



EUROPAPARLAMENTET

2009 - 2014

Plenarhandling

A7-0037/2014

21.1.2014

*****I**

BETÄNKANDE

om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde vad avser öppnandet av marknaden för inhemsk persontrafik på järnväg och om styrningen av järnvägsinfrastrukturen
(COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD))

Utskottet för transport och turism

Föredragande: Saïd El Khadraoui

Teckenförklaring

- * Samrådsförfarande
- *** Godkännandeförfarande
- ***I Ordinarie lagstiftningsförfarande (första behandlingen)
- ***II Ordinarie lagstiftningsförfarande (andra behandlingen)
- ***III Ordinarie lagstiftningsförfarande (tredje behandlingen)

(Det angivna förfarandet baseras på den rättsliga grund som angetts i förslaget till akt.)

Ändringsförslag till ett förslag till akt

När parlamentets ändringsförslag utformas i två spalter gäller följande:

Text som utgår markeras med *fetkursiv stil* i vänsterspalten. Text som ersätts markeras med *fetkursiv stil* i båda spalterna. Ny text markeras med *fetkursiv stil* i högerspalten.

De två första raderna i hänvisningen ovanför varje ändringsförslag anger vilket textavsnitt som avses i det förslag till akt som behandlas. Om ett ändringsförslag avser en befintlig akt som förslaget till akt är avsett att ändra innehåller hänvisningen även en tredje och en fjärde rad. Den tredje raden anger den befintliga akten och den fjärde vilken bestämmelse i denna akt som ändringsförslaget avser.

När parlamentets ändringsförslag utformas som en konsoliderad text gäller följande:

Nya textdelar markeras med *fetkursiv stil*. Textdelar som utgår markeras med symbolen ■ eller med genomstrykning. Textdelar som ersätts anges genom att ny text markeras med *fetkursiv stil* och text som utgår stryks eller markeras med genomstrykning.

Sådana ändringar som endast är tekniska och som gjorts av de berörda avdelningarna vid färdigställandet av den slutliga texten markeras däremot inte.

INNEHÅLL

	Sida
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION.....	5
MOTIVERING.....	71
RESERVATION	75
YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR SYSSELSÄTTNING OCH SOCIALA FRÅGOR.....	76
YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR REGIONAL UTVECKLING	101
ÄRENDETS GÅNG	116

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION

**om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde vad avser öppnandet av marknaden för inhemsk persontrafik på järnväg och om styrningen av järnvägsinfrastrukturen
(COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD))**

(Ordinarie lagstiftningsförfarande: första behandlingen)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (COM(2013)0029),
 - med beaktande av artiklarna 294.2 och 91 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag för parlamentet (C7-0025/2013),
 - med beaktande av artikel 294.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,
 - med beaktande av de motiverande yttranden från den franska senaten, det litauiska parlamentet, den luxemburgska deputeradekammaren, den nederländska första kammaren, den nederländska andra kammaren och Sveriges riksdag som lagts fram i enlighet med protokoll nr 2 om tillämpning av subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna, och enligt vilka utkastet till lagstiftningsakt inte är förenligt med subsidiaritetsprincipen,
 - med beaktande av yttrandet från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén av den 11 juli 2013¹,
 - med beaktande av yttrandet från Regionkommittén av den 8 oktober 2013²,
 - med beaktande av artikel 55 i arbetsordningen,
 - med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism och yttrandena från utskottet för sysselsättning och sociala frågor och utskottet för regional utveckling (A7-0037/2014).
1. Europaparlamentet antar nedanstående ståndpunkt vid första behandlingen.
 2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram en ny text för parlamentet om den har för avsikt att väsentligt ändra sitt förslag eller ersätta det med ett nytt.
 3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända parlamentets ståndpunkt till rådet, kommissionen och de nationella parlamenten.

¹ EUT C 327, 12.11. 2013, s. 122.

² EUT C 356, 12.11. 2013, s. 92.

Ändringsförslag 1

Förslag till direktiv Skäl 1

Kommissionens förslag

(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.

Ändringsförslag

(1) Under det senaste decenniet har **det europeiska motorvägsnätet ökat med 27 %, medan det utnyttjade järnvägsnätet har minskat med 2 %**. Vidare 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 **och** persontrafiken på järnväg har inte utvecklats i takt med behoven när det gäller utbud och kvalitet.

Ändringsförslag 2

Förslag till direktiv Skäl 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(1a) Att järnvägssektorn har en alltför låg andel av transportererna i Europa har flera orsaker. Bland annat förekommer det illojal konkurrens vad gäller andra transportsätt, den politiska viljan att utveckla järnvägstransportererna är inte tillräckligt stark och det investeras inte tillräckligt i järnvägsnäten.

Ändringsförslag 3

Förslag till direktiv Skäl 2a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(2a) Det bör göras en bedömning av de praktiska följderna av bestämmelserna i dessa direktiv genom att man kontrollerar kvaliteten på de tillhandahållna tjänsterna utifrån faktiska omständigheter, utbuds- och utnyttjandenivåer samt kostnader och avgifter.

Motivering

Det måste göras en noggrann analys av vilka konsekvenser som avregleringen i Europa får för ekonomi, samhälle och miljö.

Ändringsförslag 4

**Förslag till direktiv
Skäl 2b (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(2b) För att ett gemensamt europeiskt järnvägsområde ska kunna utvecklas måste samtliga medlemsstater tillämpa den antagna lagstiftningen effektivt och fullt ut inom de utsatta tidsfristerna. Med tanke på de brister som har konstaterats inom detta område bör medlemsstaterna noggrant övervaka genomförandet av unionslagstiftningen.

Ändringsförslag 5

**Förslag till direktiv
Skäl 2c (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(2c) Flera undersökningar och enkäter visar att i medlemsstater som har öppnat sina marknader för inrikes persontrafik,

såsom Sverige och Storbritannien, har järnvägsmarknaden växt, samtidigt som tillfredsställelsen hos passagerare och personal ökat.

Ändringsförslag 6

Förslag till direktiv Skäl 3

Kommissionens förslag

(3) Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde⁸ inrättas ett gemensamt europeiskt järnvägsområde med gemensamma bestämmelser om styrningen av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, finansiering av och avgifter för 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.

⁸ EUT L 343, 14.12.2012, s. 32.

Ändringsförslag

(3) Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde⁸ inrättas ett gemensamt europeiskt järnvägsområde med gemensamma bestämmelser om styrningen av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, finansiering av och avgifter för 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, *så att järnvägstrafikens kvalitet kan förbättras i hela EU samtidigt som sociala normer och anställningsförhållanden värnas.*

⁸ EUT L 343, 14.12.2012, s. 32.

Ändringsförslag 7

Förslag till direktiv Skäl 3a (nytt)

(3a) Fullbordandet av öppnandet av unionens järnvägsmarknad bör betraktas som avgörande för att järnvägen ska kunna bli ett trovärdigt alternativ till andra transportsätt när det gäller pris och kvalitet.

Ändringsförslag 8

Förslag till direktiv Skäl 4

Kommissionens förslag

(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.

Ändringsförslag

(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 **det mest kostnadseffektiva och** icke-diskriminerande **tillträdet** till infrastrukturen, **inbegripet etablerade operatörers försäljningsinfrastruktur**, med utgångspunkt i de nuvarande kraven på särredovisning av infrastrukturförvaltning och trafikverksamheter.

Motivering

Det vore ineffektivt för nya aktörer som bara har ett fåtal tåg om dagen att ordna dyra biljettkontor och biljettmaskiner på egen hand till kommersiella priser som bestäms av stationsägaren, som skulle kunna vara den etablerade järnvägsoperatörens holdingföretag.

Ändringsförslag 9

Förslag till direktiv Skäl 4a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(4a) Öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik kommer att ha positiv inverkan på hur den europeiska järnvägsmarknaden fungerar. Detta kommer att leda till större flexibilitet och fler möjligheter för företag och passagerare. Järnvägspersonalen kommer också att vinna på ett öppnande, eftersom detta kommer att förbättra deras möjligheter att erbjuda sina tjänster till nya aktörer på marknaden. Erfarna arbetstagare kan skapa ett mervärde för de nya aktörerna, vilket leder till bättre arbetsvillkor.

Ändringsförslag 10

**Förslag till direktiv
Skäl 4b (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(4b) Medlemsstaterna är ansvariga för hur deras arbetsmarknader för järnvägspersonal är organiserade. De bör emellertid se till att arbetsmarknaden är organiserad på ett sätt som inte skadar kvaliteten på tjänsterna. Unionslagstiftningen ger redan en tydlig ram för skyddet av järnvägspersonal.

Ändringsförslag 11

**Förslag till direktiv
Skäl 5**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(5) Bättre samordning mellan infrastrukturförvaltarna och järnvägsföretagen bör garanteras genom att det inrättas en samordningskommitté för att

(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.

uppnå en effektiv förvaltning och användning av infrastrukturen. *För att säkerställa att verksamheten flyter smidigt i den dagliga förvaltningen av nätet bör infrastrukturförvaltaren på trafikstyrningsnivå dessutom samordna sig med järnvägsföretag, utan att göra avkall på vare sig sitt oberoende och ansvar för förvaltningen av nätet eller på befintliga bestämmelser.*

Motivering

Det tekniska samarbetet mellan infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretagen bör förbättras så att förvaltningen av nätet blir effektivare. Detta bör ske utan att avkall görs på infrastrukturförvaltarens oberoende och roll.

