

Europeiska unionens officiella tidning

C 430



Svensk utgåva

Meddelanden och upplysningar

femtionionde årgången

22 november 2016

Innehållsförteckning

III Förberedande akter

RÅDET

2016/C 430/01	Rådets ståndpunkt (EU) nr 18/2016 vid första behandlingen inför antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1192/69 om införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning Antagen av rådet den 17 oktober 2016 ⁽¹⁾	1
2016/C 430/02	Rådets motivering: Rådets ståndpunkt (EU) nr 18/2016 vid första behandlingen inför antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1192/69 om införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning	3
2016/C 430/03	Rådets ståndpunkt (EU) nr 19/2016 vid första behandlingen inför antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 1370/2007 vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg Antagen av rådet den 17 oktober 2016 ⁽¹⁾	4
2016/C 430/04	Rådets motivering: Rådets ståndpunkt (EU) nr 19/2016 vid första behandlingen inför antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 1370/2007 vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg	13

SV

⁽¹⁾ Text av betydelse för EES

III

(Förberedande akter)

RÅDET

RÅDETS STÅNDPUNKT (EU) nr 18/2016 VID FÖRSTA BEHANDLINGEN

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

Antagen av rådet den 17 oktober 2016

(Text av betydelse för EES)

(2016/C 430/01)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artiklarna 91 och 109,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽³⁾, och

av följande skäl:

- (1) Rådets förordning (EEG) nr 1192/69 ⁽⁴⁾ gör det möjligt för medlemsstaterna att ersätta 40 angivna järnvägsföretag för betalning av skyldigheter som företag inom andra transportslag inte behöver bekosta. Om reglerna för normalisering tillämpas korrekt leder det till att medlemsstater undantas från skyldigheten att anmäla statligt stöd.
- (2) Det har antagits en rad unionsrättsakter som innebär att marknaderna för godstrafik och internationell persontrafik på järnväg har konkurrensutsatts, och genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU ⁽⁵⁾ har det inrättats vissa grundläggande principer, vilka inbegriper att järnvägsföretag ska förvaltas i enlighet med de principer som gäller för kommersiella företag, att enheter som ansvarar för tilldelning av kapacitet och avgifter

⁽¹⁾ EUT C 327, 12.11.2013, s. 122.

⁽²⁾ EUT C 356, 5.12.2013, s. 92.

⁽³⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 26 februari 2014 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets ståndpunkt vid den första behandlingen av den av den 17 oktober 2016. Europaparlamentets ståndpunkt av den ... (ännu ej offentliggjord i EUT).

⁽⁴⁾ Rådets förordning (EEG) nr 1192/69 av den 26 juni 1969 om införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning (EUT L 156, 28.6.1969, s. 8).

⁽⁵⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (EUT L 343, 14.12.2012, s. 32).

för järnvägsinfrastruktur ska vara separata från enheter som driver järnvägstjänster och att särredovisning ska användas, att alla järnvägsföretag som fått tillstånd i enlighet med unionskriterier ska ha tillträde till järnvägsinfrastruktur på rättvisa och icke-diskriminerande villkor och att infrastrukturförvaltare kan erhålla statlig finansiering.

- (3) Förordning (EEG) nr 1192/69 är inkonsekvent och oförenlig med nu gällande lagstiftningsåtgärder. På en avreglerad marknad där järnvägsföretag konkurrerar direkt med de angivna järnvägsföretagen är det framför allt inte längre lämpligt att behandla dessa två grupper av företag olika.
- (4) För att undanröja inkonsekvenser i unionens rättsordning och bidra till en förenkling genom att avskaffa en rättsakt som har blivit föråldrad bör förordning (EEG) nr 1192/69 därför upphävas.
- (5) Medlemsstaterna får betala ersättning för kostnader för korsningar i enlighet med artikel 8 i direktiv 2012/34/EU. De kan dock behöva tid för att ändra sin nationella rätt och sina administrativa bestämmelser i syfte att beakta upphävandet av förordning (EEG) nr 1192/69. Följaktligen bör detta upphävande inte få verkan omedelbart när det gäller de fall som omfattas av bilaga IV till förordning (EEG) nr 1192/69.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EEG) nr 1192/69 ska upphöra att gälla, med undantag av de bestämmelser i förordningen som är tillämpliga på enhetliga redovisningsregler för de fall av typ IV som omfattas av bilaga IV till den förordningen. De bestämmelserna ska fortsätta att tillämpas till och med den 31 december 2017.

Artikel 2

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

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

Utfärdad i ...

På Europaparlamentets vägnar

...

Ordförande

På rådets vägnar

...

