatt upphandling av avtal om allmän trafik kräver en del extra tid så att de företag som tidigare har tilldelats sådana avtal direkt på ett effektivt och hållbart sätt kan omstruktureras. Därför krävs det övergångsåtgärder för avtal som direkttilldelas mellan förordningens ikraftträdandedatum och den 3 december 2019.	Förberedandet av järnvägsföretagen för obligatorisk konkurrensumsatt upphandling av avtal om allmän trafik kräver en del extra tid så att de företag som tidigare har tilldelats sådana avtal direkt på ett effektivt och hållbart sätt kan omstruktureras. Därför krävs det övergångsåtgärder för avtal som direkttilldelas mellan förordningens ikraftträdandedatum och den 3 december 2019.

Ändringsrekommendation 3

COM(2013) 28 final

Skäl 18

Kommissionens förslag	ReK:s ändringsrekommendation
(18) I samband med ändringarna av förordning (EG) nr 994/98 (bemyndigandeförordningen) har kommissionen även föreslagit en ändring av förordning (EG) nr 1370/2007. I syfte att harmonisera tillvägagångssättet när det gäller gruppundantagsförordningar på området statligt stöd bör stöd för samordning av transporter eller ersättning för allmän trafikplikt enligt artikel 93 i fördraget inkluderas i bemyndigandeförordningens tillämpningsområde, i enlighet med förfarandena i artiklarna 108.4 och 109 i fördraget.	(18) I samband med ändringarna av förordning (EG) nr 994/98 (bemyndigandeförordningen) har kommissionen även föreslagit en ändring av förordning (EG) nr 1370/2007. I syfte att harmonisera tillvägagångssättet när det gäller gruppundantagsförordningar på området statligt stöd bör stöd för samordning av transporter eller ersättning för allmän trafikplikt enligt artikel 93 i fördraget inkluderas i bemyndigandeförordningens tillämpningsområde, i enlighet med förfarandena i artiklarna 108.4 och 109 i fördraget.

Motivering

Hänskjutningen av principen om undantag från skyldigheten att anmäla ersättningar till en annan text skulle ändra hela systematiken i förordningen om allmän trafikplikt och medföra en allvarlig risk för rättsosäkerhet för kollektivtrafiken.

Ändringsrekommendation 4

COM(2013) 28 final

Artikel 2 c

Kommissionens förslag	ReK:s ändringsrekommendation
(c) <i>behörig lokal myndighet</i> : en behörig myndighet vars geografiska behörighetsområde inte är nationellt utan avser transportbehoven i en tätort eller ett landsbygdsområde.	(c) <i>behörig lokal myndighet</i> : en behörig myndighet vars geografiska behörighetsområde inte är nationellt utan täcker en medlemsstats hela territorium eller avser transportbehoven i <u>en region eller</u> en tätort eller ett landsbygdsområde, <u>inklusive på gränsöverskridande nivå.</u>

Motivering

"Inte är nationellt" kan ha två betydelser: att inte en medlemsstats hela territorium täcks eller att territoriet för en behörig lokal myndighet befinner sig i två eller fler medlemsstater. Definitionen måste förtydligas för att ta hänsyn till uppkomsten av huvudmän med gränsöverskridande befogenheter.

Dessutom måste regionerna entydigt omfattas av denna förordning.

Ändringsrekommendation 5

COM(2013) 28 final

Artikel 2 e

Kommissionens förslag	ReK:s ändringsrekommendation
All kollektivtrafik som går utöver vad som krävs för att uppnå nätverkseffekter på lokal eller regional nivå eller på en nivå under den nationella nivån ska uteslutas från tillämpningsområdet för allmän trafikplikt.	e) All kollektivtrafik som går utöver vad som krävs för att uppnå nätverkseffekter på lokal eller regional nivå eller på en nivå under den nationella nivån ska uteslutas från tillämpningsområdet för allmän trafikplikt. All kollektivtrafik som bidrar till att uppnå nätverkseffekter på lokal eller regional nivå eller på en nivå under den nationella nivån ska omfattas av tillämpningsområdet för allmän trafikplikt. Dessa nätverkseffekter kan härröra från en kombination av lönsamma och olönsamma linjer.

Motivering

Om en regional transportlinje befinner sig i ekonomisk jämvikt eller går med vinst måste den kunna integreras i ett avtal om allmän trafik med andra linjer som går med förlust så att vinsten kan bidra till finansieringen av dessa och man vid behov kan optimera de tekniska medel som krävs för driften.

Ändringsrekommendation 6

COM(2013) 28 final

Artikel 2a.1

Kommissionens förslag	ReK:s ändringsrekommendation
(1) De behöriga myndigheterna ska upprätta och regelbundet uppdatera kollektivtrafikplaner som omfattar alla relevanta transportsätt för det område som de ansvarar för.	(1) De behöriga myndigheterna ska upprätta och regelbundet uppdatera kollektivtrafikplaner som omfattar alla relevanta transportsätt för det område som de ansvarar för. <u>Dessa skyldigheter ska enbart gälla för tätorter med mer än 100 000 invånare.</u>
I dessa kollektivtrafikplaner ska myndigheterna definiera målen och medlen för kollektivtrafikpolitiken för alla berörda transportsätt för det område som de ansvarar för. Planerna ska minst innehålla följande:	I dessa kollektivtrafikplaner ska myndigheterna definiera målen och medlen för kollektivtrafikpolitiken för alla berörda transportsätt för det område som de ansvarar för. Planerna ska minst innehålla följande:
(a) Nätets eller linjernas struktur.	(a) Nätets eller linjernas struktur.
(b) Grundkrav som ska uppfyllas av kollektivtrafikanbudet, exempelvis tillgänglighet, territoriella förbindelser, säkerhet, samtrafik mellan järnvägslinjer och mellan järnväg och andra transportsätt vid viktiga kommunikationsnav, anbudsuppgifter som driftstider, turtäthet och miniminivå av kapacitetsutnyttjande.	(b) Grundkrav som ska uppfyllas av kollektivtrafikanbudet, exempelvis tillgänglighet, territoriella förbindelser, säkerhet, samtrafik mellan järnvägslinjer och mellan järnväg och andra transportsätt vid viktiga kommunikationsnav, anbudsuppgifter som <u>driftstider, tidtabellsprinciper, och</u> turtäthet <u>och</u> miniminivå av kapacitetsutnyttjande.