Ändringsförslag 12

Förslag till direktiv Skäl 6a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(6a) För att säkerställa tillräcklig och sund konkurrens inom det europeiska järnvägsområdet är det, förutom att garantera icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen, nödvändigt att integrera de nationella järnvägsnäten och förstärka regleringsorganen. En sådan förstärkning bör ta sig uttryck i såväl en utvidgning av de behöriga regleringsorganens ansvarsområden som en utveckling av ett nätverk av regleringsorgan, som i framtiden skulle vara en central aktör för regleringen av EU:s järnvägsmarknad.

Ändringsförslag 13

Förslag till direktiv Skäl 6b (nytt)

(6b) När infrastrukturförvaltaren utför alla de relevanta uppgifter som anges i direktivet ska denne vara skyldig att använda sina befogenheter för att kontinuerligt effektivisera förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen så att användarna får tillgång till kvalitetstjänster.

Motivering

Infrastrukturförvaltaren får ytterligare befogenheter genom de ändringar av artikel 3.2 som kommissionen föreslår. Infrastrukturförvaltaren bör utnyttja dessa befogenheter för att erbjuda användarna, järnvägsföretagen och deras passagerare kvalitetstjänster. Infrastrukturförvaltare i hela EU bör ha samma verksamhetsmål.

Ändringsförslag 14

**Förslag till direktiv
Skäl 7**

(7) Gränsöverskridande frågor **bör** hanteras effektivt mellan infrastrukturförvaltare i de olika medlemsstaterna genom inrättandet av ett europeiskt nätverk för infrastrukturförvaltare.

(7) Utan att det påverkar medlemsstaternas befogenheter att planera och finansiera infrastrukturen bör gränsöverskridande frågor, exempelvis avgifter för tillträde till järnvägsspår, hanteras effektivt mellan infrastrukturförvaltare i de olika medlemsstaterna genom inrättandet av ett europeiskt nätverk för infrastrukturförvaltare.

Motivering

Den långt utvecklade harmoniseringen av infrastrukturförvaltarens uppgifter och befogenheter får inte leda till att medlemsstaternas rätt att planera och finansiera infrastrukturen ifrågasätts.

Ändringsförslag 15

Förslag till direktiv Skäl 8

Kommissionens förslag

(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.

Ändringsförslag

(8) För att säkerställa lika tillträde till infrastrukturen bör alla integrerade strukturer **utformas så att ingen intressekonflikt uppstår** mellan infrastrukturförvaltningen och transportverksamheterna. 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, **liksom system för personallöner och andra förmåner som skulle kunna leda till förmånlig behandling jämfört med konkurrenterna**.

Ändringsförslag 16

Förslag till direktiv Skäl 9

Kommissionens förslag

(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

Ändringsförslag

(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 tågägen.

också kan användas till att diskriminera konkurrenter. Detta gäller särskilt för beslut om **tillgång till biljettjänster, stationer och hallar**, 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 tågägen.

Motivering

Orättvist tillträde till biljettkontor, stationer och underhållshallar utgör också diskriminering.

Ändringsförslag 17

Förslag till direktiv Skäl 9a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(9a) Trots genomförandet av skyddsåtgärder enligt direktiv 2013/34/EU, som syftar till att garantera infrastrukturförvaltarens oberoende, kan vertikalt integrerade företag utnyttja sin struktur för att ge järnvägsoperatörer som tillhör sådana företag otillbörliga konkurrens fördelar.

Ändringsförslag 18

Förslag till direktiv Skäl 11

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(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

(11) Enligt detta direktiv, som syftar till att upprätta en fri och rättvis konkurrens mellan alla järnvägsföretag, är det därmed inte möjligt för ett järnvägsföretag att bibehålla en vertikalt integrerad

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.

modell enligt definitionen i artikel 3.

Ändringsförslag 19

**Förslag till direktiv
Skäl 12a (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(12a) Förbättrad järnvägssäkerhet bör väga tungt vid öppnandet av marknaden för inhemsk persontrafik på järnväg, särskilt vid reformeringen av de integrerade strukturer som finns i dag, så att man undviker att skapa ytterligare administrativa hinder som äventyrar underhåll och säkerhetsförbättringar.

Ändringsförslag 20

**Förslag till direktiv
Skäl 13b (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(13b) Med tanke på skillnaderna mellan näten i fråga om storlek och belastning och mellan hur nationella och lokala eller regionala myndigheter är organiserade och vilka erfarenheter de har av marknadsöppnandet, bör varje medlemsstat ges tillräckligt med flexibilitet för att organisera sitt nät på ett sätt som möjliggör en optimal blandning av tjänster som tillhandahålls på grundval av öppet tillträde och tjänster som erbjuds enligt avtal om allmän trafik, i syfte att säkerställa att alla passagerare får tillgång till tjänster av hög kvalitet. När de

avtal om allmän trafik som ska ingå i anbudsförfarandet har fastställts ska varje medlemsstat, från fall till fall, noggrant definiera de säkerhetsmekanismer som ska tillämpas för att säkerställa trafiken i händelse av att anbudsförfarandet inte kan slutföras som planerat. Sådana mekanismer ska på intet vis orsaka tilläggskostnader för de järnvägsföretag som kommer att ansvara för trafiken ifråga.

Ändringsförslag 21

Förslag till direktiv Skäl 14

Kommissionens förslag

(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.

Ändringsförslag

(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 **eller kvaliteten på den trafik som de tillhandahåller** och om det berörda regleringsorganet har godkänt detta.

Motivering

Den ekonomiska jämvikten i avtalet om allmän trafik ska inte vara det enda kriteriet. Det bör också beaktas vilka konsekvenser detta får för kvaliteten på den trafik som tillhandahålls, t.ex. punktlighet, upprätthållande av anslutningar, antalet stopp och tågens turtäthet.

Ändringsförslag 22

Förslag till direktiv Skäl 15

Kommissionens förslag

(15) På begäran av berörda parter **och på grundval av en objektiv ekonomisk analys** bör regleringsorganen bedöma den eventuella ekonomiska effekten av inrikes persontrafik som tillhandahålls enligt öppna tillträdesvillkor på befintliga avtal om allmän trafik.

Ändringsförslag

(15) **På eget initiativ eller** på begäran av berörda parter bör regleringsorganen **på grundval av en objektiv ekonomisk analys** bedöma den eventuella ekonomiska effekten av inrikes persontrafik som tillhandahålls enligt öppna tillträdesvillkor på befintliga avtal om allmän trafik.

Motivering

Om man ska hitta den bästa kombinationen av inhemska persontrafiktjänster som tillhandahålls enligt öppna tillträdesvillkor och på grundval av befintliga avtal om allmän trafik kan inte regleringsorganens bedömning göras enbart på grundval av en föregående begäran om detta.

Ändringsförslag 23

Förslag till direktiv Skäl 18

Kommissionens förslag

(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, biljettpriser, arrangemang för utfärdande av biljetter, plats för och antal stopp, tidtabeller och turtäthet för den föreslagna nya trafiken undersökas.

Ändringsförslag

(18) Vid bedömningen av om den ekonomiska jämvikten i avtalet om allmän trafik äventyras bör regleringsorganen undersöka de planerade tjänsternas ekonomiska **och sociala** inverkan på befintliga avtal om allmän trafik, med hänsyn till hur **de** påverkar lönsamheten i alla tjänster som ingår i sådana avtal om allmänna tjänster och hur detta påverkar **stärkandet av sammanhållningspolitiken i det berörda området och** nettokostnaden för den behöriga offentliga myndighet som tilldelade avtalen. För att göra denna bedömning bör faktorer som efterfrågan från passagerare, biljettpriser, arrangemang för utfärdande av biljetter, plats för och antal stopp, tidtabeller och turtäthet för den föreslagna nya trafiken undersökas.

Motivering

Social- och sammanhållningspolitiska frågor måste utan undantag beaktas av ett regleringsorgan.

Ändringsförslag 24

Förslag till direktiv Skäl 18a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(18a) För att avgöra om kvaliteten på den trafik som tillhandahålls inom ramen för ett avtal om allmän trafik påverkas av trafik med fritt tillträde till samma nät, ska regleringsorganen särskilt beakta effekterna på nätet, upprätthållandet av anslutningar samt punktligheten för den trafik som tillhandahålls inom ramen för ett avtal om allmän trafik.

Ändringsförslag 25

Förslag till direktiv Skäl 19

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(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.

(19) För att göra järnvägstrafik mer attraktiv för passagerare bör medlemsstater kräva att järnvägsföretag som bedriver inhemsk persontrafik ska delta i ett gemensamt informationssystem och integrerat biljettsystem för leverans av biljetter, direktbiljetter och bokningar. Ett sådant system bör **säkerställas** att detta inte skapar snedvridning på marknaden eller leder till diskriminering mellan järnvägsföretag.

Motivering

Alla operatörer som bedriver inhemsk persontrafik bör delta i ett biljettförsäljningssystem för att kunna ge passagerare möjlighet att köpa biljetter till alla operatörers tjänster av vilken operatör som helst.

Ändringsförslag 26

Förslag till direktiv Skäl 19a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(19a) Det är viktigt att järnvägsföretagen engagerar sig i utvecklingen av integrerade biljettsystem, särskilt för lokal och regional transport, så att järnvägen blir ett intressantare alternativ för resenärer. Sådana system bör inte skapa snedvridning på marknaden eller leda till diskriminering mellan järnvägsföretag.