Ordförande

Rådets motivering: Rådets ståndpunkt (EU) nr 18/2016 vid första behandlingen inför antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1192/69 om införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning

(2016/C 430/02)

I. INLEDNING

1. Den 30 januari 2013 översände kommissionen till rådet ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1192/69 om införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning ⁽¹⁾.
2. Förslaget lades fram som en del av det så kallade fjärde järnvägspaketet tillsammans med fem andra förslag. Vid förhandlingarna hanterades förslagen i två grupper, en teknisk pelare och en marknadspelare. Detta förslag utgör en del av marknadspelaren.
3. Europeiska ekonomiska och sociala kommittén antog sitt yttrande om förslaget den 10 juli 2013. Regionkommittén antog sitt yttrande den 8 oktober 2013.
4. Europaparlamentet antog sitt yttrande vid första behandlingen den 26 februari 2014.
5. Den 3 december 2014 nådde rådet (transport, telekommunikation och energi) en överenskommelse (den "allmänna riktlinjen") ⁽²⁾ om förslaget om upphävande av förordning nr 1192/69.
6. Den 19 april 2016 nåddes en överenskommelse med Europaparlamentet om en kompromisstext.
7. Den 20 september 2016 antog rådet en politisk överenskommelse ⁽³⁾ om kompromisstexten.
8. Med beaktande av de ovannämnda överenskommelserna och efter juristlingvisternas granskning antog rådet den 17 oktober 2016 sin ståndpunkt vid första behandlingen i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, som fastställs i artikel 294 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

II. SYFTE

9. Det enda syftet med förslaget är att upphäva en föråldrad förordning som antogs när organisationer som tillhandahöll järnvägstjänster uppfyllde vissa av den offentliga sektorns skyldigheter. Förordningen gav ramen för ersättning för kostnaderna för och fördelarna med sådana skyldigheter.

III. ANALYS AV RÅDETS STÅNDPUNKT VID FÖRSTA BEHANDLINGEN

10. Rådet anser att förordning (EEG) nr 1192/69 inte längre är förenlig med järnvägssektorns nutida organisering. Rådet är dock medvetet om att förordningen fortfarande används, framför allt för ersättning för kostnader för vissa plankorsningar. En övergångsperiod för ersättningen för kostnader för plankorsningar är därför motiverad för att få en smidig övergång till det nya systemet.

IV. SLUTSATS

11. Rådets ståndpunkt vid första behandlingen återspeglar den kompromiss som rådet och Europaparlamentet, med stöd av kommissionen, kommit överens om.
12. Denna kompromiss bekräftades i ett brev från ordföranden för Europaparlamentets utskott för transport och turism av den 13 juli 2016 ställt till ordföranden för Coreper I.
13. I rådets ståndpunkt tas fullständig hänsyn till kommissionens förslag och de ändringar som Europaparlamentet lade fram vid första behandlingen. Rådet anser därför att dess ståndpunkt vid första behandlingen utgör en välavvägd kompromiss.

⁽¹⁾ EGT L 156, 28.6.1969, s. 8 (svensk specialutgåva område 7 volym 1 s. 70).

⁽²⁾ Se 15790/14 TRANS 545 CODEC 2307.

⁽³⁾ Se 11202/16 TRANS 299 CODEC 1059.

RÅDETS STÅNDPUNKT (EU) nr 19/2016 VID FÖRSTA BEHANDLINGEN
inför antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG)
nr 1370/2007 vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg

Antagen av rådet den 17 oktober 2016

(Text av betydelse för EES)

(2016/C 430/03)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

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

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽³⁾, och

av följande skäl:

- (1) Transporter på järnväg har potential att växa och öka sin andel av transporterna och spela en viktig roll i ett hållbart transport- och rörlighetssystem samt skapa nya investeringsmöjligheter och arbetstillfällen. Persontrafiken på järnväg har dock inte utvecklats i samma takt som andra transportsätt.
- (2) Unionsmarknaden för internationell persontransport på järnväg har varit öppen för konkurrens sedan 2010. Dessutom har vissa medlemsstater öppnat sin nationella persontrafik för konkurrens genom att införa rätt till öppet tillträde och/eller genom att upphandla avtal om allmän trafik. Om marknaden för inrikes persontrafik på järnväg öppnas borde det inverka positivt på hur det gemensamma europeiska järnvägsområdet fungerar, och leda till bättre tjänster för användarna.
- (3) I sin vitbok om transport av den 28 mars 2011 tillkännagav kommissionen sin avsikt att fullborda den inre marknaden för järnvägstjänster och avlägsna tekniska, administrativa och rättsliga hinder som begränsar tillträdet till järnvägsmarknaden.
- (4) Fullbordandet av det gemensamma europeiska järnvägsområdet bör främja järnvägstransportens utveckling som ett trovärdigt alternativ till andra transportsätt, bland annat i fråga om pris och kvalitet.
- (5) Ett särskilt mål med denna förordning är att förbättra kvaliteten, insynen, effektiviteten och utförandet vad gäller kollektivtrafik på järnväg.
- (6) Tjänster på gränsöverskridande nivå, inbegripet allmänna transporttjänster som tillgodoser lokala och regionala transportbehov, bör vara föremål för överenskommelse mellan de behöriga myndigheterna i de medlemsstater inom vilkas territorium tjänsterna tillhandahålls.
- (7) Behöriga myndigheter bör fastställa specifikationer av den allmänna trafikplikten för kollektivtrafiken. Sådana specifikationer bör överensstämma med de politiska mål som fastställs i policydokument för kollektivtrafik i medlemsstaterna.

⁽¹⁾ EUT C 327, 12.11.2013, s. 122.

⁽²⁾ EUT C 356, 5.12.2013, s. 92.

⁽³⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 26 februari 2014 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets ståndpunkt vid första behandlingen av den 17 oktober 2016. Europaparlamentets ståndpunkt av den ... (ännu ej offentliggjord i EUT).