Kommissionens förslag	ReK:s ändringsrekommendation
(c) Kvalitetsstandarder avseende sådant som utrustningsfunktioner för hållplatser och rullande materiel, punktlighet och tillförlitlighet, renhållning, kundservice och information, handläggning av och gottgörelse vid klagomål, övervakning av tjänstens kvalitet.	(c) Kvalitetsstandarder avseende sådant som utrustningsfunktioner för hållplatser och rullande materiel, punktlighet och tillförlitlighet, renhållning, kundservice och information, handläggning av och gottgörelse vid klagomål, övervakning av tjänstens kvalitet.
(d) Principer i taxepolitiken.	(d) Principer i taxepolitiken.
(e) Operativa krav som transport av cyklar, trafikledning, beredskapsplan i händelse av störningar.	(e) Operativa krav som transport av cyklar, trafikledning, beredskapsplan i händelse av störningar.
När de behöriga myndigheterna utarbetar planer för kollektivtrafik ska de framförallt ta hänsyn till gällande regler om passagerarrättigheter samt om social-, sysselsättnings- och miljöskydd.	(f) <u>Krav på social och territoriell sammanhållning.</u> När de behöriga myndigheterna utarbetar planer för kollektivtrafik ska de framförallt ta hänsyn till gällande regler om passagerarrättigheter samt om social-, sysselsättnings- och miljöskydd <u>för att förebygga dumpning inom dessa områden.</u> <u>Kollektivtrafikplanerna ska läggas fram för regleringsorganet för yttrande en månad innan de offentliggörs.</u> <u>De behöriga myndigheterna ska samarbeta för att samordna informationen i sina respektive kollektivtrafikplaner och ska fastställa gemensamma kollektivtrafikplaner för regional gränsöverskridande trafik.</u>
De behöriga myndigheterna ska efter att ha samrått med berörda parter anta kollektivtrafikplaner och offentliggöra dem. De berörda parter som ska beaktas vid tillämpning av denna förordning är minst trafikföretag, infrastrukturförvaltare, i förekommande fall, och representativa passagerar- och arbetstagarorganisationer.	De behöriga myndigheterna ska efter att ha samrått med berörda parter anta kollektivtrafikplaner och offentliggöra dem. De berörda parter som ska beaktas vid tillämpning av denna förordning är minst trafikföretag, infrastrukturförvaltare, i förekommande fall, och representativa passagerar- och arbetstagarorganisationer. <u>Tidigare eller nuvarande tillhandahållare av allmän trafik ska förse de behöriga myndigheterna med de nödvändiga uppgifterna inom en månad efter begäran från dessa myndigheter, även när det handlar om myndigheter i en grannmedlemsstat.</u>

Motivering

Kollektivtrafikplanerna kan utgöra betungande extra skyldigheter som inte har någon betydelse för tåg på stambanor som omfattas av avtal om fysisk planering. Enligt ändringsrekommendationen bör skyldigheten begränsas till tätorter med en viss storlek.

Med tanke på drifttidernas komplexitet och föränderlighet (som inte orsakas av de behöriga myndigheterna) är det mer realistiskt att ta hänsyn till tidtabellsprinciperna i en kollektivtrafikplan.

På linjer med få passagerare kan ett åtagande om miniminivå av kapacitetsutnyttjande påverka den berörda allmänna tjänsten negativt och skulle således strida mot den behöriga myndighetens intresse.

Intermodalitet och gränsöverskridande samordning måste uppmuntras.

För kollektivtrafikplanerna krävs noggranna uppgifter om marknadsutvecklingen för de olika transportsätten. Marknadsaktörerna förfogar över de viktigaste källorna till information och måste därför dela dem med de offentliga myndigheterna.

Ändringsrekommendation 7

COM(2013) 28 final

Artikel 2a.4

Kommissionens förslag	ReK:s ändringsrekommendation
Specifikationerna av den allmänna trafikplikten och den relaterade ersättningen för den ekonomiska nettoeffekten av denna ska innebära att	Specifikationerna av den allmänna trafikplikten och den relaterade ersättningen för den ekonomiska nettoeffekten av denna ska innebära att
(a) kollektivtrafikplanens mål uppnås på det mest kostnadseffektiva sättet,	(a) kollektivtrafikplanens mål uppnås på det mest kost- nadseffektiva sättet,

Ändringsrekommendation 8

COM(2013) 28 final

Artikel 4.8

Kommissionens förslag	ReK:s ändringsrekommendation
8. De behöriga myndigheterna ska för alla intresserade parter tillgängliggöra all relevant information för utarbetandet av en offert under ett konkurrensutsatt upphandlingsförfarande.	8. De behöriga myndigheterna ska för alla intresserade parter tillgängliggöra all relevant information för utarbetandet av en offert under ett konkurrensutsatt upphandlingsförfarande. <u>Infrastrukturförvaltarna och de järnvägsföretag som utför eller har utfört avtalet om allmän trafik ska hjälpa de behöriga myndigheterna att tillhandahålla alla relevanta uppgifter. De ska ansvara för riktigheten i de uppgifter som lämnas till den behöriga myndigheten.</u>
Detta ska inbegripa passagerarnas efterfrågan, biljettpriser, kostnader och intäkter relaterade till den kollektivtrafik som omfattas av upphandlingen samt upplysningar om infrastrukturspecifikationer som är av betydelse för driften av nödvändiga fordon eller rullande materiel, så att de får möjlighet att utarbeta väl underbyggda affärsplaner. Järnvägsinfrastrukturförvaltare ska stödja de behöriga myndigheterna genom att tillhandahålla alla relevanta infrastrukturspecifikationer.	Detta ska inbegripa passagerarnas efterfrågan, biljettpriser, kostnader och intäkter relaterade till den kollektivtrafik som omfattas av upphandlingen samt upplysningar om infrastrukturspecifikationer som är av betydelse för driften av nödvändiga fordon eller rullande materiel, så att de får möjlighet att utarbeta väl underbyggda affärsplaner. Järnvägsinfrastrukturförvaltare ska stödja de behöriga myndigheterna genom att tillhandahålla alla relevanta infrastrukturspecifikationer.
Bristande efterlevnad av ovannämnda bestämmelser ska bli föremål för den prövning av lagenligheten som föreskrivs i artikel 5.7.	Bristande efterlevnad av ovannämnda bestämmelser ska bli föremål för den prövning av lagenligheten som föreskrivs i artikel 5.7. <u>Den nuvarande operatören av en linje eller ett nät som är föremål för ett konkurrensutsatt upphandlingsförfarande ska gratis förse den behöriga myndigheten med de fullständiga och detaljerade uppgifter som krävs för att förbereda upphandlingen, särskilt vad gäller efterfrågan på resor och intäkterna från persontrafiken, inom ramen för affärssekretessen.</u> <u>Den tidigare operatören och infrastrukturförvaltaren ska ersätta övriga operatörer för eventuella förluster som beror på att anbud lämnats på grundval av felaktiga eller ofullständiga uppgifter.</u>

Motivering

Uppgifter från infrastrukturförvaltaren är inte tillräckliga, eftersom de inte omfattar järnvägsoperatörens affärsuppgifter. De tidigare och/eller nuvarande operatörerna, särskilt de historiska operatörerna, måste tillhandahålla uppgifter för att trygga icke-diskriminerande tillgång till informationen. Detta är nödvändigt, för annars riskerar man att ålägga de behöriga myndigheterna skyldigheter som de inte kan fullgöra.

Ändringsrekommendation 9

COM(2013) 28 final

Artikel 5, ny punkt efter punkt 3

Kommissionens förslag	ReK:s ändringsrekommendation
	<u>Den behöriga myndigheten får utesluta operatörer från tredjeländer från det konkurrensutsatta upphandlingsförfarandet om dessa tredjeländer inte föreskriver att företag från unionens medlemsstater får delta i konkurrensutsatta upphandlingsförfaranden.</u>

Motivering

Operatörer från tredjeländer bör inte ges möjlighet att delta i konkurrensutsatta upphandlingsförfaranden i EU:s medlemsstater så länge som de berörda tredjeländerna inte har öppnat sin egen marknad för operatörer från EU-medlemsstaterna.