Motivering

Skälet hänvisar till betydelsen av intermodala biljettsystem som definieras som "integrerade biljettsystem".

Ändringsförslag 27

Förslag till direktiv Skäl 19b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(19b) Eftersom det nya järnvägspaketet syftar till att stärka passagerares rättigheter, och med tanke på att den fria rörligheten är en av EU:s grundpelare, bör större ansträngningar göras för att garantera dessa rättigheter även för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet. Att förbättra tillgängligheten till transportmedel och infrastruktur ska därför prioriteras. För att uppnå det målet bör gränsöverskridande förbindelser

uppmuntras. Även stödet ämnat för denna särskilda kategori av passagerare bör harmoniseras i ett större system. I detta avseende uppmuntras arbetsmarknadens parter, allmänheten och organ som värnar rättigheterna för personer med funktionsnedsättning att inleda ett offentligt samråd.

Ändringsförslag 28

**Förslag till direktiv
Skäl 19c (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(19c) Mot bakgrund av den erfarenhet som har förvärvats tack vare det nätverk av regleringsorgan som avses i artikel 57 i direktiv 2012/34/EU bör kommissionen senast den 31 december 2016 lägga fram ett lagstiftningsförslag som stärker nätverket av regleringsorgan, formaliserar dess förfaranden och ger det status som juridisk person. Det organet bör ha en tillsyns- och medlingsfunktion som innebär att organet kan hantera gränsöverskridande och internationella problem och behandla överklaganden mot beslut som fattats av nationella regleringsorgan.

Motivering

Europeiska nätverket av regleringsorgan bör ha inrättats och vara i drift senast i december 2016.

Ändringsförslag 29

**Förslag till direktiv
Skäl 19d (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(19d) Med tanke på slutförandet av det gemensamma europeiska järnvägsområdet och konkurrensen inom järnvägssektorn är kommissionen engagerad i att aktivt stödja och främja den sociala dialogen på unionsnivå för att säkerställa att järnvägssektorns arbetstagare får ett varaktigt skydd mot icke önskvärda effekter av marknadsöppnandet, t.ex. social dumpning.

Ändringsförslag 30

**Förslag till direktiv
Skäl 19e (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(19e) Passagerare bör ha tillgång till fungerande direktbiljettsystem och integrerade biljettsystem. Sådana system skulle även göra järnvägarna till ett mer attraktivt transportmedel för människor. Direktbiljettsystem som tas fram av järnvägsbranschen i medlemsstaterna bör vara driftskompatibla med varandra så att det går att skapa ett EU-täckande system som omfattar samtliga järnvägsoperatörer som bedriver persontrafik.

Ändringsförslag 31

**Förslag till direktiv
Skäl 19f (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(19f) Mot bakgrund av den erfarenhet som har förvärvats tack vare det nätverk av regleringsorgan som avses i artikel 57 i direktiv 2012/34/EU bör kommissionen

lägga fram ett lagstiftningsförslag enligt vilket nätverket ersätts av ett europeiskt regleringsorgan, och i vilket man formaliserar detta regleringsorgans förfaranden och ger det status som juridisk person. Detta bör ske senast den 31 december 2019, i tid till öppnandet av inhemsk persontrafik på järnväg. Det organet bör ha en tillsyns- och medlingsfunktion som innebär att organet kan hantera gränsöverskridande och internationella problem och behandla överklaganden mot beslut som fattats av nationella regleringsorgan.

Motivering

Det europeiska regleringsorganet ska ersätta det europeiska nätverket för tillsynsorgan senast i december 2019. Om EU strävar efter att utveckla en gemensam europeisk järnvägsmarknad, måste regleringsorganet vara ett europeiskt organ. Vi vill undvika att EU:s bestämmelser tillämpas och tolkas på olika sätt av nationella lagstiftare i varje medlemsstat, särskilt i de fall då nationella regleringsorgan inte handlar på ett effektivt sätt, inte är oberoende och inte har tillräckligt med personal och resurser.

Ändringsförslag 32

Förslag till direktiv Skäl 19g (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(19g) För att undvika social dumpning bör ett järnvägsföretag endast få tillhandahålla järnvägstransporttjänster om det respekterar representativa kollektivavtal eller nationella lagar som fastställer normer i den medlemsstat där företaget tänker bedriva verksamhet. Det bör därför införas bestämmelser som garanterar att lönen är lika i en och samma medlemsstat. Det behöriga regleringsorganet ska se till att detta krav uppfylls.

Motivering

Nödvänt tillägg för att klargöra ett obligatoriskt krav för alla järnvägsföretag om de vill bedriva verksamhet i en medlemsstat.

Ändringsförslag 33

Förslag till direktiv Skäl 19h (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(19h) Det nationella regleringsorganet bör godkänna eller begära ändringar i villkoren för personalöverföringar. Detta kan innefatta tillämpningen av en ångerperiod för personal som ska överföras. När regleringsorganet fattar sitt beslut ska det försöka undvika att känslig information överförs från infrastrukturförvaltaren till en annan enhet inom det integrerade företaget.

Ändringsförslag 34

Förslag till direktiv Skäl 19i (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(19i) Öppnandet av marknaden får inte leda till försämrade arbetsvillkor och sociala förhållanden för arbetstagare inom järnvägssektorn. De sociala bestämmelserna bör respekteras för att undvika social dumpning eller illojal konkurrens från nya företag som inte respekterar sociala miniminormer inom järnvägssektorn.

Motivering

Öppnandet av marknaden får inte leda till försämrade sociala förhållanden eller arbetsförhållanden inom järnvägssektorn och bör följa nationell lagstiftning för sociala trygghetssystem och hälsovård.

Ändringsförslag 35

Förslag till direktiv Skäl 19j (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(19j) Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare bör i sitt säkerhetsarbete etablera en "rättvisekultur" som innebär att personalen aktivt uppmuntras att rapportera säkerhetsrelaterade olyckor, tillbud och händelser som kunde ha lett till olyckor utan att riskera bestraffning eller diskriminering. En sådan rättvisekultur gör det möjligt för järnvägssektorn att dra lärdom av olyckor, tillbud och händelser som kunde ha lett till olyckor och därigenom förbättra järnvägssäkerheten för personal och passagerare.

Ändringsförslag 36

Förslag till direktiv Skäl 19k (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(19k) Kommissionen bör se till att medlemsstaterna korrekt tillämpar samtliga bestämmelser i rådets direktiv 2005/47/EG^{8a}.

Rådets direktiv 2005/47/EG av den 18 juli 2005 om avtalet mellan Europeiska järnväggemenskapen (CER) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobila arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik inom järnvägssektorn (EUT L 195,

Ändringsförslag 37

Förslag till direktiv Skäl 19l (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(19l) Mot bakgrund av utvecklingen av det gemensamma europeiska järnvägsområdet och det fortsatta öppnandet av järnvägstransportmarknaden bör medlemsstaterna utnyttja representativa kollektivavtal i syfte att undvika social dumpning och illojal konkurrens.

Ändringsförslag 38

Förslag till direktiv Skäl 19m (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(19m) Kommissionen bör bedöma konsekvenserna av detta direktiv för utvecklingen av arbetsmarknaden för tågpersonal och vid behov föreslå ny lagstiftning avseende certifieringen av sådan personal.

Ändringsförslag 39

Förslag till direktiv Skäl 19n (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(19n) Tågpersonal är en yrkesgrupp inom järnvägssektorn som utför säkerhetsrelevanta uppgifter. Traditionellt utför sådan personal uppgifter som är kopplade till driftssäkerheten inom

järnvägssystemet och ansvarar för passagerarnas komfort och säkerhet ombord. En certifiering liknande den för lokförare är ändamålsenlig för att garantera en hög kvalifikations- och kompetensnivå, erkänna denna yrkesgrupps betydelse för järnvägstrafikens säkerhet och dessutom underlätta rörligheten för arbetstagare.

Ändringsförslag 40

**Förslag till direktiv
Skäl 19o (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(19o) Det nationella regleringsorganet bör godkänna eller begära ändringar i villkoren för personalöverföringar. Detta kan innefatta tillämpningen av en ångerperiod för personal som ska överföras. När regleringsorganet fattar sitt beslut ska det försöka undvika att känslig information överförs från infrastrukturförvaltaren till en annan enhet inom det integrerade företaget.

Ändringsförslag 41

**Förslag till direktiv
Skäl 20a (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(20a) Infrastrukturförvaltare bör samarbeta om det skulle ske tillbud eller olyckor som påverkar gränsöverskridande trafik, i syfte att utbyta eventuell relevant information för att därmed undvika negativa följd effekter.

Motivering

För närvarande överförs inte information om tillbud och olyckor som stör gränsöverskridande trafik automatiskt till andra påverkade nät. Infrastrukturförvaltare bör samarbeta för att förbättra informationsflödet när sådant sker.

Ändringsförslag 42

Förslag till direktiv Skäl 20b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(20b) Regleringsorganet bör ha befogenhet att övervaka underhållsarbeten på infrastrukturen för att säkerställa att de inte utförs på ett sätt som leder till diskriminering mellan järnvägsföretag.