- (8) Specifikationerna av den allmänna trafikplikten för kollektivtrafiken bör om möjligt skapa positiva nätverkseffekter, bland annat i form av förbättrad kvalitet på tjänsterna, ökad social och territoriell sammanhållning eller förbättring av kollektivtrafiksystemets övergripande effektivitet.
- (9) Den allmänna trafikplikten bör ligga i linje med kollektivtrafikpolitiken. Detta innebär dock inte att de behöriga myndigheterna har rätt till ett specifikt finansieringsbelopp.
- (10) När policydokument för kollektivtrafik utarbetas bör berörda parter höras i enlighet med nationell rätt. Sådana parter kan till exempel vara transportföretag, infrastrukturförvaltare, arbetstagarorganisationer och företrädare för användarna av kollektivtrafiken.
- (11) För avtal om allmän trafik som inte tilldelas på grundval av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande bör ersättningen för kollektivtrafikföretagens fullgörande av den allmänna trafikplikten vara rimlig så att kollektivtrafikens långsiktiga finansiella hållbarhet tryggas i enlighet med kollektivtrafikpolitikens krav. En sådan ersättning bör särskilt uppmuntra kollektivtrafikföretagen att fortsätta med eller utveckla en effektiv affärsverksamhet och tillhandahålla persontrafiktjänster av tillräckligt god kvalitet.
- (12) Inom ramen för inrättandet av det gemensamma europeiska järnvägsområdet bör medlemsstaterna säkerställa en tillräcklig nivå av socialt skydd för kollektivtrafikföretagens anställda.
- (13) I syfte att på ett lämpligt sätt integrera social- och arbetsrättsliga krav i förfaranden för tilldelning av avtal om allmän trafik för kollektivtrafik bör kollektivtrafikföretagen vid fullgörandet av avtal om allmän trafik iakttä social- och arbetsrättsliga skyldigheter som är tillämpliga i den medlemsstat där avtalet om allmän trafik har tilldelats och som följer av lagar, andra författningar och beslut både på nationell nivå och på unionsnivå, samt av tillämpliga kollektivavtal, förutsatt att dessa nationella bestämmelser och deras tillämpning överensstämmer med unionsrätten.
- (14) Om medlemsstater kräver att den personal som anställts av det föregående företaget ska överföras till det nyligen utvalda kollektivtrafikföretaget bör denna personal ges samma rättigheter som den skulle ha haft vid en överlåtelse enligt rådets direktiv 2001/23/EG ⁽¹⁾. Det bör stå medlemsstaterna fritt att anta sådana bestämmelser.
- (15) De behöriga myndigheterna bör för alla berörda parter tillgängliggöra relevant information för utarbetandet av anbud under konkurrensutsatta anbudsförfaranden, och samtidigt säkerställa det berättigade skyddet av konfidentiell affärsinformation.
- (16) En behörig myndighets skyldighet att tillhandahålla alla berörda parter nödvändig information för utarbetandet av ett anbud under ett konkurrensutsatt anbudsförfarande bör inte omfatta framtagande av ytterligare information när sådan information inte finns.
- (17) Mot bakgrund av variationen i medlemsstaternas territoriella och politiska organisation kan ett avtal om allmän trafik tilldelas av en behörig myndighet som utgörs av en grupp offentliga myndigheter. Under sådana omständigheter bör det fastställas tydliga regler för rollfördelningen mellan de olika offentliga myndigheterna i processen för tilldelning av dessa avtal.
- (18) Mot bakgrund av medlemsstaternas skiftande administrativa strukturer förblir det, i fråga om avtal om tillhandahållande av kollektivtrafik på järnväg som direkttilldelas av en grupp behöriga lokala myndigheter, upp till medlemsstaterna att avgöra vilka lokala myndigheter som är behöriga i fråga om "tätorter" och "landsbygdsområden".
- (19) Avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg bör tilldelas på grundval av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande, utom i de fall som anges i denna förordning.
- (20) Förfaranden för konkurrensutsatt upphandling av avtal om allmän trafik bör vara öppna för alla företag, vara rättvisa och följa principerna om insyn och icke-diskriminering.

⁽¹⁾ Rådets direktiv 2001/23/EG av den 12 mars 2001 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om skydd för arbetstagares rättigheter vid överlåtelse av företag, verksamheter eller delar av företag eller verksamheter (EGT L 82, 22.3.2001, s. 16).

