

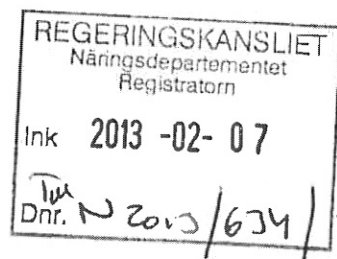


EUROPEISKA  
UNIONENS RÅD

Bryssel den 4 februari 2013 (7.2)  
(OR. en)

Interinstitutionellt ärende:  
2013/0029 (COD)

5985/13



TRANS 36  
CODEC 216

### FÖRSLAG

från:	Europeiska kommissionen
av den:	31 januari 2013
Komm. dok. nr:	COM(2013) 29 final
Ärende:	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

För delegationerna bifogas ett förslag från kommissionen, som översänts per brev från direktör Jordi Ayet Puigarnau till Uwe Corsepius, generalsekreterare för Europeiska unionens råd.

Bilaga: COM(2013) 29 final



EUROPEISKA  
KOMMISSIONEN

Bryssel den 30.1.2013  
COM(2013) 29 final

2013/0029 (COD)

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**

(Text av betydelse för EES)

{SWD(2013) 10 final}

{SWD(2013) 11 final}

{SWD(2013) 12 final}

{SWD(2013) 13 final}

## MOTIVERING

### 1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

I sin vitbok om transportpolitiken som antogs den 28 mars 2011<sup>1</sup> presenterade kommissionen sin vision om ett gemensamt europeiskt transportområde med en inre järnvägsmarknad där europeiska järnvägsföretag kan tillhandahålla tjänster utan onödiga tekniska och administrativa hinder.

Järnvägsinfrastrukturens potential som grundstomme för den inre marknaden och som motor för hållbar tillväxt har erkänts i flera politiska initiativ. I Europeiska rådets slutsatser från januari 2012 framhölls vikten av att frigöra tillväxtpotentialen hos en helt integrerad inre marknad, bland annat genom åtgärder avseende nätverksindustrin. I kommissionens meddelande om insatser för stabilitet, tillväxt och arbetstillfällen, som antogs den 30 maj 2012, betonades betydelsen av att ytterligare förenkla regelverket och minska hindren för att träda in på järnvägstransportmarknaderna. I kommissionens meddelande om förbättrad styrning av den inre marknaden, som antogs den 8 juni 2012<sup>2</sup> betonades också transportsektorns betydelse.

Samtidigt har kommissionen i den kommande fleråriga budgetramen 2014–2020 föreslagit att Fonden för ett sammanlänkat Europa ska inrättas och att 31,7 miljarder euro av dess totala budget på 50 miljarder euro ska anslås till transportinfrastruktur.

Under det senaste decenniet har tre järnvägspaket med lagstiftningsförslag successivt öppnat de nationella marknaderna och gjort järnvägarna mer konkurrenskraftiga och driftskompatibla på EU-nivå. Trots att EU:s regelverk utvecklats betydligt har järnvägens andel av transportererna inom EU förblivit ringa. Förslaget är inriktat på de återstående hinder som begränsar effektiviteten på järnvägsmarknaderna.

#### 1.1. Problem som behöver lösas

De återstående hindren gäller framför allt tillträdet till marknaden för inhemsk persontrafik. I många medlemsstater är dessa marknader stängda för konkurrens, vilket inte bara begränsar tillväxten utan ger även upphov till skillnader mellan de medlemsstater som har öppnat sina marknader och de som inte har det.

De flesta inhemska persontrafiktjänster kan inte tillhandahållas på enbart kommersiell grund utan kräver stöd från staten. De utförs enligt avtal om allmän trafik. Därför behandlar detta lagstiftningspaket också frågan om konkurrens för avtal om allmän trafik och ytterligare detaljer, som tillgången till rullande materiel för potentiella anbudsgivare för sådana avtal och integrerade system för tidtabeller och biljettförsäljning när detta gynnar passagerarna.

Ett annat problemområde som hindrar järnvägsmarknaden från att utveckla sin fulla potential berör styrningen av infrastrukturförvaltarna. Eftersom infrastrukturförvaltare är naturliga monopol svarar de inte alltid på marknadens och dess användares behov, vilket begränsar resultatet i sektorn som helhet. I ett antal medlemsstater kan infrastrukturförvaltarna inte fullgöra sina uppgifter eftersom deras funktioner har delats upp mellan olika organ. Den nuvarande rättsliga ramen har inte heller lett till förbättrat gränsöverskridande samarbete mellan infrastrukturförvaltare.

---

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

<sup>2</sup> Bättre styrning av den inre marknaden. COM(2012) 259.

Vidare uppstår flera hinder för tillträde till marknaden till följd av situationer där infrastrukturförvaltningen och trafikverksamheten ingår i samma integrerade struktur. I sådana fall står infrastrukturförvaltarna inför en intressekonflikt eftersom de måste ta hänsyn till den integrerade strukturens affärsintressen och dess trafikdotterföretag, vilket ger dem incitament att diskriminera i tillhandahållandet av tillträde till infrastrukturen.

Slutligen gör integrerade strukturer det mycket svårare att genomföra särredovisning av infrastrukturförvaltningen och trafikverksamheten. Tillsynsmyndigheterna har svårt att spåra de finansiella flödena mellan de olika dotterföretagen och holdingföretaget i en integrerad struktur. Med redovisningsverktyg går det att artificiellt öka eller minska resultatet hos respektive dotterföretag. Korssubventionering och överföringar av infrastrukturmedel till konkurrensutsatta verksamheter är ett allvarligt hinder för tillträde till marknaden för nya aktörer som inte kan förlita sig på sådana medel. Korssubventionering kan också innebära att statligt stöd beviljas till konkurrensutsatta verksamheter.