Ändringsförslag 43

Förslag till direktiv Skäl 20c (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(20c) Infrastrukturförvaltaren i ett vertikalt integrerat företag bör kunna erbjuda sin personal vissa sociala tjänster i lokaler som används av andra enheter i det vertikalt integrerade företaget.

Ändringsförslag 44

Förslag till direktiv Skäl 20d (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(20d) Infrastrukturförvaltaren i ett vertikalt integrerat företag bör tillåtas att

samarbeta med andra enheter i det vertikalt integrerade företaget när det gäller utveckling av it-system, förutsatt att regleringsorganet har godkänt detta.

Ändringsförslag 45

**Förslag till direktiv
Skäl 20e (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(20e) Villkoren för leverans av biljetter, direktbiljetter och bokningar i unionen enligt artikel 9 i förordning (EG) nr 1371/2007 bör anses vara uppfyllda när det gemensamma reseinformations- och biljettsystemet har inrättats den 12 december 2019 i överensstämmelse med bestämmelserna i detta direktiv.

Motivering

Kompletterar ändringsförslagen till artikel 13a vad gäller det gemensamma biljettsystemet.

Ändringsförslag 46

**Förslag till direktiv
Skäl 20f (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(20f) Regleringsorganet bör omedelbart efter det att detta direktiv har trätt i kraft ta fram riktlinjer för hur infrastrukturförvaltarens oberoende ska stärkas. Dessa riktlinjer bör innehålla bestämmelser om tillräckligt tilltagna ”ångerperioder”, under vilka det inte ska vara möjligt att överföra ledamöter av tillsynsorganet och styrelsen och av förvaltare som rapporterar direkt till dem; om möjligheten att samtidigt sitta i styrelsen för olika juridiska enheter inom de vertikalt integrerade företagen; om

möjligheten att ha ett intresse i eller erhålla en ekonomisk förmån från en annan juridisk enhet inom det vertikalt integrerade företaget samt om de resultatbaserade delarna av deras ersättning, som inte får vara beroende av verksamhetsresultaten för en annan juridisk enhet inom det vertikalt integrerade företaget. Riktlinjerna bör också innehålla bestämmelser om hur intressekonflikter ska undvikas, om utlämnande av känslig information i samband med överföringar av ledamöter av tillsynsorganet eller styrelsen och, i tillämpliga fall, av förvaltare som direkt rapporterar till dem, till personer i ledande ställning i en annan juridisk enhet inom det vertikalt integrerade företaget, om separata lokaler samt om skyddad åtkomst till informationssystem.

Ändringsförslag 47

**Förslag till direktiv
Skäl 20g (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(20g) Enligt detta direktiv har medlemsstaterna rätt att när som helst välja mellan olika typer av strukturer för infrastrukturförvaltare som samexisterar inom det gemensamma europeiska järnvägsområdet, nämligen separata och vertikalt integrerade företag, även om de redan har infört en struktur av separat typ. Detta direktiv innehåller flera bestämmelser och principer som styr den interna organisationen av dessa strukturer.

Ändringsförslag 48

**Förslag till direktiv
Skäl 20h (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(20h) Vid tillämpningen av detta direktiv ska begreppet tillsynsorgan, styrelse eller organ som juridiskt företräder företaget tillämpas på befintliga företagsstrukturer i medlemsstaterna, samtidigt som man i möjligaste mån ska undvika att det inrättas ytterligare organ.

Ändringsförslag 49

Förslag till direktiv
Artikel 1 – led -1 (nytt)
Direktiv 2012/34/EU
Artikel 1 – punkt 1a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

-1. I artikel 1 ska följande punkt läggas till:

”2a. Syftet med detta direktiv är att göra järnvägstransporter till ett attraktivare transportmedel för allmänheten i EU. Direktivet har utformats för bidra till införandet av funktionella informationssystem och integrerade biljettsystem. De direktbiljettsystem som tas fram av järnvägsbranschen i medlemsstaterna ska vara kompatibla med varandra för att man ska kunna skapa ett EU-täckande system som omfattar alla järnvägsoperatörer som bedriver persontrafik.”

Ändringsförslag 50

Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 1a (nytt)
Direktiv 2012/34/EU
Artikel 1 – punkt 2b (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

-1a. I artikel 1 ska följande punkt läggas till:

”2b. Direktivets målsättning, nämligen att inrätta ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, ska förverkligas på grundval av en social dialog på EU-nivå för att säkerställa att de anställda inom järnvägssektorn skyddas mot de oönskade effekterna av marknadsöppnandet.”

Ändringsförslag 51

Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 1 – led b
Direktiv 2012/34/EU
Artikel 3 – punkt 5

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(b) Punkt 5 ska utgå.

utgår

Ändringsförslag 52

Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 1 – leden ca och cb (nya)
Direktiv 2012/34/EU
Artikel 3

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ca) Följande punkt 32 ska läggas till:

”(32) integrerat biljettsystem: ett biljettsystem som gör det möjligt för en person att företa en resa som inkluderar byten inom samma eller mellan olika transportslag, såsom tåg, bussar, spårvagnar, tunnelbanor, färjor eller flyg.”

(cb) Följande punkt 33 ska läggas till:

”(33) direktbiljett: en biljett eller biljetter

som representerar ett transportavtal som har ingåtts för att genomföra flera på varandra följande järnvägstjänster som tillhandahålls av ett eller flera järnvägsföretag.”

Motivering

Kompletterar artikel 7d.2 f och samordningskommitténs roll när det gäller utvecklingen av sådana integrerade biljettsystem som föreslås där. Detta är den definition som används i förordning 1371/2007. För tydlighetens skull bör den införas även i detta direktiv som handlar om samma sak.

Ändringsförslag 53

Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 1 – led cc (nytt)
Direktiv 2012/34/EU
Artikel 3

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(cc) Följande ska läggas till som punkt 34 och 35:

”(34) tillsynsorgan: en grupp personer som har utsetts av företagets ägare för att tillvarata deras intressen, övervaka och kontrollera ledningens arbete samt godkänna de viktigaste företagsledningsbesluten.

(35) styrelse: en grupp personer som bär ansvaret för de verkställande funktionerna i företagets löpande verksamhet.”

Ändringsförslag 54

Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 1 – led cd (nytt)
Direktiv 2012/34/EU
Artikel 3

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(cd) Följande punkt 36 ska läggas till:

”(36) persontrafik med höghastighetståg: persontrafik som bedrivs på särskilt konstruerade höghastighetslinjer, som är utrustade för hastigheter på i allmänhet minst 250 km/tim, och som framförs i denna hastighet under större delen av resan.”

Ändringsförslag 55

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 3

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 7 – punkt 2 – inledningen

Kommissionens förslag

2. Medlemsstaterna ska också säkerställa att samma juridiska eller fysiska person eller personer inte tillåts att

Ändringsförslag

2. *(Berör inte den svenska versionen.)*

Motivering

De föreslagna strikta reglerna om separation kommer att förhindra olika sorters samarbete mellan järnvägsföretag och en infrastrukturförvaltare som, vilket tidigare erfarenheter antyder, kan erbjuda större järnvägsnätfördelar i EU:s medlemsstater. När så är lämpligt bör en infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag kunna fatta gemensamma beslut som ger nätfördelar, förutsatt att detta görs på ett öppet och icke-diskriminerande sätt. På så sätt kommer de att påverka varandra på de olika samarbetsområdena, men inte ”kontrollera” varandras rättigheter.

Ändringsförslag 56

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 3

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 7 – punkt 4a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

4a. Förutsatt att bestämmelserna om infrastrukturförvaltarens institutionella separation enligt punkterna 1–3 respekteras, att ingen intressekonflikt uppstår och att garantier ges för att

kommersiellt känsliga uppgifter inte lämnas ut får medlemsstaterna låta infrastrukturförvaltaren ingå samarbetsavtal – på ett öppet, icke-exklusivt och icke-diskriminerande sätt – med en eller flera sökande om en specifik linje eller en lokal eller regional del av nätet, på ett sätt som ger en sådan sökande ett incitament att effektivisera sitt samarbete avseende den berörda delen av nätet. Sådana incitament ska bestå i sänkta avgifter för spårtillträde motsvarande de kostnadsbesparingar som infrastrukturförvaltaren kan göra tack vare samarbetet. Samarbetet ifråga ska syfta till att möjliggöra effektivare hantering av störningar, underhållsarbete och överbelastad infrastruktur, eller av en linje eller en del av nätet som ofta drabbas av förseningar, eller till att förbättra säkerheten. Det ska pågå i högst fem år och ska kunna förnyas. Infrastrukturförvaltaren ska informera det regleringsorgan som avses i artikel 55 om det planerade samarbetet. Regleringsorganet ska på förhand godkänna samarbetsavtalet, kräva att det ändras eller avslå det om ovannämnda villkor inte är uppfyllda. Regleringsorganet får kräva att avtalet ska ändras när som helst under dess löptid. Infrastrukturförvaltaren ska informera den samordningskommitté som avses i artikel 7d om samarbetsavtalet.

Motivering

En oberoende infrastrukturförvaltare bör ha möjlighet att ingå avtal med järnvägsföretag i syfte att förbättra kvaliteten på en specifik linje eller del av nätet. Ett sådant avtal skulle behöva ha regleringsorganets godkännande och skulle endast gälla under en begränsad tidsperiod.

Ändringsförslag 57

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 3

Kommissionens förslag

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.”