- (21) När avtal om kollektivtrafik på järnväg tilldelas på grundval av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande får nya avtal under exceptionella omständigheter direkttilldelas för en begränsad tid för att säkerställa att tjänsterna tillhandahålls så kostnadseffektivt som möjligt. Sådana avtal bör inte förlängas för samma allmänna trafikplikt eller en liknande allmän trafikplikt.
- (22) Om bara ett företag anmäler intresse efter offentliggörandet av avsikten att anordna ett konkurrensutsatt anbudsförfarande, får de behöriga myndigheterna inleda förhandlingar med det företaget i syfte att tilldela avtalet utan vidare offentliggörande av ett öppet anbudsförfarande.
- (23) Tröskelvärdena för direkttilldelade avtal om allmän trafik bör anpassas så att de avspeglar de högre volymerna och enhetskostnaderna inom kollektivtrafik på järnväg jämfört med andra transportsätt som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 ⁽¹⁾. Högre tröskelvärden bör även tillämpas på kollektivtrafik där järnvägstrafiken står för mer än 50 % av värdet av trafiken i fråga.
- (24) Inrättandet av det gemensamma europeiska järnvägsområdet kräver gemensamma regler för tilldelningen av avtal om allmän trafik inom denna sektor, med beaktande av de specifika förhållandena i varje medlemsstat.
- (25) Om vissa villkor med avseende på järnvägsmarknadens eller järnvägsnätets art och struktur är uppfyllda, bör behöriga myndigheter ha rätt att direkttilldela avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg om ett sådant avtal skulle öka kvaliteten på tjänsterna eller kostnadseffektiviteten eller båda.
- (26) De behöriga myndigheterna får vidta åtgärder för att öka konkurrensen mellan järnvägsföretagen genom att begränsa det antal avtal som de tilldelar ett enskilt järnvägsföretag.
- (27) Medlemsstaterna bör säkerställa att deras rättssystem gör det möjligt för ett oberoende organ att bedöma den behöriga myndighetens beslut att direkttilldela avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg på grundval av ett resultatbaserat tillvägagångssätt. Detta skulle kunna genomföras som en del av en domstolsprövning.
- (28) De behöriga myndigheterna bör, när de förbereder konkurrensutsatta anbudsförfaranden, utvärdera huruvida åtgärder är nödvändiga för att säkerställa verkningsfull och icke-diskriminerande tillgång till lämplig rullande materiel. De behöriga myndigheterna bör offentliggöra utvärderingsrapporten.
- (29) För att möjliggöra ett bättre organiserat marknadsgensvar behöver det råda full insyn i vissa viktiga inslag i kommande konkurrensutsatta anbudsförfaranden för avtal om allmän trafik.
- (30) Förordning (EG) nr 1370/2007 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

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

1. I artikel 1.2 ska följande stycke läggas till:

”Efter överenskommelse mellan de behöriga myndigheterna i de medlemsstater inom vilkas territorium tjänsterna tillhandahålls, kan den allmänna trafikplikten omfatta kollektivtrafik på gränsöverskridande nivå, inbegripet sådan som tillgodoser lokala och regionala transportbehov.”

2. I artikel 2 ska följande punkt införas:

”aa) *kollektivtrafik på järnväg*: persontransporttjänster på järnväg, undantaget persontransporttjänster med andra spårburna transportsätt såsom tunnelbana eller spårväg”.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 (EUT L 315, 3.12.2007, s. 1).

3. Följande artikel ska införas:

"Artikel 2a

Specifikation av allmän trafikplikt

1. Den behöriga myndigheten ska fastställa specifikationer för allmän trafikplikt vid tillhandahållande av kollektivtrafik och tillämpningsområdet för den trafikplikten i enlighet med artikel 2 e. Detta innebär möjligheten att sammanföra kostnadstäckande tjänster med icke kostnadstäckande tjänster.

När den behöriga myndigheten fastställer dessa specifikationer och deras tillämpningsområde ska den vederbörligen iaktta proportionalitetsprincipen i enlighet med unionsrätten.

Specifikationerna ska överensstämma med de politiska mål som fastställs i policydokument för kollektivtrafik i medlemsstaterna.

Innehållet i och formatet för policydokument för kollektivtrafik och förfaranden för samråd med berörda parter ska fastställas i enlighet med nationell rätt.

2. Specifikationerna för den allmänna trafikplikten och den dithörande ersättningen för den ekonomiska nettoeffekten av den allmänna trafikplikten ska medföra

- a) att målen med politiken på kollektivtrafikområdet uppnås på ett kostnadseffektivt sätt, och
- b) att tillhandahållandet av kollektivtrafiken understöds ekonomiskt i enlighet med de krav som fastställts i politiken på kollektivtrafikområdet på lång sikt."

4. Artikel 4 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 ska leden a och b ersättas med följande:

"a) klart och tydligt fastställas den allmänna trafikplikt som definieras i denna förordning och specificeras i enlighet med artikel 2a som kollektivtrafikföretaget ska fullgöra och vilka geografiska områden som avses.

b) i förväg och på ett objektiva och öppet sätt fastställas

i) de parametrar som ska användas för att beräkna den eventuella ersättningen, och

ii) den eventuella ensamrättens art och omfattning på ett sätt som förhindrar alltför höga ersättningar. Om avtal om allmän trafik inte tilldelas i enlighet med artikel 5.1, 5.3 eller 5.3b ska dessa parametrar fastställas på ett sådant sätt att en ersättning aldrig kan överstiga det belopp som krävs för att täcka den ekonomiska nettoeffekten på de kostnader och intäkter som följer av fullgörandet av den allmänna trafikplikten, med hänsyn till kollektivtrafikföretagets intäkter i samband med detta och en rimlig vinst."

b) Följande punkter ska införas:

"4a. Vid fullgörandet av avtal om allmän trafik ska kollektivtrafikföretagen iaktta tillämpliga social- och arbetsrättsliga skyldigheter som fastställts i unionsrätten, nationell rätt eller kollektivavtal.

4b. Rådets direktiv 2001/23/EG (*) ska vara tillämpligt på ett byte av kollektivtrafikföretag om ett sådant byte innebär en överlåtelse av ett företag i den mening som avses i det direktivet.