## 1.2 Allmänna mål

Det viktigaste målet för Europeiska unionens transportpolitik är att upprätta en inre marknad med hjälp av en hög grad av konkurrens och en harmonisk, balanserad och hållbar utveckling av ekonomisk verksamhet. Enligt 2011 års vitbok om transport bör flertalet av passagerartransporterna på medellånga sträckor ske med tåg 2050. Denna omställning av transportsätten ska bidra till den minskning av växthusgasutsläppen med 20 % som planeras i Europa 2020-strategin för sysselsättning samt smart och hållbar tillväxt för alla<sup>3</sup>. I vitboken dras slutsatsen att inga större förändringar på transportområdet kommer att vara möjliga utan stödet från en lämplig järnvägsinfrastruktur och en smartare strategi för dess användning.

Det övergripande syftet med det fjärde järnvägspaketet är att höja kvaliteten och effektiviteten i järnvägstrafiken genom att avlägsna alla återstående rättsliga, institutionella och tekniska hinder och främja järnvägssektorns prestationsförmåga och konkurrenskraft för att vidareutveckla det gemensamma europeiska järnvägsområdet.

## 1.3 Särskilda mål

Detta förslag omfattar bestämmelser med följande syften:

- a) Marknaden för inhemsk persontrafik på järnväg ska öppnas för att höja konkurrenstrycket på de inhemska järnvägsmarknaderna i syfte att öka mängden persontrafik och förbättra kvaliteten på denna trafik. Dessa förslag ska betraktas parallellt med de föreslagna ändringarna av förordning (EG) nr 1370/2007 (allmän trafikplikt) och ska i detta sammanhang också öka effektiviteten i den offentliga finansieringen av persontrafik.
- b) Styrningen av infrastrukturförvaltare ska förbättras för att garantera lika tillgång till infrastrukturen. Detta ska uppnås genom att undanröja de intressekonflikter som påverkar infrastrukturförvaltarens beslut om marknadstillträde och avskaffa den möjlighet till korssubventionering som finns i integrerade strukturer. Syftet med förslaget är också att se till att alla funktioner hos en infrastrukturförvaltare hanteras enhetligt. Slutligen syftar förslaget till att stärka samordningen mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsoperatörer för att bättre tillgodose marknadens behov och förbättra det gränsöverskridande samarbetet mellan infrastrukturförvaltare.

---

<sup>3</sup> Meddelande från kommissionen: *Europa 2020. En strategi för smart och hållbar tillväxt för alla*. KOM(2010) 2020.

## 2. RESULTAT AV SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

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

I stället för ett öppet samråd valde man att samla in intressenternas synpunkter genom en rad olika metoder för riktat samråd. Särskilt framtagna frågeformulär skickades ut under perioden 1 mars–16 april 2012 till 427 järnvägsrelaterade intressenter (järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, kollektivtrafikministerier, säkerhetsmyndigheter, ministerier, representativa organ, arbetstagarorganisationer m.fl.). Svarsfrekvensen var 40 %. Passagerarnas synpunkter samlades in genom en Eurobarometerundersökning som omfattade 25 000 respondenter bland allmänheten jämnt fördelade på de 25 medlemsstater som har järnvägar. Regionkommitténs nätverk användes för att nå lokala och regionala myndigheter och samråd har även skett med kommittén för social dialog inom sektorn.

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

De flesta intressenter höll under det riktade samrådet med om att kvaliteten i järnvägstrafiken och sektorns konkurrenskraft i EU påverkades av olika hinder för järnvägsföretags tillträde till marknaden. Skillnader i tolkningen av lagstiftningen upplevdes som ett problem av 69 % av respondenterna. Begränsningar av infrastrukturens kapacitet ansågs vara det största hindret för järnvägsföretags tillträde till marknaden (vilket uppgavs av 83 % av respondenterna).

Resultatet av samrådet visar att åsikterna går starkt isär när det gäller lämpliga lösningar för att garantera en oberoende och effektiv styrning av järnvägsinfrastruktur. En stor majoritet av transportministerier, konkurrensmyndigheter, regleringsorgan, oberoende infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, passagerare och speditörsförbund förespråkade en fullständig separation som skulle garantera full insyn och rättvisa villkor för alla operatörer. Holdingföretag, infrastrukturförvaltare som var beroende av sådana företag och företrädare för arbetstagarare hävdade däremot att viss vetenskaplig litteratur visar att det finns nackdelar med en sådan separation, t.ex. högre transaktionskostnader och risk för minskad effektivitet till följd av bristande anslutningar. Dessa intressenter menar att en förstärkt tillsyn skulle räcka för att lösa problemen. Bland respondenterna stöder 64 % förslaget om att ett särskilt organ ska inrättas med företrädare från alla infrastrukturanvändare för att se till att intressen försvaras på ett icke-diskriminerande sätt.

Kommissionen har under hela samrådsförfarandet arbetat aktivt för att få intressenterna att delta. Eftersom alla berörda parter har fått möjlighet att uttrycka sina åsikter har kommissionens minimikrav på samråd uppfyllts.

På grundval av den externa studien och slutsatserna från samrådet med intressenterna gjorde kommissionen en kvantitativ och kvalitativ konsekvensbedömning av de föreslagna åtgärderna. I utvärderingen undersöktes alternativ till de nya åtgärder som föreslås för att modernisera det befintliga regelverket.

### 3. FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA ASPEKTER

#### 3.1. Definition av infrastrukturförvaltare (artikel 3.2)

I förtydligandet anges alla relevanta uppgifter i infrastrukturförvaltningen som ska utföras av infrastrukturförvaltaren för att se till att dessa uppgifter utförs enhetligt. Därmed försvinner den möjlighet att tilldela infrastrukturförvaltarens uppgifter i ett järnvägsnät eller en del av ett nät till olika organ eller företag som medges i den nuvarande texten. Betydelsen av olika uppgifter i infrastrukturförvaltningen förtydligas också.