Ändringsförslag

5. Om infrastrukturförvaltaren 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.”

Motivering

Medlemsstaterna ska ha rätt att även i framtiden välja mellan att skilja infrastrukturförvaltaren från järnvägsföretagen eller att ha en integrerad struktur.

Ändringsförslag 58

Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 4
Direktiv 2012/34/EU
Artiklarna 7a, 7b, 7c

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

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. Infrastrukturförvaltaren's intäkter får inte användas för att finansiera andra juridiska enheter i det vertikalt integrerade företaget utan endast för att finansiera infrastrukturförvaltaren's 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 förpliktelseerna 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.

för järnvägstrafik får inte ha något ägande i infrastrukturförvaltaren, ***vare sig direkt, indirekt eller genom dotterföretag.***

Infrastrukturförvaltaren får inte heller ha något ägande i någon juridisk enhet som ingår i ett vertikalt integrerat företag som är verksamt på marknader för järnvägstrafik, ***vare sig direkt, indirekt eller genom dotterföretag.***

3. Infrastrukturförvaltaren's intäkter får inte användas för att finansiera andra juridiska enheter i det vertikalt integrerade företaget utan endast för att finansiera infrastrukturförvaltaren's verksamhet och för att betala ut utdelning till den slutliga ägaren av det vertikalt integrerade företaget. Infrastrukturförvaltaren får ***endast*** bevilja lån till ***de av sina dotterföretag som sysslar med infrastrukturförvaltning.*** I det vertikalt integrerade företaget får lån till infrastrukturförvaltaren ***endast beviljas av holdingföretaget och de ska vara föremål för förhandsgodkännande av det regleringsorgan som avses i artikel 55. Holdingföretaget ska bevisa för regleringsorganet att lånet har beviljats på marknadsvillkor och att det är förenligt med artikel 6. Regleringsorganet ska kontrollera den faktiska utbetalningen och återbetalningen av lånet, i enlighet med artikel 56.12.*** 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 förpliktelseerna 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

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

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 *får* infrastrukturförvaltaren *endast på egen hand* anskaffa medel på kapitalmarknaden. 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. ***Ledamöterna av infrastrukturförvaltarens tillsynsorgan och styrelse, liksom de förvaltare som rapporterar direkt till dem, ska uppträda i enlighet med dessa principer.***

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 tjänsteperioden, 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 tjänsteperiod 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 tjänsteperioden 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 tjänsteperioden till regleringsorganet.

4. Ledamöter i tillsynsorganet eller

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 tjänsteperioden, 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 tjänsteperiod 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 tjänsteperioden 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 tjänsteperioden till regleringsorganet.

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.

5. Infrastrukturförvaltaren ska ha egen personal. *Känslig information som infrastrukturförvaltaren förfogar över ska skyddas i vederbörlig ordning och ska inte överföras till andra enheter.*

Infrastrukturförvaltaren får erbjuda sin personal sociala tjänster, exempelvis sådana som tillhandahålls i skolor, daghem, idrottsanläggningar och restauranger, i lokaler som används av andra juridiska enheter inom det vertikalt integrerade företaget. Infrastrukturförvaltaren får samarbeta

med andra enheter i det vertikalt integrerade företaget i fråga om utveckling av deras informationssystem.

Regleringsorganet ska godkänna eller begära ändringar i villkoren för hur denna punkt ska genomföras, i syfte att säkerställa infrastrukturförvaltarens oberoende. Regleringsorganet får begära att det integrerade företaget ger det all nödvändig information.

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.*

6. Infrastrukturförvaltaren ska ha den organisatoriska kapacitet som krävs för att *den ska kunna* fullgöra alla sina uppgifter *på ett* oberoende sätt.

Förutsatt att det inte uppstår någon intressekonflikt, marknadssnedvridning eller diskriminering 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.

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.

7a. Medlemsstaterna ska begära att regleringsorganet utarbetar riktlinjer för de villkor som måste vara uppfyllda för att infrastrukturförvaltarens personal och förvaltning i ett vertikalt integrerat företag ska vara garanterat oberoende och för att säkerställa att intressekonflikter undviks och att ingen känslig information lämnas ut. Sådana riktlinjer ska vara bindande för det vertikalt integrerade företaget.

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

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

a) **informerar medlemsstaterna att** inga

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 konkurrenssnedvridningar 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.

adekvata svar på kommissionens informationsbegäran i enlighet med punkt 2 har lämnats, eller

b) *i enlighet med det förfarande som avses i artikel 60 beslutar att* den berörda infrastrukturförvaltaren inte uppfyller de krav som fastställs i artiklarna 7a och 7b, eller

c) *i enlighet med det förfarande som avses i artikel 60 beslutar att* genomförandet av de krav som fastställs i artiklarna 7a och 7b inte är tillräckligt för att säkerställa rättvisa villkor för alla järnvägsföretag och avsaknaden av konkurrenssnedvridningar i den medlemsstat där den berörda infrastrukturförvaltaren är etablerad.

Kommissionen ska fatta ett beslut inom rimlig tid *och ska samtidigt inleda ett formellt överträdelseförfarande enligt artikel 258 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt mot den berörda medlemsstaten.*

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.

Ändringsförslag 59

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 4

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 7d – punkt 1 (ny)

Kommissionens förslag

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.

Ändringsförslag

1. Medlemsstaterna ska se till att infrastrukturförvaltare inrättar och organiserar samordningskommittéer för varje nät. Medlemskapet i denna kommitté ska 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, *inbegripet de behöriga myndigheterna*. Medlemsstaternas företrädare och det berörda regleringsorganet ska bjudas in till samordningskommitténs möten som observatörer.

Ändringsförslag 60

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 4

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 7d – punkt 2 – led e

Kommissionens förslag

(e) processen för tilldelning av infrastrukturkapacitet, inbegripet prioriteringsregler för tilldelning av kapacitet mellan olika kategorier av infrastrukturanvändare,

Ändringsförslag

(e) processen för tilldelning av infrastrukturkapacitet, inbegripet prioriteringsregler för tilldelning av kapacitet mellan olika kategorier av infrastrukturanvändare; *principerna för samordning av situationer där det finns konkurrerande ansökningar om att bedriva järnvägsverksamhet ska regleras genom artikel 46.4,*

Motivering

Samordningskommittén ska diskutera prioriteringsreglerna för tilldelning av kapacitet, bl.a. i fall då det finns konkurrerande ansökningar. Detta är anledningen till att det hänvisas till artikel 46.4. Om flera ansökningar om spårtilträde konkurrerar får infrastrukturförvaltaren inte på ett otillbörligt sätt gynna stora kundföretag framför mindre kundföretag.

Ändringsförslag 61

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 4

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 7 – punkt 2 – led ga (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ga) frågor som användare av gods- och persontrafiken på järnvägarna konfronteras med, såsom tjänsternas kvalitet, infrastrukturavgifterna och insynen i prissättningen av järnvägstjänsterna.

Motivering

Samråd med användarna av gods- och persontrafiken skulle ge samrådskommittén relevant information för utförandet av dess uppgifter som rådgivare till infrastrukturförvaltaren och medlemsstaten.

Ändringsförslag 62

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 4

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 7 – punkt 2 – stycke 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

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

Samordningskommittén ska ha behörighet att begära relevant information från infrastrukturförvaltaren om leden a–**ga** för att kunna utföra dessa uppgifter, **utan att detta påverkar affärshemligheter.**

Motivering

Tillsättningen av samordningskommittén måste få en annan ram. Den ska inte leda till att ändra medlemsstaternas befogenhet att bedöma och fatta beslut i järnvägsinfrastrukturfrågor. Inte heller till att inkräkta på principen om att bevara affärshemligheter i fråga om infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag.

Ändringsförslag 63

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 4

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 7d – punkt 3

Kommissionens förslag

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.

Ändringsförslag

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. ***Arbetsordningen ska bl.a. föreskriva regelbundna samråd, minst en gång om året, med användarna av gods- och persontrafik på järnväg och med företrädare för de anställda inom järnvägssektorn.*** En årsrapport om diskussionerna i samordningskommittén ska överlämnas till infrastrukturförvaltaren, medlemsstaten, det berörda regleringsorganet, ***användare av gods- och persontrafik på järnväg, företrädare för de anställda inom järnvägssektorn*** och kommissionen, med angivande av de olika ståndpunkterna hos kommittémedlemmarna.

Ändringsförslag 64

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 4

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 7e – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Medlemsstaterna ska se till att

Ändringsförslag

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 stornät, godskorridorerna i enlighet med förordning (EU) nr 913/2010¹¹ och **genomförandet av** planerna för införande av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) som fastställs i beslut 2012/88/EU¹².

infrastrukturförvaltarna deltar och samarbetar i ett nätverk för att utveckla unionens järnvägsinfrastruktur, **och** särskilt för att **säkerställa**

(i) att det transeuropeiska transportnätet genomförs snabbt och effektivt, däribland korridorerna för stornät, godskorridorerna i enlighet med förordning (EU) nr 913/2010¹¹ och planerna för införande av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) som fastställs i beslut 2012/88/EU¹² **och**

(ii) att det tillhandahålls effektiv och ändamålsenlig gränsöverskridande persontrafik i unionen, bl.a. genom gränsöverskridande samarbete för att lösa problem med flaskhalsar.