(*) Rådets direktiv 2001/23/EG av den 12 mars 2001 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om skydd för arbetstagares rättigheter vid överlåtelse av företag, verksamheter eller delar av företag eller verksamheter (EGT L 82, 22.3.2001, s. 16)."

c) Punkt 6 ska ersättas med följande:

"6. När behöriga myndigheter i enlighet med nationell rätt kräver att kollektivtrafikföretagen ska uppfylla vissa kvalitetsnormer och sociala normer, eller fastställer sociala och kvalitetsmässiga kriterier, ska dessa normer och kriterier anges i anbudshandlingarna och i avtalen om allmän trafik. Med bibehållen hänsyn till direktiv 2001/23/EG ska sådana anbudshandlingar och avtal om allmän trafik i tillämpliga fall också innehålla information om de rättigheter och skyldigheter som är förbundna med överföringen av personal som anställts av det föregående företaget."

d) Följande punkt ska läggas till:

"8. I avtalen om allmän trafik ska ingå krav på att företaget ska ge den behöriga myndigheten den information som är nödvändig för tilldelningen av avtal om allmän trafik, samtidigt som det berättigade skyddet av konfidentiell affärsinformation säkerställs. De behöriga myndigheterna ska för alla berörda parter tillgängliggöra all relevant information för utarbetandet av ett anbud under ett konkurrensutsatt anbudsförfarande, och samtidigt säkerställa det berättigade skyddet av konfidentiell affärsinformation. Detta ska inbegripa passagerarnas efterfrågan, biljettpriser, kostnader och intäkter som hänför sig till den kollektivtrafik som omfattas av det konkurrensutsatta anbudsförfarandet samt upplysningar om infrastrukturspecifikationer som är av betydelse för användningen av de fordon eller rullande materiel som omfattas av kraven, så att berörda parter 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 omfattas av den rättsliga prövning som föreskrivs i artikel 5.7."

5. Artikel 5 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 2 ska inledningen ersättas med följande:

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

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

När en behörig lokal myndighet fattar ett sådant beslut ska följande gälla:"

b) Punkt 3 ska ersättas med följande:

"3. När behöriga myndigheter anlitar en annan tredje part än ett internt företag, ska avtal om allmän trafik tilldelas på grundval av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande, utom i de fall som anges i punkterna 3a, 4, 4a, 4b, 5 och 6. Det konkurrensutsatta anbudsförfarandet ska vara öppet för alla företag, det ska vara rättvist och följa principerna om insyn och icke-diskriminering. Efter anbudsinlämningen och ett eventuellt förurval kan förhandlingar föras i enlighet med nämnda principer för att avgöra hur specifika eller komplicerade krav kan uppfyllas på bästa sätt."

c) Följande punkter ska införas:

"3a. Om det inte är förbjudet enligt nationell rätt får den behöriga myndigheten, när det gäller avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg som tilldelas på grundval av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande, besluta att direkttilldela nya avtal för en begränsad tid ifall den behöriga myndigheten anser att direkttilldelningen är motiverad av exceptionella omständigheter. Sådana exceptionella omständigheter ska omfatta situationer där

- det finns flera konkurrensutsatta anbudsförfaranden som redan har inletts av den behöriga myndigheten eller andra behöriga myndigheter och dessa skulle kunna påverka antalet förväntade anbud och deras kvalitet om avtalet föregicks av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande, eller
- tillämpningsområdet för ett eller flera avtal om allmän trafik behöver ändras för att optimera tillhandahållandet av kollektivtrafik.

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

Löptiden för avtal som tilldelats i enlighet med denna punkt ska stå i proportion till den exceptionella omständigheten och får inte överstiga 5 år.

Kommissionen ska offentliggöra sådana avtal. Därvid ska den ta hänsyn till det berättigade skyddet av konfidentiell affärsinformation och affärsintressen.

Ett efterföljande kontrakt som gäller samma allmänna trafikplikt får inte tilldelas på grundval av denna bestämmelse.

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

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

Förhandsmeddelandet ska innehålla en detaljerad beskrivning av den tjänst som omfattas av det avtal som ska tilldelas samt vilken typ av avtal det är fråga om och avtalets löptid.

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

Om det efter utgången av denna tidsperiod visar sig att

- a) endast ett företag har anmält intresse att delta i förfarandet för tilldelning av avtalet om allmän trafik,
- b) detta företag vederbörligen har styrkt att det kommer att kunna tillhandahålla en transporttjänst som uppfyller kraven i avtalet om allmän trafik,
- c) avsaknaden av konkurrens inte beror på en konstgjord begränsning av upphandlingsparametrarna, och
- d) inget annat rimligt alternativ finns,

får de behöriga myndigheterna inleda förhandlingar med detta företag för att tilldela avtalet utan att offentliggöra ett öppet anbudsförfarande.”

d) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”4. Om det inte är förbjudet enligt nationell rätt får den behöriga myndigheten besluta att direkttilldela avtal om allmän trafik

- a) om avtalets genomsnittliga årsvärde uppskattas till mindre än 1 000 000 EUR eller, för ett avtal om allmän trafik som inbegriper kollektivtrafik på järnväg, mindre än 7 500 000 EUR, eller
- b) om avtalet avser ett årligt tillhandahållande av mindre än 300 000 kilometer kollektivtrafik eller, för ett avtal om allmän trafik som inbegriper kollektivtrafik på järnväg, mindre än 500 000 kilometer.