Ändringsrekommendation 10

COM(2013) 28 final

Artikel 5.4

Kommissionens förslag	ReK:s ändringsrekommendation
4. Om det inte är förbjudet enligt nationell lagstiftning får de behöriga myndigheterna besluta att direkttilldela avtal om allmän trafik	4. Om det inte är förbjudet enligt nationell lagstiftning får de behöriga myndigheterna besluta att direkttilldela avtal om allmän trafik
(a) om avtalets genomsnittliga årsvärde uppskattas vara mindre än 1 000 000 euro eller mindre än 5 000 000 euro för ett avtal om allmän trafik som inbegriper kollektivtrafik på järnväg eller	(a) om avtalets genomsnittliga årsvärde uppskattas vara mindre än 1 000 000 euro eller mindre än 5 000 000 euro för ett avtal om allmän trafik som inbegriper kollektivtrafik på järnväg eller
(b) om avtalet avser tillhandahållande av mindre än 300 000 kilometer kollektivtrafik eller mindre än 150 000 kilometer för ett avtal om allmän trafik som inbegriper kollektivtrafik på järnväg.	(b) om avtalet avser tillhandahållande av mindre än 300 000 kilometer kollektivtrafik eller mindre än 150 000 500 000 kilometer för ett avtal om allmän trafik som inbegriper kollektivtrafik på järnväg.

Motivering

Den av kommissionen föreslagna tröskeln på 150 000 kilometer per år för kollektivtrafik på järnväg utesluter i praktiken alla järnvägslinjer där detta transportsätt skulle vara relevant. Med en tröskel på 500 000 kilometer kan man begränsa undantagen från regeln om upphandling till enkelspåriga linjer med en längd som är relevant för järnvägstransport och en avgångsfrekvens som gör järnvägstransport bärkraftig.

Ändringsrekommendation 11

COM(2013) 28 final

Artikel 5, ny punkt efter punkt 4

Kommissionens förslag	ReK:s ändringsrekommendation
	<u>Beslutet om att direkttilldela trafik ska inom två månader översändas för samråd till det regleringsorgan som avses i artikel 55 i direktiv 2012/34/EU.</u>

Motivering

Denna nya punkt gör det möjligt för det behöriga regleringsorganet att delta i arbetet med att organisera järnvägstrafiken utan att de behöriga lokala myndigheternas rättigheter att direkttilldela trafik till interna operatörer begränsas. Med punkten förtydligas samtidigt ramarna för direkttilldelningen i syfte att minska risken för oligopolsituationer.

Ändringsrekommendation 12

COM(2013) 28 final

Artikel 5, ny punkt efter punkt 6

Kommissionens förslag	ReK:s ändringsrekommendation
	<u>Om det inte är förbjudet enligt nationell lagstiftning får de behöriga myndigheterna fatta beslut om direkttilldelning av avtal om allmän trafik som rör järnvägstransport med undantag av annan spårbunden trafik som tunnelbana och spårvagnar. Med avvikelse från artikel 4.3 får löptiden för sådana avtal inte överstiga 10 år, utom när artikel 4.4 ska tillämpas.</u> <u>Om avtalet redan har direkttilldelats och indikatorerna för tjänstekvaliteten sjunker med mer än 10 % i genomsnitt under avtalets hela löptid av skäl som kan tillskrivas kollektivtrafikföretaget ska avtalet emellertid bli föremål för upphandling när det löper ut. Sex månader efter antagandet av denna förordning ska kommissionen genom delegerade akter fastställa kvaliteten utifrån en rad resultatindikatorer, bl.a. för punktlighet.</u>

Motivering

Möjligheten till direkttilldelning bör återinföras, men den bör begränsas tidsmässigt. Om direkttilldelningen inte fungerar tillfredsställande bör den behöriga myndigheten automatiskt vara tvungen att välja upphandling nästa gång.

Ändringsrekommendation 13

COM(2013) 28 final

Artikel 5a.2

Kommissionens förslag	ReK:s ändringsrekommendation
[...]	[...]

Kommissionens förslag	ReK:s ändringsrekommendation
Den behöriga myndigheten får uppfylla kravet i det första stycket på något av följande sätt:	Den behöriga myndigheten får uppfylla kravet i det första stycket på något av följande <u>olika sätt som främjar stordriftsfördelar, t.ex. följande:</u>
(a) Genom att själv anskaffa den rullande materiel som används för fullgörandet av avtalet om allmän trafik i syfte att göra den tillgänglig för det valda kollektivtrafikföretaget till marknadspris eller som en del av avtalet om allmän trafik i enlighet med artikel 4.1 b, artikel 6 och, om tillämpligt, bilagan.	(a) Genom att själv anskaffa den rullande materiel som används för fullgörandet av avtalet om allmän trafik i syfte att göra den tillgänglig för det valda kollektivtrafikföretaget till marknadspris eller som en del av avtalet om allmän trafik i enlighet med artikel 4.1 b, artikel 6 och, om tillämpligt, bilagan.
(b) Genom att ställa en garanti för finansieringen av rullande materiel som används för fullgörandet av avtalet om allmän trafik till marknadspris eller som en del av avtalet om allmän trafik i enlighet med artikel 4.1 b, artikel 6 och, om tillämpligt, bilagan. En sådan garanti får täcka restvärdesrisken och ska respektera berörda regler om statligt stöd när sådana tillämpas.	(b) Genom att ställa en garanti för finansieringen av rullande materiel som används för fullgörandet av avtalet om allmän trafik till marknadspris eller som en del av avtalet om allmän trafik i enlighet med artikel 4.1 b, artikel 6 och, om tillämpligt, bilagan. En sådan garanti får täcka restvärdesrisken och ska respektera berörda regler om statligt stöd när sådana tillämpas.
(c) Genom att i avtalet om allmän trafik åta sig att till marknadspris överta den rullande materielen vid avtalets utgång.	(c) Genom att i avtalet om allmän trafik åta sig att till marknadspris överta den rullande materielen vid avtalets utgång.
	(d) <u>Genom att samarbeta med närbelägna lokala myndigheter för att förfoga över mer rullande materiel.</u>
	(e) <u>Genom att begära bidrag från sin medlemsstat i samband med en av metoderna för att täcka restvärdesrisken för rullande materiel.</u>
[...]	[...]

Motivering

Ingen metod för lokal finansiering bör uteslutas (garanti, övertagande, direkt köp eller andra). Staterna får dock inte undandra sig sitt ansvar och på ett otillbörligt sätt övervältra bördan på de lokala myndigheterna. Lagstiftningen och regelverket måste stimulera marknaden för rullande materiel genom att bland annat främja stordriftsfördelar och lämpliga finansieringsformer.