1a. Nätverket ska också utveckla gemensamma grundprinciper för avgifter avseende gränsöverskridande persontrafik som utnyttjar mer än ett nät i enlighet med artikel 37 och för tilldelning av kapacitet i enlighet med artikel 40. Dessa gemensamma principer ska vara föremål för ett yttrande från det nätverk för regleringsorgan som avses i artikel 57.

¹¹ EUT L 276, 20.10.2010, s. 22.

¹² EUT L 51, 23.2.2012, s. 51.

¹¹ EUT L 276, 20.10.2010, s. 22.

¹² EUT L 51, 23.2.2012, s. 51.

Motivering

Det behövs samordning mellan infrastrukturförvaltare för att underlätta gränsöverskridande resor.

Ändringsförslag 65

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 4

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 7e – punkt 2

Kommissionens förslag

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.

Ändringsförslag

2. Nätverket ska delta i den marknadsövervakningsverksamhet som avses i artikel 15 och mäta infrastrukturförvaltarnas effektivitet **och ändamålsenlighet** på grundval av gemensamma indikatorer och kvalitetskriterier, som tillförlitlighet, kapacitet, tillgänglighet, punktlighet och säkerhet i deras nät, tillgångskvalitet och tillgångsutnyttjande, underhåll, förnyelse, förstärkningar, investeringar, ekonomisk effektivitet **samt insyn i ramverket och reglerna för fastställande och uttag av avgifter.**

Ändringsförslag 66

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 4

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 7e – punkt 3

Kommissionens förslag

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.**”

Ändringsförslag

3. **Med beaktande av nätverkets synpunkter ska** kommissionen anta bestämmelser om nätverkets gemensamma principer och metoder, särskilt för att se till att mättningsverksamheterna är enhetliga, samt **om** förfarandena för samarbetet inom nätverket. Dessa bestämmelser ska antas genom **delegerade akter** i enlighet med det förfarande som avses i artikel **60.**”

Ändringsförslag 67

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 5 – led aa (nytt)

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 10 – punkt 2a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(aa) Följande punkt ska införas som punkt 2a:

”2a. En medlemsstat ska inte vara skyldig att bevilja ett järnvägsföretag tillträdesrätt till infrastruktur för bedrivande av trafik om kontrollen över detta järnvägsföretag direkt eller indirekt utövas av en eller flera personer från ett eller flera tredjeländer där unionens företag inte beviljas tillträde till infrastruktur och anläggningar för tjänster på villkor som i stort liknar dem som anges i detta direktiv. Vid tillämpningen av denna punkt ska kontroll utgöras av rättigheter eller avtal eller andra medel som, antingen var för sig eller tillsammans och med hänsyn till alla faktiska eller rättsliga förhållanden, ger möjlighet att utöva ett avgörande inflytande på ett företag, särskilt genom

(a) äganderätt eller nyttjanderätt till ett företags samtliga tillgångar eller en del av dessa,

(b) rättigheter eller avtal som gör det möjligt att utöva ett avgörande inflytande på sammansättningen av ett företags organ och dessa organs voteringsrätt eller beslut.”

Motivering

Frågan om tillträde till marknaden för person- och godstrafik för företag som kontrolleras från tredjeland behöver tas upp. Det är både nödvändigt och skäligt att se till att det finns balanserade villkor som bygger på ömsesidighet. I annat fall bör ingen enskild medlemsstat vara tvungen att öppna sin marknad för företag som är etablerade i tredjeländer eller för företag som direkt eller indirekt kontrolleras av personer från tredjeländer. Definitionen är hämtad från rådets förordning (EG) nr 139/2004 om kontroll av företagskoncentrationer.

Ändringsförslag 68

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 6 – led a

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 11 – punkt 1

Kommissionens förslag

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.”

Ändringsförslag

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.

Tillträdesrätten enligt artikel 10.2 ska inte begränsas för persontrafik med höghastighetståg.

Behöriga myndigheter och infrastrukturförvaltare ska lämna ett förhandsmeddelande till alla berörda parter om ansökningar om kapacitet enligt Europaparlamentet och rådets förordning (EG) nr 1370/2007* som kan strida mot tillträdesrätterna enligt artikel 10 i detta direktiv.

All persontrafik som inte ingår i ett avtal om allmän trafik ska beaktas som tjänster som tillhandahålls på grundval av öppet tillträde.

Om en behörig myndighet upprättar ett nytt avtal om allmän trafik, eller utökar omfattningen av ett befintligt avtal så att mer infrastrukturkapacitet än tidigare används, ska tillträdesrätten för de företag som tillhandahåller befintliga tjänster på grundval av öppet tillträde som kan påverkas av det beslutet inte bli föremål för några begränsningar.

**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).*

Ändringsförslag 69

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 6 – led b

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 11 – punkt 2 – stycke 1

Kommissionens förslag

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:

Ändringsförslag

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.

Dessa kriterier ska bl.a. beakta hur utövandet av tillträdesrätten påverkar lönsamheten för tjänster som ingår i ett avtal om allmän trafik, inbegripet följderna för nettokostnaderna för den behöriga offentliga myndighet som ingick avtalet, passagerarnas efterfrågan, biljettpriser, arrangemang för utfärdande av biljetter, plats för och antal stopp, tidtabeller och turtäthet för den föreslagna nya trafiken, och de ska fastställas av det regleringsorgan som avses i artikel 55 i enlighet med de åtgärder som avses i punkt 4 i denna artikel. Analysen ska bedöma huruvida lönsamheten för de tjänster som erbjuds enligt avtalet om allmän trafik skulle äventyras av en ny tjänst som tillhandahålls på grundval av öppet

tillträde.

Den ekonomiska jämvikten i avtalet om allmän trafik ska inte anses ha äventyrats om regleringsorganet förutser att den eventuella nya tjänsten huvudsakligen kommer att generera intäkter för järnvägssektorn, inte beröva den intäkter, och att eventuella intäktsförluster för den uppsättning tjänster som ingår i avtalet eller avtalen om allmän trafik inte kommer att bli betydande. Med utgångspunkt i denna analys och det beslut som fattas av regleringsorganet i fråga ska medlemsstaterna ha befogenhet att bevilja, ändra eller vägra tillträdesrätten till den persontrafik ansökan gäller.

2a. Om ett avtal om allmän trafik tilldelas efter ett konkurrensutsatt offentligt upphandlingsförfarande enligt unionslagstiftningen får medlemsstaterna, i enlighet med förordning (EG) nr 1370/2007, begränsa den tillträdesrätt som avses i artikel 10.2 i detta direktiv under den period som detta avtal om allmän trafik gäller för tjänster mellan en avgångsort och en destination som omfattas av detta avtal om allmän trafik. Uppgifter om att tillträdesrätten är begränsad ska offentliggöras i samband med att upphandlingsförfarandet för det berörda avtalet om allmän trafik inleds. Tillträdet för varje ytterligare ny tjänst i den mening som avses i artikel 10.2 som enligt regleringsorganet huvudsakligen kommer att generera intäkter för järnvägssektorn, inte beröva den intäkter, ska inte begränsas.

De begränsningar som avses i denna punkt ska inte leda till en inskränkning av rätten att ta upp passagerare vid någon station utmed en internationell sträcka och att lämna av dem vid en annan, inbegripet stationer som ligger i samma medlemsstat.

2b. Det eller de regleringsorgan som utför

- 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.”

de analyser som avses i punkterna 2 och 2a ska fatta sitt avgörande efter en begäran, som ingetts inom en månad från *det att* informationen om den avsedda persontrafiken i enlighet med artikel 38.4 *mottagits*, 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.

da) Det järnvägsföretag som har begärt kapacitet i enlighet med artikel 38.4.

Motivering

De kriterier som avgör den ekonomiska jämvikten måste anges mer i detalj. Texten bygger på skäl 21 i direktiv 2012/34/EU och kommissionens tolkningsriktlinjer från 2010.

Ändringsförslag 70

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 6 – led c

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 11 – punkterna 3 och 4

Kommissionens förslag

(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

Ändringsförslag

(c) **Punkterna 3 och 4** 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.”

4. På grundval av de erfarenheter som regleringsmyndigheter, behöriga myndigheter och järnvägsföretag gör och på grundval av erfarenheterna från verksamheten inom det nätverk som avses i artikel 57.1 ska kommissionen senast den 16 december 2016 anta åtgärder för att närmare specificera förfarandet och kriterierna för tillämpningen av punkterna 1, 2 och 3 i den här artikeln. Dessa **genomförandeakter** ska antas i enlighet med det **granskningsförfarande** som avses i artikel 62.3.

tillträde.”

Om regleringsorganet **i enlighet med punkt 2** 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.

4. På grundval av de erfarenheter som regleringsmyndigheter, behöriga myndigheter och järnvägsföretag gör och på grundval av erfarenheterna från verksamheten inom det nätverk som avses i artikel 57.1 ska kommissionen senast den 16 december 2016 anta åtgärder för att närmare specificera förfarandet och kriterierna för tillämpningen av punkterna 1, 2 och 3 i den här artikeln. Dessa **delegerade akter** ska antas i enlighet med det **förfarande** som avses i artikel 60.

Motivering

De kriterier som avgör den ekonomiska jämvikten måste anges mer i detalj. Texten bygger på skäl 21 i direktiv 2012/34/EU och kommissionens tolkningsriktlinjer från 2010.