Om ett avtal om allmän trafik direkttilldelas till ett litet eller medelstort företag som bedriver en verksamhet med högst 23 motorfordon får dessa tröskelvärden höjas till ett genomsnittligt årsvärde som uppskattas till mindre än 2 000 000 EUR respektive ett årligt tillhandahållande av mindre än 600 000 kilometer kollektivtrafik.”

e) Följande punkter ska införas:

”4a. Om det inte är förbjudet enligt nationell rätt får den behöriga myndigheten besluta att direkttilldela avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg

- a) om den anser att direkttilldelningen är motiverad av de relevanta strukturella och geografiska särdragen hos marknaden och nätet i fråga, i synnerhet i fråga om storlek, efterfrågesituation, nätets komplexitet och tekniska och geografiska isolering samt de tjänster som avtalet omfattar, och
- b) om ett sådant avtal skulle leda till förbättrad kvalitet på tjänsten eller förbättrad kostnadseffektivitet jämfört med det tidigare tilldelade avtalet om allmän trafik.

Mot denna bakgrund ska den behöriga myndigheten offentliggöra ett motiverat beslut och informera kommissionen om detta inom en månad efter det att beslutet offentliggjorts. Den behöriga myndigheten får inleda förfaranden för tilldelning av avtalet.

Medlemsstater där den maximala årsvolymen den ... [dagen för denna ändringsförordnings st11198 ikraftträdande] är mindre än 23 miljoner tågkilometer och som endast har en behörig myndighet på nationell nivå och ett avtal om allmän trafik som omfattar hela nätet ska anses uppfylla villkoren i led a. Om en behörig myndighet i en av dessa medlemsstater beslutar att direkttilldela ett avtal om allmän trafik ska den berörda medlemsstaten informera kommissionen om detta. Förenade kungariket får besluta att tillämpa detta stycke på Nordirland.

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

Kraven avseende utförandet ska framför allt omfatta tjänsternas punktlighet, turtätheten, kvaliteten på rullande materiel och kapaciteten för passagerartransport.

Avtalet ska innehålla särskilda indikatorer avseende utförandet som gör det möjligt för den behöriga myndigheten att genomföra regelbundna utvärderingar. Avtalet ska också innehålla verkningsfulla och avskräckande åtgärder som ska vidtas om järnvägsföretaget inte uppfyller kraven avseende utförande.

Den behöriga myndigheten ska regelbundet utvärdera huruvida järnvägsföretaget har uppnått målen vad gäller att uppfylla de krav avseende utförandet som fastställs i avtalet och den ska offentliggöra resultaten. En sådan regelbunden utvärdering ska äga rum minst vart femte år. Den behöriga myndigheten ska vidta lämpliga åtgärder i vederbörlig tid, inbegripet effektiva och avskräckande avtalsviten, om de begärda förbättringarna beträffande tjänstens kvalitet eller kostnadseffektivitet inte har uppnåtts. Om ett företag inte uppfyller prestandakraven får den behöriga myndigheten när som helst, helt eller delvis, tillfälligt upphäva eller säga upp det avtal som tilldelats enligt denna bestämmelse.

4b. Om det inte är förbjudet enligt nationell rätt får den behöriga myndigheten besluta att direkttilldela avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg när de endast avser drift av persontrafik på järnväg som tillhandahålls av ett företag som samtidigt förvaltar hela eller större delen av den järnvägsinfrastruktur på vilken tjänsten tillhandahålls, om den järnvägsinfrastrukturen är undantagen från tillämpningen av artiklarna 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 och 13 och kapitel IV i Europaparlamentets och rådets 2012/34/EU (*) i enlighet med artikel 2.3 a eller b i det direktivet.

Med avvikelse från artikel 4.3 får löptiden för direkttilldelade avtal i enlighet med den här punkten och punkt 4a i den här artikeln inte överstiga 10 år, utom när artikel 4.4 är tillämplig.

Avtal som tilldelats i enlighet med denna punkt och punkt 4a ska offentliggöras, varvid hänsyn ska tas till det berättigade skyddet av konfidentiell affärsinformation och affärsintressen.

(*) Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (EUT L 343, 14.12.2012, s. 32)."

f) Punkt 5 ska ersättas med följande:

"5. Vid trafikstörningar eller överhängande risk för sådana störningar får den behöriga myndigheten vidta nödatgärder.

Nödatgärderna ska bestå i en direkttilldelning, en formell överenskommelse om förlängning av ett avtal om allmän trafik eller ett åläggande att fullgöra viss allmän trafikplikt. Kollektivtrafikföretaget ska ha rätt att överklaga beslutet om åläggande att fullgöra viss allmän trafikplikt. Den period för vilken ett avtal om allmän trafik tilldelas, förlängs eller åläggs som nödatgärd får inte överstiga två år."

g) Följande punkt ska införas:

"6a. För att öka konkurrensen mellan järnvägsföretag får de behöriga myndigheterna besluta att avtal om kollektivtrafik på järnväg som omfattar delar av samma nät eller grupp av sträckor ska tilldelas olika järnvägsföretag. För detta ändamål får de behöriga myndigheterna innan de inleder det konkurrensutsatta anbudsförfarandet besluta att begränsa det antal avtal som kan tilldelas till ett och samma järnvägsföretag."

h) I punkt 7 ska följande stycke införas efter första stycket:

"I de fall som omfattas av punkterna 4a och 4b ska sådana åtgärder omfatta en möjlighet att begära att ett oberoende organ som utsetts av den berörda medlemsstaten gör en bedömning av den behöriga myndighetens motiverade beslut. Resultatet av denna bedömning ska offentliggöras i enlighet med nationell rätt."

