



4.4.2013

## MEDDELANDE TILL LEDAMÖTERNA

(0032/2013)

Ärende: Motiverat yttrande från det österrikiska förbundsrådet över förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 1370/2007 avseende öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg (COM(2013)0028 – C7-0024/2013 – 2013/0028(COD))

Enligt artikel 6 i protokoll nr 2 om tillämpning av subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna får de nationella parlamenten, inom åtta veckor från den dag då ett utkast till lagstiftningsakt översänds, till Europaparlamentets talman och rådets och kommissionens ordförande lämna ett motiverat yttrande med skälen till att de anser att det aktuella utkastet inte är förenligt med subsidiaritetsprincipen.

Enligt Europaparlamentets arbetsordning har utskottet för rättsliga frågor ansvar för respekten för subsidiaritetsprincipen.

För er kännedom bifogas ett motiverat yttrande från det österrikiska förbundsrådet över ovannämnda förslag.

## MOTIVERAT YTTRANDE

från förbundsrådets EU-utskott

av den 13 mars 2013

i enlighet med artikel 23g.1 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) (lag om förbundsstatens författning) jämförd med artikel 6 i protokoll nr 2 om tillämpning av subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna, över

COM(2013)0028

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

**A. Motiverat yttrande**

Det aktuella förslaget är inte förenligt med subsidiaritetsprincipen.

**B. Motivering**

Den 30 januari 2013 offentliggjorde kommissionen det fjärde järnvägspaketet, som består av totalt sex lagstiftningsförslag. Jämte långtgående förslag om omstrukturering av de europeiska järnvägsmarknaderna har kommissionen föreslagit en genomgripande ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 (allmän trafikplikt) 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.

Syftet med detta förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 1370/2007 avseende öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg är att påskynda upphandlingsförfarandet för regional och lokal persontrafik på järnväg.

Principiellt hänvisar förbundsrådet till artikel 5 i EU-fördraget, enligt vilken Europeiska unionen får vidta en åtgärd endast om och i den mån som målen för den planerade åtgärden inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, vare sig på central nivå eller på regional och lokal nivå, och därför, på grund av den planerade åtgärdens omfattning eller verkningar, bättre kan uppnås på unionsnivå.

Genom Lissabonfördraget förankrades och säkerställdes i primärrätten den särskilda roll som tjänster av allmänt intresse spelar. Tjänster av allmänt intresse tillhandahålls i stor utsträckning på lokal och regional nivå, vilket framgår av motsvarande grundläggande bestämmelser, särskilt den uttryckliga respekten för det lokala och regionala självstyret i artikel 4.2 i EU-fördraget och principen om medlemsstaternas befogenhet att själva besluta hur tjänster av allmänt intresse ska tillhandahållas och finansieras (artikel 14 i EUF-fördraget).

I protokoll nr 26 till Lissabonfördraget fastslås dessutom uttryckligen att unionens värden särskilt inbegriper ”nationella, regionala och lokala myndigheters avgörande roll och stora handlingsutrymme, när det gäller att tillhandahålla, beställa och organisera tjänster av allmänt ekonomiskt intresse så nära användarnas behov som möjligt.”

Den gällande förordningen om allmän trafikplikt utgör en välavvägd kompromiss som bör upprätthållas mot bakgrund av de erfarenheter som hittills gjorts. Det är nämligen de lokala och regionala myndigheterna som är bäst lämpade att utforma den lokala kollektivtrafiken efter användarnas behov och preferenser och ta hänsyn till olika geografiska, sociala eller kulturella förhållanden. Ett EU-täckande upphandlingsförfarande för lokal och regional järnvägstrafik är på grund av jurisdiktionens geografiska begränsning inte nödvändigt ur upphandlingsrättslig synvinkel och skulle därför vara oproportionellt.

Den gällande versionen av förordningen om allmän trafikplikt garanterar under vissa omständigheter valfriheten på nationell, regional och lokal nivå. Den reglerar till exempel direkttilldelning även för andra områden än järnväg med hjälp av en mängd praktiskt förankrade tröskelvärden. De behöriga myndigheterna kan välja om de ska ingå avtal om allmän trafik genom direkttilldelning eller genom ett konkurrensutsatt anbuds förfarande. Det är de som är bäst lämpade att utforma den lokala kollektivtrafiken efter användarnas behov och preferenser och ta hänsyn till olika geografiska, sociala eller kulturella förhållanden. Denna praktiska förankring – särskilt tröskelvärderna – avspeglas inte i förslaget om järnvägstrafiken. Att ensidigt frångå denna viktiga princip, som dessutom stärkts ytterligare genom Lissabonfördraget, tycks varken vara nödvändigt eller ändamålsenligt med hänsyn till de primärrättsliga garantier om tjänster av allmänt intresse som ges i de europeiska fördragen.

En ändring av förordningen om allmän trafikplikt medför således inte något tydligt mervärde som motiverar nya bestämmelser på europeisk nivå.