Ändringsförslag 71

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 7

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 13a – rubriken

Kommissionens förslag

Gemensamma **informationssystem** och **integrerade** biljettsystem

Ändringsförslag

Gemensamma **informations-** och biljettsystem

Motivering

Denna artikel handlar om skapandet av ett direktbiljettsystem för järnvägen, inte ett intermodalt biljettsystem.

Ändringsförslag 72

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 7

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 13a – punkt 1

Kommissionens förslag

1. ***Utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EG) nr 1371/2007¹³ och direktiv 2010/40/EU¹⁴, 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.

Ändringsförslag

1. ***Alla uppgifter i tidtabellerna ska anses vara offentliga och ska följaktligen tillgängliggöras.***

Genom undantag från förordning (EG) nr 1371/2007 och direktiv 2010/40/EU ska medlemsstaterna begära att ***alla järnvägsaktörer såsom järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och biljettförsäljare senast den 12 december 2019 använder sig av ett driftskompatibelt direktbiljett- och informationssystem som uppfyller målet att passagerare ska kunna komma åt alla uppgifter de behöver för att planera en resa och för att boka och köpa sina biljetter inom EU.***

Medlemsstaterna ska begära att järnvägsföretag samarbetar för att senast den 12 december 2019 inrätta ett gemensamt reseinformations- och biljettsystem för leverans av biljetter, direktbiljetter och bokningar för all persontrafik på järnväg som tillhandahålls enligt ett avtal om allmän trafik i enlighet med förordning (EG)

nr 1370/2007 eller besluta att ge behöriga myndigheter befogenhet att införa ett sådant system. Ett sådant system ska inte skapa snedvridning på marknaden eller leda till diskriminering mellan järnvägsföretag. Det ska förvaltas av ett offentlig- eller privaträttsligt organ eller av en sammanslutning av alla järnvägsföretag som bedriver persontrafik.

Järnvägsföretag som bedriver kommersiell offentlig persontrafik ska beredas icke-diskriminerande tillträde till systemet för att kunna tillhandahålla information om och sälja biljetter för offentlig persontrafik på järnväg som ett komplement till deras egna transporttjänster.

Systemet ska vara utformat så att det är driftskompatibelt i enlighet med direktiv 2008/57/EG och de grundläggande tekniska specifikationerna för telematiktillämpningar. Det ska tillämpa dessa tekniska krav inte minst för att säkerställa konsekventa avgifts- och clearingrutiner, konfidentiell behandling av kommersiell information, personuppgiftsskydd och efterlevnad av konkurrensbestämmelserna. Alla system eller tillämpningar som erbjuder passagerarna kompletterande tjänster ska vara driftskompatibla med dessa tekniska specifikationer.

Medlemsstaterna ska se till att tillträdet till de grundläggande tekniska specifikationerna för telematiktillämpningar är öppet och icke-diskriminerande.

Varje affärsöverenskommelse mellan deltagare ska vara förenlig med konkurrensbestämmelserna.

Kostnaderna för ett sådant system ska delas rättvist mellan deltagarna, på ett sätt som speglar deras respektive bidrag.

Regleringsorganet ska se till att ett sådant

direktbiljettsystem inte leder till snedvridningar på marknaden eller diskriminering mellan järnvägsföretagen.

Medlemsstaterna får också begära att järnvägsföretag och tillhandahållare av persontrafik med andra transportslag ska delta i ett gemensamt driftskompatibelt reseinformationssystem och integrerat biljettsystem för leverans av biljetter, direktbiljetter och bokningar, eller besluta att ge relevanta 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 andra tillhandahållare av persontrafik, och att det förvaltas av ett offentlig- eller privaträttsligt organ eller en sammanslutning av alla företag som bedriver persontrafik.

¹³ EUT L 315, 3.12.2007, s. 14.

¹⁴ EUT L 207, 6.8.2010, s. 1.

Motivering

Det bör göras åtskillnad mellan direktbiljetter och integrerade biljetter. Järnvägsbranschen bör så snart som möjligt inrätta ett fungerande direktbiljettsystem, och därefter, i ett andra steg, bör det följa integrerade biljettsystem för intermodala transportbiljetter.

Ändringsförslag 73

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 7

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 13 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Medlemsstaterna ska **begära att järnvägsföretag som bedriver persontrafik ska införa** och samordna beredskapsplaner för att ge passagerare hjälp **i den mening**

Ändringsförslag

2. Medlemsstaterna ska, **även med avseende på viktiga linjer inom EU, inrätta** och samordna **nationella** beredskapsplaner för att ge passagerare

som avses i artikel 18 i förordning (EG) nr 1371/2007 i händelse av ett allvarligt avbrott i trafiken.

hjälp, med beaktande av kommissionens beslut 2008/164/EG, i händelse av ett allvarligt avbrott i trafiken som orsakas av naturkatastrofer eller av katastrofer skapade av människan. Varje järnvägsföretag som bedriver persontrafik och varje stationsansvarig ska inrätta sin egen beredskapsplan i enlighet med nationella beredskapsplaner.*

** Kommissionens beslut 2008/164/EG av den 21 december 2007 om tekniska specifikationer för driftskompatibiliteten avseende funktionshindrade i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg (EUT L 64, 7.3.2008, s. 72).*

Ändringsförslag 74

Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 7a (nytt)
Direktiv 2012/34/EU
Artikel 19 – led da (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

7a. I artikel 19 ska följande led läggas till:

”(da) har förbundit sig att tillämpa respektive representativa kollektivavtal i de medlemsstater där företaget avser att bedriva sin verksamhet.”

Motivering

Om järnvägsmarknaden för persontrafik ska kunna bli öppnare måste kraven på gott anseende skärpas när det gäller de arbetsförhållanden som ett järnvägsföretag måste respektera för att erhålla tillstånd, i syfte att undvika att arbetsförhållandena försämras till följd av ökad konkurrens.

Ändringsförslag 75

Förslag till direktiv

RR\1016315SV.doc

57/116

PE513.018v02-00

Artikel 1 – led 8a (nytt)
Direktiv 2012/34/EU
Artikel 42 – punkt 1a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

8a. I artikel 42 ska följande punkt införas som punkt 1a:

“1a. För att förhindra diskriminering av sökande ska det regleringsorgan som avses i artikel 55 i detta direktiv förhandsgodkänna sådana ramavtal och på eget initiativ se över befintliga ramavtal. En sökande som anser sig ha blivit orättvist behandlad, diskriminerad eller kränkt på något annat sätt genom ett ramavtal ska ha rätt att överklaga till regleringsorganet. Vid överklagande av ett ramavtal ska regleringsorganet endera bekräfta att det inte behövs någon ändring av ramavtalet eller kräva att det aktuella ramavtalet ändras i enlighet med riktlinjer som regleringsorganet anger, senast två månader efter det att regleringsorganet har mottagit överklagandet. Infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget ska efterkomma regleringsorganets beslut så snart detta är praktiskt möjligt, och inte senare än en månad efter att ha delgivits beslutet av regleringsorganet. Vid genomförande av de uppgifter som beskrivs i denna punkt ska regleringsorganet fästa särskild uppmärksamhet vid skydd av affärshemligheter.”

Motivering

Det är viktigt att regleringsorganen får en översikt över ramavtalen, eftersom dessa kan utgöra en stor källa till diskriminering.

Ändringsförslag 76

Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 8b (nytt)
Direktiv 2012/34/EU
Artikel 46 – punkt 4

PE513.018v02-00

58/116

RR\1016315SV.doc

4. De principer som styr samordningsprocessen ska anges i beskrivningen av järnvägsnätet. Dessa ska särskilt spegla svårigheterna med att skapa tåglägen för internationell trafik och hur ändringar kan påverka andra infrastrukturförvaltare.

8b. Punkt 4 i artikel 46 ska ersättas med följande:

”4. De principer som styr samordningsprocessen ska anges i beskrivningen av järnvägsnätet. Dessa ska särskilt spegla svårigheterna med att skapa tåglägen för internationell trafik och hur ändringar kan påverka andra infrastrukturförvaltare. **Om flera ansökningar om att bedriva järnvägstrafik inom samma marknadssegment konkurrerar ska infrastrukturförvaltaren när den tilldelar kapacitet enbart beakta den infrastruktur tvisten gäller och inte den totala kapacitetsvolym som begärts av de konkurrerande sökandena.**”

Motivering

Även en oberoende infrastrukturförvaltare kan vilja gynna stora järnvägsföretag framför små sådana företag, eftersom större företag generellt sett ansöker om mer kapacitet och därmed bidrar i större utsträckning till infrastrukturförvaltarens intäkter. Detta ändringsförslag gör klart att infrastrukturförvaltaren, om flera ansökningar om spår tillträde konkurrerar, inte otillbörligt får gynna stora kundföretag framför mindre kundföretag.