Ändringsrekommendation 14

COM(2013) 28 final

Artikel 8.2a

Kommissionens förslag	ReK:s ändringsrekommendation
2a. Avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg som direkttilldelas under perioden 1 januari 2013–2 december 2019 får fortsätta tills de löper ut. Under inga omständigheter får de dock fortsätta att gälla efter den 31 december 2022.	2a. Avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg som direkttilldelas under perioden 1 januari 2013 mellan <u>dagen för denna förordnings ikraftträdande och den 2 december 2019</u> får fortsätta tills de löper ut. Under inga omständigheter får de dock fortsätta att gälla efter den 31 december 2022. <u>Detta gäller inte avtal som slutits innan denna förordning trätt i kraft.</u>

Motivering

Dagen för de föreslagna ändringarnas ikraftträdande måste vara densamma som dagen för den ändrade förordningens ikraftträdande. Denna bestämmelse får inte gälla för avtal som slutits innan dess.

Ändringsrekommendation 15

COM(2013) 29 final

Skäl 10

Kommissionens förslag	ReK:s ändringsrekommendation
De befintliga kraven i direktiv 2012/34/EU omfattar endast rättsligt och organisatoriskt oberoende och oberoende i beslutsfattandet. Möjligheten att behålla ett integrerat företag utesluts inte helt så länge som dessa tre kategorier av oberoende garanteras. När det gäller oberoende i beslutsfattandet måste det säkerställas att lämpliga skyddsåtgärder utesluter att ett integrerat företag styr en infrastrukturförvaltares beslutfattande. Även om sådana skyddsåtgärder tillämpas fullt ut går det inte helt att undanröja alla tänkbara möjligheter till diskriminering av konkurrenter i samband med ett vertikalt integrerat företag. Särskilt möjligheten till korssubventionering kvarstår i integrerade strukturer, eller det är åtminstone mycket svårt för regleringsorganen att kontrollera och upprätthålla skyddsåtgärder som införts för att förhindra sådan korssubventionering. En institutionell separering av infrastrukturförvaltning och transportverksamhet är det effektivaste sättet att lösa dessa problem.	De befintliga kraven i direktiv 2012/34/EU omfattar endast rättsligt och organisatoriskt oberoende och oberoende i beslutsfattandet. Möjligheten att behålla ett integrerat företag utesluts inte helt så länge som <u>dessa tre kategorier av oberoende oberoendet mellan förvaltare och operatörer när det gäller de väsentliga uppgifterna, vilka är beslutsfattandet om tilldelning av tåglägen och beslutsfattandet om uttag av avgifter på infrastrukturerna, om stationer, om investeringar och om underhåll</u> , garanteras. När det gäller oberoende i beslutsfattandet måste det säkerställas att lämpliga skyddsåtgärder utesluter att ett integrerat företag styr en infrastrukturförvaltares beslutfattande. <u>Även om sådana skyddsåtgärder tillämpas fullt ut går det inte helt att undanröja alla tänkbara möjligheter till diskriminering av konkurrenter i samband med ett vertikalt integrerat företag. Särskilt möjligheten till korssubventionering kvarstår i integrerade strukturer, eller det är åtminstone mycket svårt för regleringsorganen att kontrollera och upprätthålla skyddsåtgärder som införts för att förhindra sådan korssubventionering. En institutionell separering av infrastrukturförvaltning och transportverksamhet är det effektivaste sättet att lösa dessa problem.</u>

Motivering

Kommissionen utgår ifrån det ideologiska antagandet att en total åtskillnad mellan verksamheterna är den bästa lösningen. Detta är endast ett ideologiskt antagande som inte hör hemma i förslaget till direktiv, som ska vara neutralt i detta hänseende.

Ändringsrekommendation 16

COM(2013) 29 final

Artikel 6.2

Kommissionens förslag	ReK:s ändringsrekommendation
Kommissionen föreslår att artikel 6.2 i direktiv 2012/34/EU ska utgå.	Ändra artikel 6.2 i direktiv 2012/34/EU enligt följande: <u>För att undvika oproportionerligt höga transaktionskostnader får medlemsstaterna bestämma att åtskillnaden kräver att det ska finnas klart avgränsade avdelningar inom ett enda företag, förutsatt att företaget har minst 3 000 anställda och att dess verksamhet är begränsad till lokaltrafik på en infrastruktur på mindre än 150 km.</u>

Motivering

När det handlar om institutionell uppdelning mellan förvaltningen av infrastrukturen och transportverksamheten bör man när det gäller företag vars verksamhet avgränsar sig till tjänster med regional räckvidd rekommendera att de nuvarande bestämmelserna bibehålls. Man bör ta hänsyn till att institutionell uppdelning i fråga om små aktörer som tillhandahåller tjänster på viss avgränsad infrastruktur kan innebära att de fragmenteras avsevärt och att driftkostnaderna ökar, och därmed också de offentligt finansierade ersättningsbeloppen.

Ändringsrekommendation 17

COM(2013) 29 final

Artikel 7.1

Kommissionens förslag	ReK:s ändringsrekommendation
Medlemsstaterna ska se till att infrastrukturförvaltaren utför alla de uppgifter som avses i artikel 3.2 och är oberoende av alla järnvägsföretag.	Medlemsstaterna ska se till att infrastrukturförvaltaren utför alla de uppgifter som avses i artikel 3.2 och är oberoende av alla järnvägsföretag <u>när det gäller de väsentliga uppgifterna, vilka är beslutsfattandet om tilldelning av tåglägen och beslutsfattandet om uttag av avgifter på infrastrukturerna, om stationer, om investeringar och om underhåll.</u>
För att garantera detta oberoende för infrastrukturförvaltaren ska medlemsstaterna säkerställa att infrastrukturförvaltare är organiserade i en enhet som är rättsligt åtskild från alla järnvägsföretag.	För att garantera detta oberoende för infrastrukturförvaltaren <u>ska kan</u> medlemsstaterna <u>säkerställa att infrastrukturförvaltare är organiserade i en enhet som är rättsligt åtskild från alla järnvägsföretag organisera sig fritt, i enlighet med subsidiaritetsprincipen.</u>

Ändringsrekommendation 18

COM(2013) 29 final

Artikel 7.5

Kommissionens förslag	ReK:s ändringsrekommendation
Om infrastrukturförvaltaren, vid ikraftträdandet av detta direktiv, tillhör ett vertikalt integrerat företag får medlemsstaterna bestämma att inte tillämpa punkterna 2–4 i denna artikel. I så fall ska den berörda medlemsstaten se till att infrastrukturförvaltaren utför alla de uppgifter som avses i artikel 3.2 och har faktiskt organisatoriskt och beslutsförmåga oberoende från alla järnvägsföretag i enlighet med de krav som fastställs i artiklarna 7a till 7c.	Om infrastrukturförvaltaren, vid ikraftträdandet av detta direktiv, tillhör ett vertikalt integrerat företag får m Medlemsstaterna får bestämma att inte tillämpa punkterna 2–4 i denna artikel. I så fall ska den berörda medlemsstaten se till att infrastrukturförvaltaren utför alla de uppgifter som avses i artikel 3.2 och har faktiskt organisatoriskt och beslutsförmåga oberoende från alla järnvägsföretag i enlighet med de krav som fastställs i artiklarna 7a till 7c.