6. Följande artikel ska införas:

"Artikel 5a

Rullande materiel på järnväg

1. Inför ett konkurrensutsatt anbudsförfarande ska de behöriga myndigheterna bedöma huruvida åtgärder är nödvändiga för att säkerställa verkningsfull och icke-diskriminerande tillgång till lämplig rullande materiel. Vid denna bedömning ska hänsyn tas till förekomsten av leasingföretag för rullande materiel eller av andra marknadsaktörer som tillhandahåller leasing av rullande materiel på den relevanta marknaden. Rapporten med bedömningen ska offentliggöras.

2. De behöriga myndigheterna får besluta att i enlighet med nationell rätt och i överensstämmelse med reglerna om statligt stöd vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa verkningsfull och icke-diskriminerande tillgång till lämplig rullande materiel. Sådana åtgärder kan omfatta

- a) att den behöriga myndigheten anskaffar den rullande materiel som ska användas 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, i tillämpliga fall, bilagan,
- b) att den behöriga myndigheten ställer en garanti för finansieringen av den rullande materiel som ska användas 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, i tillämpliga fall, bilagan, inbegripet en garanti som täcker restvärdesrisken,
- c) ett åtagande av den behöriga myndigheten i avtalet om allmän trafik att vid utgången av avtalet överta den rullande materielen på förutbestämda finansiella villkor till marknadspris, eller
- d) samarbete med andra behöriga myndigheter i syfte att skapa en större gemensam fordonspark.

3. Om den rullande materielen görs tillgänglig för ett nytt kollektivtrafikföretag ska den behöriga myndigheten i upphandlingsdokumenten inkludera all tillgänglig information om kostnaden för underhåll av den rullande materielen och om dess fysiska skick."

7. I artikel 6 ska punkt 1 ersättas med följande:

"1. Oberoende av hur avtalet har tilldelats ska all ersättning enligt en allmän bestämmelse eller enligt ett avtal om allmän trafik överensstämma med bestämmelserna i artikel 4. Dessutom ska all slags ersättning knuten till ett avtal om allmän trafik som inte har tilldelats i enlighet med artikel 5.1, 5.3 eller 5.3b eller knuten till en allmän bestämmelse också överensstämma med bestämmelserna i bilagan."

8. Artikel 7 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

"1. Varje behörig myndighet ska en gång om året offentliggöra en samlad rapport om den allmänna trafikplikten inom sitt ansvarsområde. Rapporten ska innehålla uppgifter om startdagen och löptiden för avtalen om allmän trafik, de utvalda kollektivtrafikföretagen samt om ersättningar och ensamrätt som dessa kollektivtrafikföretag beviljats som ersättning. I rapporten ska åtskillnad göras mellan busstrafik och spårbunden trafik, den ska möjliggöra övervakning och utvärdering av kollektivtrafiknätets effektivitet, kvalitet och finansiering samt, i förekommande fall, ge information om eventuella beviljade ensamrätters art och omfattning. Rapporten ska också ta hänsyn till de politiska mål som fastställs i policydokument för kollektivtrafik i de berörda medlemsstaterna. Medlemsstaterna ska underlätta central tillgång till dessa rapporter, exempelvis via en gemensam webbportal."

b) I punkt 2 ska följande led läggas till:

”d) Den planerade startdagen för avtalet om allmän trafik och avtalets löptid.”

9. Artikel 8 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

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

i) Artikel 5 ska gälla för tilldelning av avtal om allmän trafik för persontrafik på väg och via andra spårburna transportsätt än järnväg, såsom tunnelbana eller spårväg, från och med den 3 december 2019.

ii) Artikel 5 ska gälla för kollektivtrafik på järnväg från och med den 3 december 2019.

iii) Artiklarna 5.6 och 7.3 ska upphöra att gälla från och med den ... [sex år efter den dag då denna ändringsförordning st11198 träder i kraft].

Löptiden för avtal som tilldelats i enlighet med artikel 5.6 mellan den 3 december 2019 och den ... [sex år efter det att denna ändringsförordning st11198 har trätt i kraft] får inte överstiga tio år.

Till och med den 2 december 2019 ska medlemsstaterna vidta åtgärder för att successivt följa artikel 5 för att undvika allvarliga strukturella problem, särskilt när det gäller transportkapaciteten.

Inom sex månader efter [tre år efter den dag då denna ändringsförordning st11198 träder i kraft] ska medlemsstaterna till kommissionen överlämna en lägesrapport, i vilken genomförandet av tilldelningen av avtal om allmän trafik i enlighet med artikel 5 belyses. På grundval av medlemsstaternas lägesrapporter ska kommissionen genomföra en översyn och vid behov lämna in förslag om lagstiftning.”

b) Följande punkt ska införas:

”2a. Avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg som direkttilldelas på grundval av ett annat förfarande än ett rättvist konkurrensutsatt förfarande från och med den [den dag då denna ändringsförordning st11198 träder i kraft] till och med den 2 december 2019 får fortsätta tills de löper ut. Med avvikelse från artikel 4.3 får löptiden för sådana avtal inte överstiga tio år, utom när artikel 4.4 är tillämplig.”