#### 3.2. Definition av internationell persontrafik (artikel 3.5)

Internationell persontrafik definieras i punkt 5 i den nuvarande artikel 3. När marknaden för inhemsk persontrafik på tåg öppnas för konkurrens blir åtskillnaden mellan internationell och inhemsk persontrafik irrelevant för tillämpningen av detta direktiv. Denna definition utgår därför.

#### 3.3. Särredovisning inom en integrerad grupp (artikel 6.2)

Enligt den nuvarande artikel 6.2 går det att organisera infrastruktur- och trafik tjänster inom ett enda företag om kraven på särredovisning uppfylls. Eftersom förslaget innehåller särskilda regler om separation av de två verksamheterna måste denna bestämmelse utgå.

#### 3.4. Institutionell separation av infrastrukturförvaltaren (artikel 7)

Denna bestämmelse innebär att infrastrukturförvaltare bör kunna fullgöra alla uppgifter som är nödvändiga för en hållbar utveckling av infrastrukturen. Dessutom införs en institutionell separation av infrastrukturförvaltaren från trafikverksamheten genom att förbjuda att en och samma juridiska eller fysiska person samtidigt har rätt kontrollera eller ha inflytande över en infrastrukturförvaltare och ett järnvägsföretag. En medlemsstat får äga båda dessa rättsliga enheter, om kontrollen utövas av offentliga myndigheter som är separata och rättsligt åtskilda från varandra.

#### 3.5. Infrastrukturförvaltares oberoende inom vertikalt integrerade företag (artiklarna 7a och 7b)

Enligt förslaget ska vertikalt integrerade företag, även sådana som har en holdingstruktur, tillåtas att behålla ägandet av infrastrukturförvaltaren. Det förtydligas dock att detta endast är tillåtet om villkor uppfylls som garanterar att infrastrukturförvaltaren faktiskt har beslutanderätt om alla sina uppgifter. Vidare föreskrivs att detta måste garanteras genom starka och effektiva skyddsåtgärder som bevarar infrastrukturförvaltarens oberoende. Det ska finnas skyddsåtgärder avseende företagets struktur, bland annat uppdelning av de finansiella kopplingarna mellan infrastrukturförvaltaren och de andra företagen i den integrerade gruppen. Dessutom fastställs bestämmelser om infrastrukturförvaltarens ledningsstruktur.

#### 3.6. Kontroll av överensstämmelse (artikel 7c)

I denna bestämmelse fastställs en möjlighet för medlemsstater att begränsa tillträdesrättigheterna för järnvägsoperatörer som är del av vertikalt integrerade företag om kommissionen inte har möjlighet att bekräfta att skyddsåtgärder som bevarar infrastrukturförvaltarens oberoende har genomförts på ett effektivt sätt.

#### 3.7. Samordningskommittén (artikel 7d)

Syftet med denna bestämmelse är att säkerställa en god samordning mellan infrastrukturförvaltaren och användarna av det nät som påverkas av dennes beslut, däribland sökande, företrädare för passagerare och användare av godstrafik, samt regionala och lokala myndigheter. De frågor om vilka infrastrukturförvaltaren bör ta emot råd från användarna

förtecknas, bland annat om deras behov av utveckling av infrastruktur, resultatmål, fördelning och avgifter.

### 3.8. Europeiskt nätverk för infrastrukturförvaltare (artikel 7e)

Genom förslaget ska ett forum bildas för samarbete över gränserna mellan infrastrukturförvaltare i syfte att utveckla det europeiska järnvägsnätet. Här ingår samarbete om upprättandet av korridorerna för stamnät, godskorridorerna och genomförandet av planerna för införande av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS). Förslaget omfattar även den roll som detta nätverk ska spela i övervakningen av infrastrukturförvaltares prestationer i syfte att förbättra kvaliteten på de tjänster som erbjuds av infrastrukturförvaltare.

### 3.9. Villkor för tillträde till järnvägsinfrastruktur (artikel 10)

Artikel 10.2 ska ändras för att ge europeiska järnvägsföretag tillträdesrättigheter för drift av inhemsk persontrafik. Eftersom den nuvarande lagstiftningens åtskillnad mellan internationella och inhemska tjänster avlägsnas måste artikel 10.3 och 10.4 utgå, då syftet med dessa punkter var att göra det möjligt att avgöra om en tjänst är internationell eller inhemsk.

### 3.10. Begränsning av tillträdesrätten (artikel 11)

Denna bestämmelse ger medlemsstaterna möjlighet att begränsa tillträdesrätten för drift av inhemsk eller internationell trafik om utövandet av denna rätt skulle äventyra den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmän trafik. Precis som för närvarande gäller vid internationell trafik föreskrivs i bestämmelsen att regleringsorgan har ansvaret för att utifrån gemensamma förfaranden och kriterier avgöra om den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmän trafik äventyras av en tjänst för inhemsk trafik.

### 3.11 Gemensamma informationssystem och integrerade biljettsystem (artikel 13a)

För att se till passagerare fortsätter att dra nytta av nätverkseffekter får medlemsstaterna genom denna bestämmelse möjlighet att upprätta informationssystem och integrerade biljettsystem som är gemensamma för alla järnvägsföretag som bedriver inhemsk persontrafik på ett sätt som inte snedvrider konkurrensen. Dessutom föreskrivs att järnvägsföretagen ska anta samordnade beredskapsplaner för att erbjuda hjälp till passagerare vid en allvarlig trafikstörning.

### 3.12 Rätt till kapacitet (artikel 38.4)

För att ge alla marknadsaktörer tillräcklig rättslig säkerhet för att kunna utveckla sin verksamhet ändras denna bestämmelse. I bestämmelsen definieras inom vilken tidsfrist regleringsorganen ska bedöma om den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmän trafik äventyras. Detta är förenligt med processen för tilldelning av infrastrukturkapacitet.