Motivering

Ändringen gör det möjligt att återgå till en integrerad modell oberoende av situationen när direktivet träder i kraft.

Ändringsrekommendation 19

COM(2013) 29 final

Artikel 7b.3

Kommissionens förslag	ReK:s ändringsrekommendation
3. Infrastrukturförvaltaren ska ha ett tillsynsorgan som består av företrädare för de slutliga ägarna av det vertikalt integrerade företaget.	3. Infrastrukturförvaltaren ska ha ett tillsynsorgan som består av företrädare för de slutliga ägarna av det vertikalt integrerade företaget <u>och företrädare för de behöriga lokala och regionala myndigheterna, om dessa inte redan är företrädare i infrastrukturförvaltarens styrelse.</u>
[...]	[...]

Motivering

De lokala och regionala myndigheterna är fullvärdiga aktörer i järnvägssystemet. De måste därför ingå i besluts- och kontrollorganen hos infrastrukturförvaltaren, som har ett naturligt monopol. De är förbindelselänken mellan operatörerna och slutanvändarna, vars behov de känner till.

Ändringsrekommendation 20

COM(2013) 29 final

Artikel 7b.5

Kommissionens förslag	ReK:s ändringsrekommendation
5. [...] Andra överföringar av personal än de som avses i led c mellan infrastrukturförvaltaren och de andra juridiska enheterna i det vertikalt integrerade företaget ska endast vara möjliga om det kan säkerställas att känslig information inte kommer att vidarebefordras till de andra juridiska enheterna.	5. Andra överföringar av personal än de som avses i led c mellan infrastrukturförvaltaren och de andra juridiska enheterna i det vertikalt integrerade företaget ska endast vara möjliga. om det kan säkerställas att känslig information inte kommer att vidarebefordras till de andra juridiska enheterna. <u>Den berörda personalen ska dock vara bunden av affärssekretess beträffande sin tidigare verksamhet i enlighet med handelsrättslig praxis.</u>

Motivering

Tillämpning av proportionalitetsprincipen: Begreppet "känslig information" är alltför vagt för att förhindra intern rörlighet inom järnvägskoncernerna. Karensperioder och andra "kinesiska murar" är tillräckliga för att se till att "känslig" information inte sprids mellan filialerna i samma järnvägskoncern. Såsom är brukligt inom handelsrätten måste dock denna personal vara bunden av affärssekretess.

Ändringsrekommendation 21

COM(2013) 29 final

Artikel 7b, ny punkt efter punkt 7

Kommissionens förslag	ReK:s ändringsrekommendation
	<u>Kommissionen ska före den 1 januari 2019 fastställa detaljerade bestämmelser om arbetstagarnas rörlighet för att förebygga dumpning och lönekonkurrens, och i detta sammanhang överväga ett särskilt certifieringsförfarande för ombordpersonal.</u>

Motivering

Det är nödvändigt att i järnvägsbranschen undvika den dumpning och lönekonkurrens som observerats i vägtransport- och sjöfartssektorerna.

Ändringsrekommendation 22

COM(2013) 29 final

Artikel 7c

Kommissionens förslag	ReK:s ändringsrekommendation
Förfarande för kontroll av överensstämmelse	Förfarande för kontroll av överensstämmelse
1. På begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ ska kommissionen bestämma om infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag uppfyller kraven i artikel 7a och i artikel 7b och om genomförandet	1. På begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ ska kommissionen bestämma om infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag uppfyller kraven i artiklarna 7, 7a och i artikel 7b och om genomförandet

Kommissionens förslag	ReK:s ändringsrekommendation
av dessa krav är lämpligt för att säkerställa att alla järnvägsföretag har rättvisa villkor och att det inte finns några konkurrenssnedvridningar på den berörda marknaden.	av dessa krav är lämpligt för att säkerställa att alla järnvägsföretag har rättvisa villkor och att det inte finns några konkurrenssnedvridningar på den berörda marknaden.
2. Kommissionen ska ha rätt att kräva all nödvändig information inom en rimlig tidsfrist från den medlemsstat där det vertikalt integrerade företaget är etablerat. Kommissionen ska rådfråga det/de berörda regleringsorganet/ regleringsorganen och, om så är lämpligt, det nät av regleringsorgan som avses i artikel 57.	2. Kommissionen ska ha rätt att kräva all nödvändig information inom en rimlig tidsfrist från den <u>berörda medlemsstaten</u> där det vertikalt integrerade företaget är etablerat . Kommissionen ska rådfråga det/de berörda regleringsorganet/ regleringsorganen, <u>de berörda behöriga myndigheterna</u> och, om så är lämpligt , det nät av regleringsorgan som avses i artikel 57.
3. Medlemsstaterna får begränsa de tillträdesrättigheter som föreskrivs i artikel 10 för järnvägsföretag som är del av det vertikalt integrerade företag som den berörda infrastrukturförvaltaren tillhör om kommissionen informerar medlemsstaterna om att ingen begäran har gjorts i enlighet med punkt 1 i väntan på att kommissionen ska pröva begäran eller om den, i enlighet med det förfarande som avses i artikel 62.2 beslutar att	3. Medlemsstaterna får begränsa de tillträdesrättigheter som föreskrivs i artikel 10 för järnvägsföretag som är del av det vertikalt integrerade företag som den berörda infrastrukturförvaltaren tillhör om kommissionen informerar medlemsstaterna om att ingen begäran har gjorts i enlighet med punkt 1 i väntan på att kommissionen ska pröva begäran eller om den, i enlighet med det förfarande som avses i artikel 62.2 beslutar att
a) inga adekvata svar på kommissionens informationsbegäran i enlighet med punkt 2 har lämnats, eller	a) inga adekvata svar på kommissionens informationsbegäran i enlighet med punkt 2 har lämnats, eller
b) den berörda infrastrukturförvaltaren inte uppfyller de krav som fastställs i artiklarna 7a och 7b, eller	b) den berörda infrastrukturförvaltaren inte uppfyller de krav som fastställs i artiklarna <u>7</u> , 7a och 7b, eller
c) genomförandet av de krav som fastställs i artiklarna 7a och 7b inte är tillräckligt för att säkerställa rättvisa villkor för alla järnvägsföretag och avsaknaden av konkurrenssnedvridningar i den medlemsstat där den berörda infrastrukturförvaltaren är etablerad.	c) genomförandet av de krav som fastställs i artiklarna 7, 7a och 7b inte är tillräckligt för att säkerställa rättvisa villkor för alla järnvägsföretag och avsaknaden av konkurrenssnedvridningar i den medlemsstat där den berörda infrastrukturförvaltaren är etablerad.
Kommissionen ska fatta ett beslut inom rimlig tid.	Kommissionen ska fatta ett beslut inom rimlig tid <u>30 arbetsdagar</u> .
4. Den berörda medlemsstaten får begära att kommissionen upphäver sitt beslut som hänvisas till i punkt 3, i enlighet med det förfarande som hänvisas till i artikel 62.2 om den medlemsstaten kan visa för kommissionen på ett tillfredsställande sätt att skälen för beslutet inte längre existerar. Kommissionen ska fatta ett beslut inom rimlig tid.	4. Den berörda medlemsstaten får begära att kommissionen upphäver sitt beslut som hänvisas till i punkt 3, i enlighet med det förfarande som hänvisas till i artikel 62.2 om den medlemsstaten kan visa för kommissionen på ett tillfredsställande sätt att skälen för beslutet inte längre existerar. Kommissionen ska fatta ett beslut inom rimlig tid <u>30 arbetsdagar</u> .
5. Med undantag av vad som anges i punkterna 1 till 4 ska det regleringsorgan som avses i artikel 55 övervaka att de krav som anges i artiklarna 7a och 7b fortlöpande är uppfyllda. En sökande ska ha rätt att överklaga till regleringsorganet om den anser att dessa krav inte är uppfyllda. Vid ett sådant överklagande ska regleringsorganet inom de tidsfrister som anges i artikel 56.9 besluta om alla nödvändiga åtgärder för att avhjälpa situationen.	5. Med undantag av vad som anges i punkterna 1 till 4 ska det regleringsorgan som avses i artikel 55 övervaka att de krav som anges i artiklarna <u>7</u> , 7a och 7b fortlöpande är uppfyllda. En sökande ska ha rätt att överklaga till regleringsorganet om den anser att dessa krav inte är uppfyllda. Vid ett sådant överklagande ska regleringsorganet inom de tidsfrister som anges i artikel 56.9 besluta om alla nödvändiga åtgärder för att avhjälpa situationen.