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

”d) från och med den 26 juli 2000 och före den [den dag då denna ändringsförordning st11198 träder i kraft] på grundval av ett annat förfarande än ett rättvist konkurrensutsatt anbuds förfarande.”

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den ... [12 månader efter det att den har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning].

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

Utfärdad i

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

...

På rådets vägnar
Ordförande

...

Rådets motivering: Rådets ståndpunkt (EU) nr 19/2016 vid första behandlingen inför antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 1370/2007 vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg

(2016/C 430/04)

I. INLEDNING

1. Den 30 januari 2013 översände kommissionen till rådet ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 1370/2007 vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg ⁽¹⁾.
2. Förslaget lades fram som en del av det så kallade fjärde järnvägspaketet tillsammans med fem andra förslag. Vid förhandlingarna hanterades förslagen i två grupper, en teknisk pelare och en marknadspelare. Detta förslag utgör en del av marknadspelaren.
3. Europeiska ekonomiska och sociala kommittén antog sitt yttrande om förslaget den 10 juli 2013. Regionkommittén antog sitt yttrande den 8 oktober 2013.
4. Europaparlamentet antog sitt yttrande vid första behandlingen den 26 februari 2014.
5. Den 8 oktober 2015 nådde rådet (transport, telekommunikation och energi) en överenskommelse (den "allmänna riktlinjen") ⁽²⁾ om förslaget avseende inrikes persontrafik på järnväg.
6. Den 19 april 2016 nåddes en överenskommelse med Europaparlamentet om en kompromisstext.
7. Den 20 september 2016 antog rådet en politisk överenskommelse ⁽³⁾ om kompromisstexten.
8. Med beaktande av de ovannämnda överenskommelserna och efter juristlingvisternas granskning antog rådet den 17 oktober 2016 sin ståndpunkt vid första behandlingen i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, som fastställs i artikel 294 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

II. SYFTE

9. De huvudsakliga syftena med förslaget är att förbättra kvaliteten i inrikes persontrafik på järnväg i fall där sådana tjänster erbjuds som allmännyttig tjänst och att förbättra dessa tjänsters operativa effektivitet.

III. ANALYS AV RÅDETS STÅNDPUNKT VID FÖRSTA BEHANDLINGEN

A) Allmänt

10. Rådet anser att konkurrensutsatt upphandling bör vara det föredragna alternativet vid upphandling av kollektivtrafik på järnväg. Storleken, organisationen och många andra av särdragen inom marknaden för persontrafik på järnväg varierar dock kraftigt mellan medlemsstaterna. För att på ett effektivt sätt kunna uppnå de huvudsakliga syftena med förslaget bör därför undantag från principen om konkurrensutsatt upphandling, det vill säga direkttilldelning, tillåtas i vissa fall och på vissa angivna villkor.

B) Andra centrala politiska frågor

11. Rådet anser att direkttilldelning av avtal på grundval av prestandan för tillhandahållna tjänster är motiverat i vissa fall, eftersom det effektivt och ändamålsenligt uppfyller syftena med detta förslag. Under förutsättning att de behöriga myndigheterna ser till att förfarandet medger insyn bör de få tilldela sådana avtal. Dessa avtal bör fastställa syftena i enlighet med förordningen och de nödvändiga indikatorerna för att övervaka dessa syften.

⁽¹⁾ EUT L 315, 3.12.2007, s. 1.

⁽²⁾ Se 12777/15 TRANS 317 CODEC 1308.

⁽³⁾ Se 11202/16 TRANS 299 CODEC 1059.

12. Det finns också andra fall, såsom nödsituationer, avtal med låga värden eller övergångssituationer mellan konkurrensutsatta upphandlingar där direkttilldelning är lämpligt och där det bör tillåtas på vissa angivna villkor.
13. Dessutom har behöriga myndigheter undertecknat pågående avtal med järnvägsföretag om tillhandahållandet av persontrafik på järnväg. Det krävs en rimlig övergångsperiod för att säkerställa rättssäkerheten i syfte att undvika att sådana avtal bryts eller att det krävs kompensation för att de avslutats i förtid.
14. Det behövs lämplig tillgång till rullande materiel för tillhandahållandet av persontrafik på järnväg, för att säkerställa en sund konkurrens. De behöriga myndigheterna bör utvärdera om rullande materiel finns tillgänglig på deras marknad. De ska följa bestämmelserna om statligt stöd, men bör om nödvändigt ha lov att vidta åtgärder för att underlätta tillhandahållandet av rullande materiel.

IV. SLUTSATS

15. Rådets ståndpunkt vid första behandlingen återspeglar den kompromiss som rådet och Europaparlamentet, med stöd av kommissionen, kommit överens om.
 16. Denna kompromiss bekräftades i ett brev från ordföranden för Europaparlamentets utskott för transport och turism av den 13 juli 2016 ställt till ordföranden för Coreper I.
 17. I rådets ståndpunkt tas fullständig hänsyn till kommissionens förslag och de ändringar som Europaparlamentet lade fram vid första behandlingen. Rådet anser därför att dess ståndpunkt vid första behandlingen innebär ett stort steg framåt mot att förbättra kvaliteten och effektiviteten i tillhandahållandet av persontrafik på järnväg.
-

ISSN 1977-1061 (elektronisk utgåva)
ISSN 1725-2504 (pappersutgåva)



Europeiska unionens publikationsbyrå
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

SV