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**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT  
DETTA DIREKTIV

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<sup>4</sup>,  
med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>5</sup>,  
i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och  
av följande skäl:

- (1) Under det senaste decenniet har järnvägstrafikens tillväxt inte varit tillräcklig för att öka dess andel av transportererna i förhållande till bilar och luftfart. Järnvägens andel på 6 % av persontrafiken i Europeiska unionen har förblivit ganska stabil. Persontrafiken på järnväg har inte utvecklats i takt med behoven när det gäller utbud och kvalitet.
- (2) Unionens marknader för godstrafik och internationell persontrafik på järnväg öppnades för konkurrens 2007 respektive 2010 genom direktiv 2004/51/EG<sup>6</sup> och 2007/58/EG<sup>7</sup>. Dessutom har vissa medlemsstater öppnat sin inhemska persontrafik på järnväg för konkurrens antingen genom att införa öppna tillträdesrätter eller genom konkurrensutsatt upphandling för avtal om allmän trafik.
- (3) Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde<sup>8</sup> inrättas ett gemensamt europeiskt järnvägsområde med gemensamma bestämmelser om styrningen av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, finansiering av och avgifter för

---

<sup>4</sup> EUT C , , s . .

<sup>5</sup> EUT C , , s . .

<sup>6</sup> EUT L 164, 30.4.2004, s. 164.

<sup>7</sup> EUT L 315, 3.12.2007, s. 44.

<sup>8</sup> EUT L 343, 14.12.2012, s. 32.



infrastruktur, villkor för tillträde till järnvägsinfrastruktur och järnvägstrafik samt tillsyn över järnvägsmarknaden. Med alla delar på plats är det nu möjligt att fullborda öppnandet av unionens järnvägsmarknad och reformera styrningen av infrastrukturförvaltare för att garantera lika tillträde till infrastrukturen.

- (4) Enligt direktiv 2012/34/EU ska kommissionen i förekommande fall föreslå lagstiftningsåtgärder för öppnandet av marknaden för inhemsk persontrafik på järnväg och utveckla lämpliga villkor för att garantera icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen med utgångspunkt i de nuvarande kraven på särredovisning av infrastrukturförvaltning och trafikverksamheter.
- (5) Bättre samordning mellan infrastrukturförvaltarna och järnvägsföretagen bör garanteras genom att det inrättas en samordningskommitté för att uppnå en effektiv förvaltning och användning av infrastrukturen.
- (6) Medlemsstaterna ska också se till att alla uppgifter som är nödvändiga för hållbar drift, underhåll och utveckling av järnvägsinfrastrukturen hanteras enhetligt av infrastrukturförvaltaren själv.
- (7) Gränsöverskridande frågor bör hanteras effektivt mellan infrastrukturförvaltare i de olika medlemsstaterna genom inrättandet av ett europeiskt nätverk för infrastrukturförvaltare.
- (8) För att säkerställa lika tillträde till infrastrukturen bör alla intressekonflikter till följd av integrerade strukturer mellan infrastrukturförvaltningen och transportverksamheterna undanröjas. Endast genom att avlägsna incitamentet för att diskriminera konkurrenter blir det möjligt att garantera icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen. Det är en förutsättning för ett framgångsrikt öppnande av marknaden för inhemska persontrafiktjänster på järnväg. Detta bör också undanröja den möjlighet till korssubventionering som finns inom sådana integrerade strukturer och som även leder till snedvridning av marknaden.
- (9) De befintliga krav på infrastrukturförvaltares oberoende i förhållande till järnvägsföretag som föreskrivs i direktiv 2012/34/EU omfattar endast infrastrukturförvaltarens väsentliga uppgifter, vilka är beslutsfattandet om tilldelning av tåglägen och beslutsfattandet om uttag av avgifter på infrastrukturerna. Alla uppgifter måste dock utföras på ett oberoende sätt eftersom andra uppgifter också kan användas till att diskriminera konkurrenter. Detta gäller särskilt för beslut om investeringar eller underhåll som kan gynna de delar av nätet som huvudsakligen används av transportoperatörer i det integrerade företaget. Beslut om planering av underhållsarbeten kan påverka tillgängligheten för konkurrenternas tåglägen.
- (10) 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 beslutsfattande. 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.