Motivering

Kommissionen diskriminerar vertikalt integrerade företag. Omfattningen av kommissionens kontroller bör vara densamma för integrerade och uppdelade företag. Som alla tillsynsorgan måste kommissionen vara bunden av exakta tidsfrister för att stärka rättssäkerheten för samtliga aktörer.

Ändringsrekommendation 23

COM(2013) 29 final

Artikel 7d.1

Kommissionens förslag	ReK:s ändringsrekommendation
Samordningskommitté	Samordningskommitté
1. Medlemsstaterna ska se till att infrastrukturförvaltare inrättar och organiserar samordningskommittéer för varje nät. Medlemskapet i denna kommitté ska minst vara öppet för infrastrukturförvaltaren, kända sökande i den mening som avses i artikel 8.3 och, på deras begäran, potentiella sökande, deras representativa organisationer, företrädare för användare av gods- och persontrafiken på järnvägarna och, i förekommande fall, regionala och lokala myndigheter. Medlemsstaternas företrädare och det berörda regleringsorganet ska bjudas in till samordningskommitténs möten som observatörer.	1. Medlemsstaterna ska se till att infrastrukturförvaltare inrättar och organiserar samordningskommittéer för varje nät, <u>oavsett om det är nationellt, regionalt eller lokalt</u> . Medlemskapet i denna kommitté ska minst vara öppet för infrastrukturförvaltaren, kända sökande i den mening som avses i artikel 8.3 och, på deras begäran, potentiella sökande, deras representativa organisationer, företrädare för användare av gods- och persontrafiken på järnvägarna och, <u>i förekommande fall, berörda regionala och lokala myndigheter</u> . Medlemsstaternas företrädare och det berörda regleringsorganet ska bjudas in till samordningskommitténs möten som observatörer.

Motivering

I egenskap av viktiga aktörer i transportpolitiken måste de regionala och lokala myndigheterna ovillkorligen ingå i samordningskommittén.

Ändringsrekommendation 24

COM(2013) 29 final

Artikel 7e.1

Kommissionens förslag	ReK:s ändringsrekommendation
Europeiskt nätverk för infrastrukturförvaltare	Europeiskt nätverk för infrastrukturförvaltare
1. Medlemsstaterna ska se till att infrastrukturförvaltarna deltar och samarbetar i ett nätverk för att utveckla unionens järnvägsinfrastruktur, särskilt för att se till att det transeuropeiska transportnätet genomförs snabbt och effektivt, däribland korridorerna för stomnät, godskorridorerna i enlighet med förordning (EU) nr 913/2010 och genomförandet av planerna för införande av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) som fastställs i beslut 2012/88/EU.	1. <u>Inom två år efter genomförandet av detta direktiv ska</u> Medlemsstaterna ska se till <u>kräva</u> att infrastrukturförvaltarna deltar och samarbetar i ett nätverk för att utveckla unionens järnvägsinfrastruktur, särskilt för att se till att det transeuropeiska transportnätet genomförs snabbt och effektivt, däribland korridorerna för stomnät, godskorridorerna i enlighet med förordning (EU) nr 913/2010 och genomförandet av planerna för införande av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) som fastställs i beslut 2012/88/EU, <u>samt att det gränsöverskridande regionala järnvägssamarbetet fungerar effektivt.</u>
Kommissionen ska vara medlem i nätverket. Den ska samordna och stödja arbetet i nätverket och i förekommande fall utfärda rekommendationer till nätverket. Den ska se till att lämpliga infrastrukturförvaltare samarbetar aktivt.	Kommissionen ska vara medlem i nätverket. Den ska samordna och stödja arbetet i nätverket och i förekommande fall utfärda rekommendationer till nätverket. Den ska se till att lämpliga infrastrukturförvaltare samarbetar aktivt. <u>Den ska minst vartannat år lägga fram en lägesrapport om nätverket för Regionkommittén och det nätverk av regleringsorgan som avses i artikel 57.</u>

Motivering

Det europeiska nätverket för infrastrukturförvaltare är en bra möjlighet för att på rätt nivå ta itu med gränsöverskridande driftsproblem. De lokala myndigheterna bör vara delaktiga i det. På samma sätt bör nätverket av regleringsorgan hållas informerat om utvecklingen i nätverket för infrastrukturförvaltare.

Ändringsrekommendation 25

COM(2013) 29 final

Ny artikel efter artikel 7e

Kommissionens förslag	ReK:s ändringsrekommendation
	<u>Infrastrukturförvaltaren ska inom sin organisation utse en företrädare som ansvarar för förbindelserna med de lokala eller regionala myndigheterna. Denna företrädare ska i infrastrukturförvaltarens namn kunna svara på frågor från en lokal eller regional myndighet inom 5 dagar.</u>

Motivering

I och med stärkandet av infrastrukturförvaltarnas befogenheter bör de också ges mer ansvar på internationell nivå, genom nätverket för infrastrukturförvaltare, och på lokal nivå. Som verklig enda kontaktpunkt måste de lokala eller regionala myndigheternas kontaktperson snabbt kunna svara på de frågor han eller hon får.

Ändringsrekommendation 26

COM(2013) 29 final

Artikel 10, ny punkt efter punkt 2

Kommissionens förslag	ReK:s ändringsrekommendation
	<u>För att trygga icke-diskriminerande tillträde till järnvägsstationer ska förvaltarna av järnvägsstationer och deras plattformar göra ett klagomålsformulär tillgängligt på nätet för operatörer och kunder. Regleringsorganen och de berörda behöriga myndigheterna ska få en årlig rapport om dessa klagomål.</u>

Motivering

Det icke-diskriminerande tillträdet måste kunna utvärderas regelbundet, särskilt av de lokala och regionala myndigheterna, som har intresse av att användarna har ett transportutbud av hög kvalitet.