- (11) Medlemsstaterna bör därför åläggas att se till att samma juridiska eller fysiska person eller personer inte har rätt att utöva kontroll över en infrastrukturförvaltare och samtidigt utöva kontroll över eller några rättigheter avseende ett järnvägsföretag. Och omvänt bör kontrollen över ett järnvägsföretag utesluta möjligheten att utöva kontroll över eller några rättigheter avseende en infrastrukturförvaltare.
- (12) Där medlemsstaterna fortfarande har en infrastrukturförvaltare som är del av ett vertikalt integrerat företag bör de åtminstone införa strikta skyddsåtgärder för att garantera att infrastrukturförvaltaren är verkligt oberoende i förhållande till det integrerade företaget. Dessa skyddsåtgärder bör inte enbart avse infrastrukturförvaltarens bolagsorganisation i förhållande till det integrerade företaget utan även infrastrukturförvaltarens förvaltningsstruktur och, så långt möjligt inom en integrerad struktur, förhindra ekonomiska överföringar mellan infrastrukturförvaltaren och de övriga juridiska enheterna i det integrerade företaget. Dessa skyddsåtgärder motsvarar inte bara vad som är nödvändigt för att uppfylla nuvarande krav på oberoende beslutsfattande för väsentliga uppgifter enligt direktiv 2012/34/EU, när det gäller infrastrukturförvaltarens förvaltningsberoende, utan sträcker sig längre än dessa krav genom tillägg av bestämmelser för att utesluta att infrastrukturförvaltarens intäkter kan användas till att finansiera övriga enheter inom det vertikalt integrerade företaget. Detta bör gälla oberoende av tillämpningen av medlemsstaternas skattelagstiftning och utan att det påverkar tillämpningen av EU:s regler om statligt stöd.
- (13) Trots genomförandet av skyddsåtgärder som garanterar oberoende kan vertikalt integrerade företag missbruka sin struktur för att ge järnvägsoperatörer som tillhör sådana företag otillbörliga konkurrens fördelar. På begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ bör kommissionen därför, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 258 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, kontrollera att dessa skyddsåtgärder genomförs på ett effektivt sätt och att eventuella konkurrensnedvridningar avlägsnas. Om kommissionen inte har möjlighet att bekräfta att detta har uppnåtts bör alla medlemsstater ha möjligheten att begränsa eller återkalla tillträdesrättigheterna för de berörda integrerade operatörerna.
- (14) Att unionens järnvägsföretag beviljas tillträdesrätt till järnvägsinfrastruktur i alla medlemsstater för att bedriva inhemsk persontrafik kan påverka organisationen och finansieringen av persontrafik på järnväg som bedrivs inom ramen för ett avtal om allmän trafik. Medlemsstaterna bör ha möjlighet att begränsa denna tillträdesrätt om den skulle äventyra den ekonomiska jämvikten i sådana avtal om allmän trafik och om det berörda regleringsorganet har godkänt detta.
- (15) På begäran av berörda parter och på grundval av en objektiv ekonomisk analys bör regleringsorganet bedöma den eventuella ekonomiska effekten av inrikes persontrafik som tillhandahålls enligt öppna tillträdesvillkor på befintliga avtal om allmän trafik.
- (16) I bedömningsprocessen bör man ta hänsyn till behovet av att ge alla marknadsaktörer tillräckligt stor rättslig säkerhet så att de kan utveckla sin verksamhet. Förfarandet bör vara så enkelt, effektivt och öppet som möjligt och stämma överens med förfarandet för tilldelning av infrastrukturkapacitet.
- (17) Bedömningen av om den ekonomiska jämvikten i avtalet om allmän trafik äventyras bör utgå från på förhand fastställda kriterier. Dessa kriterier och den närmare

utformningen av förfarandet får utvecklas över tid, särskilt med hänsyn till erfarenheterna hos regleringsorgan, behöriga myndigheter och järnvägsföretag, och de kan beakta de särskilda egenskaperna hos inhemsk persontrafik.

- (18) Vid bedömningen av om den ekonomiska jämvikten i avtalet om allmän trafik äventyras bör regleringsorganen undersöka de planerade tjänsternas ekonomiska inverkan på befintliga avtal om allmän trafik, med hänsyn till hur den påverkar lönsamheten i alla tjänster som ingår i sådana avtal om allmänna tjänster och hur detta påverkar nettokostnaden för den behöriga offentliga myndighet som tilldelade avtalen. För att göra denna bedömning bör faktorer som efterfrågan från passagerare, biljettpriiser, arrangemang för utfärdande av biljetter, plats för och antal stopp, tidtabeller och turtäthet för den föreslagna nya trafiken undersökas.
- (19) För att göra järnvägstrafik mer attraktiv för passagerare bör medlemsstater kunna kräva att järnvägsföretag som bedriver inhemsk persontrafik ska delta i ett gemensamt informationssystem och integrerat biljettsystem för leverans av biljetter, direktbiljetter och bokningar. Om ett sådant system införs bör det säkerställas att detta inte skapar snedvridning på marknaden eller leder till diskriminering mellan järnvägsföretag.
- (20) I enlighet med den gemensamma politiska förklaringen från medlemsstaterna och kommissionen om förklarande dokument av den 28 september 2011<sup>9</sup>, har medlemsstaterna åtagit sig att låta anmälan av införlivandeåtgärder åtföljas av ett eller flera dokument som förklarar förhållandet mellan de olika delarna i direktivet och motsvarande delar i de nationella instrumenten för införlivande i de fall detta är berättigat. Med avseende på detta direktiv anser lagstiftaren att översändandet av sådana dokument är berättigat.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### *Artikel 1*

Direktiv 2012/34/EU ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

(a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”(2) *infrastrukturförvaltare*: varje organ eller företag som ansvarar för utveckling, drift och underhåll av järnvägsinfrastruktur i ett nät. Utveckling omfattar nätplanering, finansierings- och investeringsplaner samt byggande och uppgraderingar av infrastrukturen. Drift av infrastrukturen omfattar alla inslagen i processen för tilldelning av tåglägen, både definition och bedömning av tillgänglighet och tilldelning av enskilda tåglägen, trafikledning och uttag av avgifter för infrastruktur, inklusive fastställande och uppbörd av avgifterna. Underhåll omfattar förnyelse av infrastrukturen och övriga verksamheter för förvaltning av tillgången.”

(b) Punkt 5 ska utgå.

(c) En ny punkt 31 ska läggas till:

”(31) *vertikalt integrerat företag*: ett företag

---

<sup>9</sup> EUT C 369, 17.12.2011, s. 14.

- där ett eller flera järnvägsföretag ägs eller delvis ägs av samma företag som en infrastrukturförvaltare (holdingföretag), eller
- där infrastrukturförvaltaren ägs eller delvis ägs av ett eller flera järnvägsföretag, eller
- där ett eller flera järnvägsföretag ägs eller delvis ägs av en infrastrukturförvaltare.”