Ändringsrekommendation 27

COM(2013) 29 final

Artikel 11.2

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

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

Motivering

Fristen på en månad är för kort för att göra invändningar mot en ny transporttjänst som påverkar den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmän trafik.

Ändringsrekommendation 28

COM(2013) 29 final

Artikel 13a.1

Kommissionens förslag	ReK:s ändringsrekommendation
Gemensamma informationssystem och integrerade biljettsystem	Gemensamma informationssystem och integrerade biljettsystem
1. Utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EG) nr 1371/2007 och direktiv 2010/40/EU, får medlemsstaterna begära att järnvägsföretag som bedriver inhemsk persontrafik ska delta i ett gemensamt informationssystem och integrerat biljettsystem för leverans av biljetter, direktbiljetter och bokningar, eller besluta att ge behöriga myndigheter befogenhet att införa ett sådant system. Om ett sådant system inrättas ska medlemsstaterna se till att det inte leder till snedvridning på marknaden eller diskriminering mellan järnvägsföretag och att det förvaltas av en offentlig eller privat enhet eller en sammanslutning av alla järnvägsföretag som bedriver persontrafik.	1. Utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EG) nr 1371/2007 och direktiv 2010/40/EU, får ska medlemsstaterna begära att järnvägsföretag som bedriver inhemsk persontrafik ska delta i ett gemensamt informationssystem och integrerat biljettsystem för leverans av biljetter, direktbiljetter och bokningar, eller besluta att ge behöriga myndigheter befogenhet att införa ett sådant system. Om När ett sådant system inrättas ska medlemsstaterna se till att det inte leder till snedvridning på marknaden eller diskriminering mellan järnvägsföretag och att det förvaltas av en offentlig eller privat enhet eller en sammanslutning av alla järnvägsföretag som bedriver persontrafik.
	<u>Ett kollegium av företrädare för de lokala och regionala myndigheterna ska ingå i denna juridiska enhet eller denna sammanslutning och vara fullt delaktigt i dess beslut.</u>

Motivering

Denna artikel utgör den rättsliga grunden för målet att regionerna ska harmonisera biljettsystemet på en konkurrensutsatt marknad. Den ger dem tillfälle att ta itu med de olika problem som uppstått med biljettsystemen vid de järnvägsstationer som förvaltas av de historiska operatörerna.

Kravet på att företag som bedriver inhemsk trafik ska delta i ett nationellt informationssystem bör göras obligatoriskt, eftersom utvecklingen av de tillhörande tjänsterna är betydelsefull för att öka kollektivtrafikens, särskilt järnvägens, attraktivitet. Därför bör de lokala myndigheterna ingå i systemets styrningsorgan.

Ändringsrekommendation 29

COM(2013) 29 final

Artikel 59, ny punkt efter punkt 3

Kommissionens förslag	ReK:s ändringsrekommendation
	<u>Utan att det påverkar artikel 13.3 i detta direktiv och lokal godstransport (s.k. shortliner) ska artiklarna 7 och 7a–7c inte gälla för vertikalt integrerade företag som förvaltar infrastruktur kortare än 150 km eller som enbart tillhandahåller närtrafiktjänster på järnväg, när dessa tjänster avser stödjande förvaltning av infrastruktur i kust- och inlands-hamnar.</u>

Motivering

Syftet med denna ändringsrekommendation är att undanta små järnvägsnät samt närtrafik som tillgodoser lokala och mycket begränsade behov från tillämpningsområdet för artiklarna 7 och 7a–7c. Det påminns också om det icke-diskriminerande tillträdet till anläggningar för tjänster.

Ändringsrekommendation 30

COM(2013) 29 final

Artikel 59, ny punkt efter punkt 3

Kommissionens förslag	ReK:s ändringsrekommendation
	<u>Artiklarna 7 och 7a–7c ska inte gälla för vertikalt integrerade företag som förvaltar sådana särskilda investeringsprojekt som avses i artikel 32.3 i detta direktiv och som är utsatta för direkt konkurrens från andra transportsätt.</u>

Motivering

Denna ändringsrekommendation, som ligger i linje med andra bestämmelser i direktiv 2012/34/EU, syftar till att undanta det specifika fallet med "särskilda investeringsprojekt" vars lönsamhet bara är säkrad på mycket lång sikt från tillämpningsområdet för artiklarna 7 och 7a–7c.

Ändringsrekommendation 31

COM(2013) 27 final

Skäl 29

Kommissionens förslag	ReK:s ändringsrekommendation
(29) För att effektivt kunna kontrollera hur byrån fungerar bör medlemsstaterna och kommissionen vara företrädare i byråns styrelse. Denna styrelse bör ha de befogenheter som är nödvändiga, bland annat för att fastställa budgeten och godkänna de årliga och fleråriga arbetsprogrammen.	(29) För att effektivt kunna kontrollera hur byrån fungerar bör medlemsstaterna och kommissionen vara företrädare i byråns styrelse. Denna styrelse bör ha de befogenheter som är nödvändiga, bland annat för att fastställa budgeten och godkänna de årliga och fleråriga arbetsprogrammen, <u>ämnen som Regionkommittén och de representativa organen bör rådfrågas om.</u>

Motivering

Nätverket av representativa organ från järnvägssektorn och Regionkommittén bör rådfrågas i samband med järnvägsbyråns årliga och fleråriga arbetsprogram, med tanke på att de berörs av byråns resultat och prioriteringar.

Ändringsrekommendation 32

COM(2013) 27 final

Artikel 33.5

Kommissionens förslag	ReK:s ändringsrekommendation
Nationella myndigheter med ansvar för utfärdande av de tillstånd och intyg som avses i leden c och d i punkt 2 ska, inom en månad från det att beslutet fattades, meddela byrån varje enskilt beslut om utfärdande, förnyande, ändring eller upphävande av dessa tillstånd och intyg.	Nationella myndigheter med ansvar för utfärdande av de tillstånd och intyg som avses i leden c och d i punkt 2 ska, inom en månad från det att beslutet fattades, meddela byrån varje enskilt beslut om utfärdande, förnyande, ändring, <u>avslag</u> eller upphävande av dessa tillstånd och intyg, <u>åtföljt av en motivering</u> . <u>Byrån ska godkänna eller upphäva varje beslut inom en månad och höra alla berörda parter.</u>

Motivering

Det gäller att undvika att de nationella myndigheterna uttömmar möjligheterna att överklaga besluten innan EU-domstolen involveras, och därför bör man göra Europeiska järnvägsbyrån delaktig i godkännandet eller upphävandet av nationella beslut som står i strid med idén bakom det gemensamma europeiska järnvägsområdet.