2. Artikel 6.2 ska utgå.
3. Artikel 7 ska ersättas med följande:

”Artikel 7

#### Institutionell separation av infrastrukturförvaltaren

1. Medlemsstaterna ska se till att infrastrukturförvaltaren utför alla de uppgifter som avses i artikel 3.2 och är oberoende av alla järnvägsföretag.  
För att garantera detta oberoende för infrastrukturförvaltaren ska medlemsstaterna säkerställa att infrastrukturförvaltare är organiserade i en enhet som är rättsligt åtskild från alla järnvägsföretag.
2. Medlemsstaterna ska också säkerställa att samma juridiska eller fysiska person eller personer inte tillåts att
  - (a) samtidigt direkt eller indirekt utöva kontroll över i den mening som avses i rådets förordning (EG) nr 139/2004<sup>10</sup>, ha ett ekonomiskt intresse i eller utöva någon rättighet avseende ett järnvägsföretag och en infrastrukturförvaltare,
  - (b) utse ledamöter till tillsynsorgan, styrelse eller organ som juridiskt företräder en infrastrukturförvaltare och samtidigt direkt eller indirekt utöva kontroll över, ha något ekonomiskt intresse i eller utöva någon rättighet avseende ett järnvägsföretag,
  - (c) vara ledamot i tillsynsorgan, styrelse eller organ som juridiskt företräder företaget för både ett järnvägsföretag och en infrastrukturförvaltare,
  - (d) förvalta järnvägsinfrastrukturen eller ingå i ledningen för infrastrukturförvaltaren och samtidigt direkt eller indirekt utöva kontroll över, ha något intresse i eller utöva någon rättighet avseende ett järnvägsföretag eller förvalta järnvägsföretaget eller ingå i dess ledning och samtidigt direkt eller indirekt utöva kontroll över, ha något intresse i eller utöva någon rättighet avseende en infrastrukturförvaltare.
3. Om den person som avses i punkt 2 är en medlemsstat eller ett annat offentligt organ, ska två offentliga myndigheter som är separata och juridiskt åtskilda från varandra och som utövar kontroll eller utövar andra rättigheter som anges i punkt 2 över infrastrukturförvaltaren å ena sidan eller järnvägsföretaget å andra sidan, inte anses vara samma person eller samma personer vid tillämpningen av denna artikel.

---

<sup>10</sup> EUT L 24, 29.1.2004, s. 1.

4. Förutsatt att det inte uppstår någon intressekonflikt, och att det garanteras att kommersiellt känslig information behandlas konfidentiellt, får infrastrukturförvaltare lägga ut särskilda utvecklings-, förnyelse- och underhållsarbeten på entreprenad till järnvägsföretag eller andra organ som agerar under infrastrukturförvaltarens överinseende, men infrastrukturförvaltaren ska behålla befogenheten att fatta beslut om dessa arbeten.
- 5 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 beslutsmässigt oberoende från alla järnvägsföretag i enlighet med de krav som fastställs i artiklarna 7a till 7c.”

4. Följande artiklar 7a–7e ska införas:

”Artikel 7a

Infrastrukturförvaltarens faktiska oberoende inom ett vertikalt integrerat företag

1. Medlemsstaterna ska se till att infrastrukturförvaltaren är organiserad i ett organ som är juridiskt skilt från alla järnvägsföretag eller holdingföretag som kontrollerar sådana företag och från alla andra juridiska enheter i ett vertikalt integrerat företag.
2. Juridiska enheter i ett vertikalt integrerat företag som är verksamma på marknader för järnvägstrafik får inte ha något direkt eller indirekt ägande i infrastrukturförvaltaren. Infrastrukturförvaltaren får inte heller ha något direkt eller indirekt ägande i någon juridisk enhet som ingår i ett vertikalt integrerat företag som är verksamt på marknader för järnvägstrafik.
3. Infrastrukturförvaltarens intäkter får inte användas för att finansiera andra juridiska enheter i det vertikalt integrerade företaget utan endast för att finansiera infrastrukturförvaltarens verksamhet och för att betala ut utdelning till den slutliga ägaren av det vertikalt integrerade företaget. Infrastrukturförvaltaren får inte bevilja lån till några andra juridiska enheter i det vertikalt integrerade företaget och andra juridiska enheter i det vertikalt integrerade företaget får inte bevilja lån till infrastrukturförvaltaren. Eventuella tjänster som erbjuds av andra juridiska enheter till infrastrukturförvaltaren ska grundas på avtal och betalas till marknadspriser. Den skuld som tillräknas infrastrukturförvaltaren ska hållas tydligt åtskild från den skuld som tillräknas andra juridiska enheter inom det vertikalt integrerade företaget och förpliktelserna avseende dessa skulder ska fullgöras separat. Redovisningen för infrastrukturförvaltaren och de andra juridiska enheterna i det vertikalt integrerade företaget ska utformas så att den garanterar att dessa bestämmelser följs och möjliggör separata betalningsgångar för infrastrukturförvaltaren i förhållande till de andra juridiska enheterna i det vertikalt integrerade företaget.
4. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 8.4 ska infrastrukturförvaltaren självständigt anskaffa medel på kapitalmarknaden och inte via andra juridiska enheter i det vertikalt integrerade företaget. Andra juridiska enheter i det vertikalt integrerade företaget får inte anskaffa medel via infrastrukturförvaltaren.

5. Infrastrukturförvaltaren ska bevara detaljerade uppgifter om alla kommersiella och finansiella förbindelser med andra juridiska enheter i det vertikalt integrerade företaget och på begäran göra dem tillgängliga för regleringsorganet i enlighet med artikel 56.12.

#### Artikel 7b

Verkligt oberoende för infrastrukturförvaltarens personal och ledning inom ett vertikalt integrerat företag

1. Utan att det påverkar de beslut som fattas av regleringsorganet enligt artikel 56 ska infrastrukturförvaltaren ha befogenhet att fatta beslut oberoende av de andra juridiska enheterna i det vertikalt integrerade företaget i fråga om alla de uppgifter som avses i artikel 3.2. Infrastrukturförvaltarens övergripande företagsledningsstruktur och företagsform ska se till att ingen av de andra juridiska enheterna i det vertikalt integrerade företaget direkt eller indirekt får styra infrastrukturförvaltarens beteende i fråga om de uppgifterna.
2. Ledamöter i styrelsen och högre tjänstemän i infrastrukturförvaltaren får inte ingå i tillsynsorganet eller styrelsen eller vara högre tjänstemän i någon annan juridisk enhet i det vertikalt integrerade företaget.