Ändringsrekommendation 33

COM(2013) 27 final

Artikel 48.5

Kommissionens förslag	ReK:s ändringsrekommendation
5. Styrelsen ska också senast den 30 november varje år anta och uppdatera ett strategiskt flerårigt arbetsprogram. Kommissionens yttrande ska beaktas. Europaparlamentet och de nätverk som avses i artikel 34 ska rådfrågas om utkastet. Det antagna fleråriga arbetsprogrammet ska översändas till medlemsstaterna, Europaparlamentet, rådet, kommissionen och till de nätverk som avses i artikel 34.	5. Styrelsen ska också senast den 30 november varje år anta och uppdatera ett strategiskt flerårigt arbetsprogram. Kommissionens yttrande ska beaktas. Europaparlamentet, <u>Regionkommittén</u> och de nätverk som avses i artikel 34 ska rådfrågas om utkastet. Det antagna fleråriga arbetsprogrammet ska översändas till medlemsstaterna, Europaparlamentet, rådet, kommissionen, <u>Regionkommittén</u> och till de nätverk som avses i artikel 34.

Motivering

Även Regionkommittén bör rådfrågas i samband med järnvägsbyråns fleråriga arbetsprogram, med tanke på att de lokala och regionala myndigheterna bidrar till finansieringen av rullande materiel och har ett direkt intresse av att driftskompatibiliteten och säkerheten förbättras.

Ändringsrekommendation 34

COM(2013) 27 final

Artikel 54.1

Kommissionens förslag	ReK:s ändringsrekommendation
1. Beslut som fattats av byrån i enlighet med artiklarna 12, 16, 17 och 18 får överklagas till överklagandenämnden.	1. Beslut som fattats av byrån i enlighet med artiklarna 12, 16, 17 och 18, <u>samt dess underlåtenhet att agera inom de fastställda fristerna</u> , får överklagas till överklagandenämnden.

Motivering

Om järnvägsbyrån inte agerar eller fattar beslut inom de fastställda fristerna måste överklagande vara möjligt.

Ändringsrekommendation 35

COM(2013) 27 final

Artikel 56.1

Kommissionens förslag	ReK:s ändringsrekommendation
1. Under överklagandeförfarandet ska överklagandenämnden agera snabbt. Den ska vid behov anmoda parterna att inom viss tid inkomma med synpunkter på meddelanden från nämnden eller på inlagor från andra parter i överklagandeförfarandet. Parterna i överklagandeförfarandet ska ha rätt att framställa sin sak muntligt.	1. Under överklagandeförfarandet ska överklagandenämnden agera snabbt. Den ska vid behov anmoda parterna att inom viss tid inkomma med synpunkter på meddelanden från nämnden eller på inlagor från andra parter i överklagandeförfarandet. Parterna i överklagandeförfarandet ska ha rätt att framställa sin sak muntligt. <u>Överklagandenämnden ska behandla alla klagomål samt vid behov begära relevanta upplysningar och inleda samråd med de berörda parterna inom en månad från det att klagomålet inkommit. Den ska yttra sig om klagomålet, anta nödvändiga åtgärder för att avhjälpa situationen och underrätta de berörda parterna om sitt motiverade beslut inom en rimlig tid som fastställts på förhand, dock under alla omständigheter inom högst två månader efter det att alla relevanta upplysningar inkommit. Om byrån inte agerar inom de fastställda fristerna får överklagandenämnden utfärda ett föreläggande, vid behov kopplat till ekonomiska påföljder.</u>

Motivering

Det är viktigt att i detalj redogöra för de förfaranden och frister som överklagandenämnden ska tillämpa vid behandlingen av klagomål som inkommer till den (t.ex. bör den tidpunkt då begäran betraktas som inkommen fastställas för att beräkna fristen då förfarandet är inlett).

Överklagandenämnden bör ges särskilda befogenheter för att se till att dess beslut tillämpas, såsom föreläggande eller ekonomiska påföljder (vite), särskilt vid underlåtenhet att agera inom fristerna.

Ändringsrekommendation 36

COM(2013) 27 final

Ny artikel efter artikel 77

Kommissionens förslag	ReK:s ändringsrekommendation
	<u>1. Byrån ska fatta beslut enligt artiklarna 12, 16, 17 och 18 från och med den [2 år efter denna förordnings ikraftträdande]. Fram till detta datum ska medlemsstaterna fortsätta att genomföra tillämplig lagstiftning och tillämpliga föreskrifter.</u>

Kommissionens förslag	ReK:s ändringsrekommendation
	<u>2. Under en extra övergångsperiod på 42 månader från det datum som avses i punkt 1 ska medlemsstaterna fortsätta att utfärda intyg och godkännanden genom undantag från bestämmelserna i artiklarna 12, 16, 17 och 18 enligt de villkor som kommissionen angett i de föreskrifter som antagits för tillämpningen av dessa artiklar i enlighet med artikel 75. Innan besluten utfärdas ska byrån bedöma om</u> — <u>detta skulle sänka nivån på järnvägssäkerheten, och/eller</u> — <u>detta skulle utgöra en godtycklig diskriminering eller en alltför långtgående begränsning av en järnvägstransport-tjänst.</u> <u>Byrån får begära att de berörda nationella säkerhetsmyndigheterna ska ändra beslutet, upphöra att tillämpa det eller upphäva det. Om den nationella säkerhetsmyndigheten vägrar att agera får byrån överlämna ärendet till kommissionen och den kommitté som avses i artikel 75.</u>

Motivering

I likhet med övergångsperioden för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa) vad gäller ansvar för godkännande av flygplan bör det fastställas en mekanism som gör att järnvägsbyrån gradvis kan rekrytera extra personal och utbilda personalen för de nya uppgifterna.

Ändringsrekommendation 37

COM(2013) 30 final

Bilaga I, punkt 4.2

Kommissionens förslag	ReK:s ändringsrekommendation
	<u>3. Kostnadskontroll</u> <u>I kostnadsnyttoanalysen för de föreslagna åtgärderna ska man bland annat beakta följande:</u> — <u>Kostnaden för den föreslagna åtgärden.</u> — <u>Fördelar för driftskompatibiliteten med en utvidgning av tillämpningsområdet till särskilda underkategorier av järnvägsnät och fordon.</u> — <u>Minskade kapitalkostnader och kapitalkrav genom stordriftsfördelar och bättre utnyttjande av fordon.</u> — <u>Minskade investerings-, underhålls- och driftskostnader genom ökad konkurrens mellan tillverkare och underhållsföretag.</u> — <u>Miljöfördelar genom tekniska förbättringar av järnvägs-systemet.</u> — <u>Ökad driftssäkerhet.</u> <u>I bedömningen ska dessutom den sannolika inverkan på alla operatörer och ekonomiska aktörer, inklusive de lokala och regionala myndigheterna, framgå.</u>

Motivering

Denna passage i det gällande direktivet (punkt 4.2 i bilaga I) bör återinföras, så att det görs en bedömning av den uppskattade kostnaden och nyttan beträffande alla planerade tekniska lösningar för alla tekniska specifikationer för driftskompatibilitet, i syfte att genomföra de lämpligaste lösningarna, till gagn för bl.a. de lokala och regionala myndigheterna.

Bryssel den 8 oktober 2013

*Regionkommitténs
ordförande*

Ramón Luis VALCÁRCEL SISO