Ledamöter i tillsynsorgan eller styrelser och högre tjänstemän i de andra juridiska enheterna i det vertikalt integrerade företaget får inte ingå i styrelsen eller vara högre tjänstemän i infrastrukturförvaltaren.

3. Infrastrukturförvaltaren ska ha ett tillsynsorgan som består av företrädare för de slutliga ägarna av det vertikalt integrerade företaget.

Tillsynsorganet får samråda med den samordningskommitté som avses i artikel 7d i frågor som faller under dess behörighet.

Beslut om utnämning, förlängning, arbetsvillkor, bl.a. löner, och entledigande av ledamöter i infrastrukturförvaltarens styrelse ska fattas av tillsynsorganet. Identiteten och de villkor som reglerar tjänstperioden, dess varaktighet och entledigande av personer som tillsynsorganet nominerat för utnämning eller förlängning av uppdraget som ledamot av infrastrukturförvaltarens styrelse samt skälen till varje beslut att avsluta en sådan tjänstperiod ska anmälas till det regleringsorgan som avses i artikel 55. De villkor och beslut som avses i denna punkt ska vara bindande endast om regleringsorganet uttryckligen har godkänt dem. Regleringsorganet får göra invändningar mot dessa beslut om tvivel uppkommer om det yrkesmässiga oberoendet hos en person som är nominerad till styrelsen eller om tjänstperioden avbryts i förtid för en ledamot i infrastrukturförvaltarens styrelse.

Ledamöter av styrelsen ska beviljas effektiv rätt att om de så önskar överklaga ett förtida avbrytande av tjänstperioden till regleringsorganet.

4. Ledamöter i tillsynsorganet eller styrelsen och högre tjänstemän hos infrastrukturförvaltaren har under en tid av tre år efter det att de lämnar infrastrukturförvaltaren inte rätt att inneha ledande positioner inom någon annan juridisk enhet i det vertikalt integrerade företaget. Ledamöter i tillsynsorganet eller styrelsen och högre tjänstemän i de andra juridiska enheterna i det vertikalt integrerade företaget har under en tid av tre år efter det att de lämnar dessa andra juridiska enheter inte rätt att inneha ledande positioner hos infrastrukturförvaltaren.

5. Infrastrukturförvaltaren ska ha egen personal och vara placerad i lokaler som är åtskilda från de andra juridiska enheterna i det vertikalt integrerade företaget. Åtkomst till informationssystem ska vara skyddad för att säkerställa infrastrukturförvaltarens oberoende. Interna regler eller anställningskontrakt ska tydligt begränsa kontakterna med de andra juridiska enheterna i det vertikalt integrerade företaget till officiell kommunikation i samband med fullgörandet av de av infrastrukturförvaltarens uppgifter som även utförs avseende andra järnvägsföretag utanför det vertikalt integrerade företaget. 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.
6. Infrastrukturförvaltaren ska ha den organisatoriska kapacitet som krävs för att fullgöra alla sina uppgifter oberoende av de andra juridiska enheterna i det vertikalt integrerade företaget och får inte lov att delegera utförandet av dessa uppgifter eller uppgifter som är knutna till dem till dessa juridiska enheter.
7. Ledamöterna i infrastrukturförvaltarens tillsynsorgan eller styrelse och högre tjänstemän får inte ha något intresse i eller, direkt eller indirekt, få några ekonomiska fördelar från någon annan juridisk enhet i det vertikalt integrerade företaget. Resultatbaserade delar av deras ersättning får inte vara beroende av verksamhetsresultatet i någon annan juridisk enhet i det vertikalt integrerade företaget eller i någon annan juridisk enhet under dess kontroll, utan enbart bero på infrastrukturförvaltarens resultat.

#### Artikel 7c

##### 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 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.
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
  - b) den berörda infrastrukturförvaltaren inte uppfyller de krav som fastställs i artiklarna 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 konkurrensnedvridningar i den medlemsstat där den berörda infrastrukturförvaltaren är etablerad.

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.
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.

#### Artikel 7d

##### 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.
2. Samordningskommittén ska lägga fram förslag eller råd till infrastrukturförvaltaren och, om så är lämpligt, till medlemsstaten om
  - (a) de sökandes behov i fråga om underhåll och utveckling av infrastrukturkapaciteten,
  - (b) innehållet i de användarinriktade resultatmålen i de avtal som avses i artikel 30 och de incitament som avses i artikel 30.1 samt deras tillämpning,
  - (c) innehållet i och tillämpningen av den beskrivning av järnvägsnätet som avses i artikel 27,
  - (d) det ramverk och de regler för fastställande och uttag av avgifter som upprättats av staten och det avgiftssystem som inrättats av infrastrukturförvaltaren i enlighet med artikel 29 samt nivån och strukturen för infrastrukturavgifterna,
  - (e) processen för tilldelning av infrastrukturkapacitet, inbegripet prioriteringsregler för tilldelning av kapacitet mellan olika kategorier av infrastruktur användare,
  - (f) intermodalitetsfrågor,



- (g) alla andra frågor som berör villkoren för tillträde till och användning av infrastrukturen och kvaliteten i infrastrukturförvaltarens tjänster.

Samordningskommittén ska ha behörighet att begära relevant information från infrastrukturförvaltaren om leden a–g för att kunna utföra dessa uppgifter.

3. Samordningskommittén ska upprätta en arbetsordning som bl.a. ska innehålla bestämmelser om deltagande i möten och mötesfrekvensen, som ska var minst ett möte per kvartal. En årsrapport om diskussionerna i samordningskommittén ska överlämnas till infrastrukturförvaltaren, medlemsstaten, det berörda regleringsorganet och kommissionen, med angivande av de olika ståndpunkterna hos kommittémedlemmarna.

#### Artikel 7e

##### 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 stamnät, godskorridorerna i enlighet med förordning (EU) nr 913/2010<sup>11</sup> och genomförandet av planerna för införande av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) som fastställs i beslut 2012/88/EU<sup>12</sup>.

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.

2. Nätverket ska delta i den marknadsövervakningsverksamhet som avses i artikel 15 och mäta infrastrukturförvaltarnas effektivitet på grundval av gemensamma indikatorer och kvalitetskriterier, som tillförlitlighet, kapacitet, tillgänglighet, punktlighet och säkerhet i deras nät, tillgångskvalitet och tillgångsutnyttjande, underhåll, förnyelse, förstärkningar, investeringar och ekonomisk effektivitet.
3. Kommissionen får anta bestämmelser om nätverkets gemensamma principer och metoder, särskilt för att se till att mättningsverksamheterna är enhetliga, samt förfarandena för samarbetet inom nätverket. Dessa bestämmelser ska antas genom genomförandeakter i enlighet med det förfarande som avses i artikel 62.3.”

5. Artikel 10 ska ändras på följande sätt:

- (a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Järnvägsföretag ska på rättvisa, icke-diskriminerande och öppna villkor beviljas rätt till tillträde till järnvägsinfrastruktur i samtliga medlemsstater för att bedriva alla typer av persontrafik på järnväg. Järnvägsföretag ska ha rätt att ta upp passagerare vid varje station och att lämna av dem vid en annan. Denna rätt ska inbegripa tillträde till infrastruktur som förbinder de anläggningar för tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II.”

<sup>11</sup> EUT L 276, 20.10.2010, s. 22.

<sup>12</sup> EUT L 51, 23.2.2012, s. 51.

- (b) Punkterna 3 och 4 ska utgå.
6. Artikel 11 ska ändras på följande sätt:
- (a) Punkt 1 ska ersättas med följande:
- ”1. Medlemsstaterna får begränsa tillträdesrätten enligt artikel 10.2 för persontrafik mellan en viss avgångsort och en viss destination om samma sträcka eller en alternativ sträcka omfattas av ett eller flera avtal om allmän trafik om utövandet av denna rätt skulle äventyra den ekonomiska jämvikten i det eller de berörda avtalen om allmän trafik.”
- (b) Det första stycket i punkt 2 ska ersättas med 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 månad från informationen om den avsedda persontrafiken i enlighet med artikel 38.4, från någon av följande:
- 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.
- c) Infrastrukturförvaltaren.
- d) Det järnvägsföretag som fullgör avtalet om allmän trafik.”
- (c) Punkt 3 ska ersättas med följande:
- ”3. Regleringsorganet ska motivera sitt beslut och ange på vilka villkor någon av följande får begära omprövning av beslutet inom en månad från dess delgivning:
- a) Den eller de berörda behöriga myndigheterna.
- b) Infrastrukturförvaltaren.
- c) Det järnvägsföretag som fullgör avtalet om allmän trafik.
- d) Det järnvägsföretag som ansöker om tillträde.”
- Om regleringsorganet beslutar att den ekonomiska jämvikten i ett avtal om allmän trafik skulle äventyras av den planerade persontrafik som avses i artikel 38.4, ska regleringsorganet ange tänkbara ändringar av denna trafik som skulle säkerställa att de villkor som föreskrivs i artikel 10.2 för beviljande av tillträdesrätt uppfylls.”
- (d) Punkt 5 ska utgå.
7. Följande artikel ska införas som artikel 13a:
- ”Artikel 13a
- Gemensamma informationssystem och integrerade biljettsystem

1. Utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EG) nr 1371/2007<sup>13</sup> och direktiv 2010/40/EU<sup>14</sup>, 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.
  2. Medlemsstaterna ska begära att järnvägsföretag som bedriver persontrafik ska införa och samordna beredskapsplaner för att ge passagerare hjälp i den mening som avses i artikel 18 i förordning (EG) nr 1371/2007 i händelse av ett allvarligt avbrott i trafiken.”
8. Artikel 38.4 ska ersättas med följande:
- ”4. När en sökande avser att begära infrastrukturkapacitet för att bedriva persontrafik ska vederbörande informera de berörda infrastrukturförvaltarna och regleringsorganen minst 18 månader innan ikraftträdandet av den tågplanperiod som begäran om kapacitet avser. För att göra det möjligt för dem att bedöma vilka de potentiella ekonomiska följderna för befintliga avtal om allmän trafik ska regleringsorganen se till att information ges till de behöriga myndigheter som har beviljat persontrafik på järnväg på den sträckan enligt ett avtal om allmän trafik, varje annan berörd behörig myndighet med rätt att begränsa tillträde enligt artikel 11 och varje järnvägsföretag som utför avtalet om allmän trafik på denna persontrafiklinje utan dröjsmål och senast inom fem dagar.”
9. Artikel 63.1 ska ersättas med följande:
- ”1. Senast den 31 december 2024 ska kommissionen utvärdera effekterna av detta direktiv på järnvägssektorn och lämna en rapport till Europaparlamentet, rådet, Europeiska och sociala kommittén samt Regionkommittén om dess genomförande.
- Kommissionen ska senast samma datum bedöma om det fortfarande förekommer diskriminering eller andra typer av konkurrensnedvridningar i förhållande till de infrastrukturförvaltare som är del av ett vertikalt integrerat företag. Kommissionen ska, om så är lämpligt, föreslå nya lagstiftningsåtgärder.”

## *Artikel 2*

1. Medlemsstaterna ska senast den [18 månader efter ikraftträdandet] anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska till kommissionen genast överlämna texten till dessa bestämmelser.
- När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

---

<sup>13</sup> EUT L315, 3.12.2007, s. 14.

<sup>14</sup> EUT L207, 6.8.2010, s. 1.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

*Artikel 3*

3. Detta direktiv träder i kraft dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.
4. Punkterna 5–8 i artikel 1 ska tillämpas från och med den 1 januari 2018 [i tid för den tågplan som inleds den 14 december 2019].

*Artikel 4*

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

*På Europaparlamentets vägnar*  
*Ordförande*

*På rådets vägnar*  
*Ordförande*