Ändringsförslag 77

Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 8c (nytt)
Direktiv 2012/34/EU
Artikel 54 – punkt 1

1. I händelse av störningar i tågtrafiken på grund av tekniska missöden eller olyckor ska infrastrukturförvaltaren vidta alla nödvändiga åtgärder för att återställa den normala situationen. I detta syfte ska infrastrukturförvaltaren utarbeta en

8c. I artikel 54 ska punkt 1 ersättas med följande:

”1. I händelse av störningar i tågtrafiken på grund av tekniska missöden eller olyckor ska infrastrukturförvaltaren vidta alla nödvändiga åtgärder för att återställa den normala situationen. I detta syfte ska infrastrukturförvaltaren utarbeta en

beredningsplan med en förteckning över alla organ som ska informeras i händelse av en allvarlig olycka eller en allvarlig störning av tågtrafiken.

beredningsplan med en förteckning över alla organ som ska informeras i händelse av en allvarlig olycka eller en allvarlig störning av tågtrafiken. ***Om störningarna har en potentiell inverkan på gränsöverskridande trafik ska infrastrukturförvaltaren dela med sig av all eventuell relevant information till andra infrastrukturförvaltare vars trafiknät och trafik kan påverkas av störningarna i fråga. De berörda infrastrukturförvaltarna ska samarbeta för att få den gränsöverskridande trafiken att återgå till det normala.***

Motivering

Artikel 54.1 har ändrats i syfte att garantera att information om en störning i ett trafiknät som skulle kunna påverka trafiken i andra medlemsstater överlämnas till andra potentiellt drabbade infrastrukturförvaltare.

Ändringsförslag 78

Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 8d (nytt)
Direktiv 2012/34/EU
Artikel 55 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

8d. I artikel 55 ska följande punkt läggas till:

”3a. Medlemsstaterna ska se till att regleringsorganen har de nödvändiga organisatoriska och driftsmässiga resurser som avses i artikel 56 i detta direktiv och ska vid behov anta en handlingsplan för att se till att regleringsorganen får tillgång till dessa resurser.”

Ändringsförslag 79

Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 8e (nytt)

Nuvarande lydelse

Regleringsorganets uppgifter

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 46.6, ska en sökande som anser sig ha blivit orättvist behandlad, diskriminerad eller på något sätt kränkt kunna överklaga till regleringsorganet, särskilt när det gäller beslut som fattats av infrastrukturförvaltaren eller i tillämpliga fall järnvägsföretaget eller tjänsteleverantören om

- a) beskrivningen av järnvägsnätet, i dess preliminära och slutgiltiga versioner,
- b) de kriterier som fastställs i denna beskrivning,
- c) tilldelningsförfarandet och dess resultat,
- d) avgiftssystemet,
- e) nivån eller strukturen i fråga om de infrastrukturavgifter som den sökande måste eller kan bli tvungen att betala,
- f) åtgärder för tillträde enligt artiklarna 10–13,
- g) tillträde till och avgifter för tjänster i enlighet med artikel 13.

2. Utan att det påverkar de nationella konkurrensmyndigheternas befogenheter att säkra konkurrensen på marknaderna för järnvägstjänster, ska regleringsorganet ha befogenhet att övervaka konkurrenssituationen på marknaderna för järnvägstjänster och det ska särskilt kontrollera punkt 1 a–g på eget initiativ och i syfte att förhindra diskriminering av sökande. I synnerhet ska det kontrollera huruvida beskrivningen av järnvägsnätet innehåller diskriminerande bestämmelser

Ändringsförslag

8e. Artikel 56 ska ändras på följande sätt:

Regleringsorganets uppgifter

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 46.6, ska en sökande som anser sig ha blivit orättvist behandlad, diskriminerad eller på något sätt kränkt kunna överklaga till regleringsorganet, särskilt när det gäller beslut som fattats av infrastrukturförvaltaren eller i tillämpliga fall järnvägsföretaget eller tjänsteleverantören om

- a) beskrivningen av järnvägsnätet, i dess preliminära och slutgiltiga versioner,
- b) de kriterier som fastställs i denna beskrivning,
- c) tilldelningsförfarandet och dess resultat,
- d) avgiftssystemet,
- e) nivån eller strukturen i fråga om de infrastrukturavgifter som den sökande måste eller kan bli tvungen att betala,
- f) åtgärder för tillträde enligt artiklarna 10–13,
- g) tillträde till och avgifter för tjänster i enlighet med artikel 13,

ga) planerat eller oplanerat underhållsarbete på infrastruktur.

2. Utan att det påverkar de nationella konkurrensmyndigheternas befogenheter att säkra konkurrensen på marknaderna för järnvägstjänster, ska regleringsorganet ha befogenhet att övervaka konkurrenssituationen på marknaderna för järnvägstjänster och det ska särskilt kontrollera punkt 1 a–**ga** på eget initiativ och i syfte att förhindra diskriminering av sökande. I synnerhet ska det kontrollera huruvida beskrivningen av järnvägsnätet innehåller diskriminerande bestämmelser

eller ger infrastrukturförvaltaren godtyckliga befogenheter som kan användas för diskriminering av sökande.

3. Regleringsorganet ska också nära samarbeta med den nationella säkerhetsmyndigheten, i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen [19] och med tillståndsmyndigheten, i den mening som avses i det här direktivet.

Medlemsstaterna ska se till att dessa myndigheter gemensamt tar fram en ram för informationsdelning och samarbete för att motverka skadliga effekter på konkurrensen eller säkerheten inom järnvägssektorn. Denna ram ska innehålla en mekanism för regleringsorganet att ge de nationella säkerhets- och tillståndsmyndigheterna rekommendationer i frågor som kan komma att påverka konkurrensen på järnvägsmarknaden och den nationella säkerhetsmyndigheten att ge regleringsorganet och tillståndsmyndigheten rekommendationer i frågor som kan komma att påverka säkerheten. Utan att det påverkar respektive myndighets oberoende på sina respektive behörighetsområden, ska den berörda myndigheten ta alla sådana rekommendationer i beaktande innan den antar sina beslut. Om den berörda myndigheten beslutar avvika från dessa rekommendationer ska den ange skäl för detta i sina beslut.

4. Medlemsstaterna får besluta att ge regleringsorganet i uppgift att anta icke-bindande yttranden om preliminära versioner av den verksamhetsplan som avses i artikel 8.3, avtalsöverenskommelsen och kapacitetsförstärkningsplanen för att i synnerhet ange huruvida dessa instrument är förenliga med konkurrenssituationen på marknaderna för järnvägstjänster.

eller ger infrastrukturförvaltaren godtyckliga befogenheter som kan användas för diskriminering av sökande.

3. Regleringsorganet ska också nära samarbeta med den nationella säkerhetsmyndigheten, i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen [19] och med tillståndsmyndigheten, i den mening som avses i det här direktivet.

Medlemsstaterna ska se till att dessa myndigheter gemensamt tar fram en ram för informationsdelning och samarbete för att motverka skadliga effekter på konkurrensen eller säkerheten inom järnvägssektorn. Denna ram ska innehålla en mekanism för regleringsorganet att ge de nationella säkerhets- och tillståndsmyndigheterna rekommendationer i frågor som kan komma att påverka konkurrensen på järnvägsmarknaden och den nationella säkerhetsmyndigheten att ge regleringsorganet och tillståndsmyndigheten rekommendationer i frågor som kan komma att påverka säkerheten. Utan att det påverkar respektive myndighets oberoende på sina respektive behörighetsområden, ska den berörda myndigheten ta alla sådana rekommendationer i beaktande innan den antar sina beslut. Om den berörda myndigheten beslutar avvika från dessa rekommendationer ska den ange skäl för detta i sina beslut.

4. Medlemsstaterna får besluta att ge regleringsorganet i uppgift att anta icke-bindande yttranden om preliminära versioner av den verksamhetsplan som avses i artikel 8.3, avtalsöverenskommelsen och kapacitetsförstärkningsplanen för att i synnerhet ange huruvida dessa instrument är förenliga med konkurrenssituationen på marknaderna för järnvägstjänster.

5. Regleringsorganet ska ha den organisatoriska kapacitet som krävs i fråga om personella och materiella resurser, och denna kapacitet ska stå i proportion till järnvägssektorns betydelse i medlemsstaten.

6. Regleringsorganet ska säkerställa att de avgifter som infrastrukturförvaltaren fastställer är förenliga med avsnitt 2 i kapitel IV och inte är diskriminerande. Förhandlingar mellan sökande och en infrastrukturförvaltare om nivån på infrastrukturavgifter ska bara vara tillåten om de sker under överinseende av regleringsorganet. Regleringsorganet ska ingripa om det är sannolikt att förhandlingarna strider mot detta kapitel.

7. Regleringsorganet ska regelbundet, och i vart fall minst en gång vartannat år, rådfråga företrädare för användare av järnvägstjänster för godstransport och persontrafik i syfte att ta hänsyn till deras syn på järnvägsmarknaden.

8. Regleringsorganet ska ha befogenhet att begära relevant information från infrastrukturförvaltaren, sökande och alla inblandade tredje parter i den berörda medlemsstaten.

5. Regleringsorganet ska ha den organisatoriska kapacitet som krävs i fråga om personella och materiella resurser, och denna kapacitet ska stå i proportion till järnvägssektorns betydelse i medlemsstaten.

6. Regleringsorganet ska säkerställa att de avgifter som infrastrukturförvaltaren fastställer är förenliga med avsnitt 2 i kapitel IV och inte är diskriminerande. **Regleringsorganet ska säkerställa att de tillträdesavgifter som har fastställts av infrastrukturförvaltaren, av tjänsteleverantörer eller av järnvägsföretag – som också inbegriper tillträde till järnvägsspår, järnvägsstationer med tillhörande byggnader och övriga faciliteter, även för förmedling av reseinformation – inte är diskriminerande. Planerade ändringar av nivån eller strukturen på de avgifter som avses i detta stycke ska anmälas till regleringsorganet senast två månader innan de planeras träda i kraft. Fram till en månad före ändringarnas ikraftträdande får regleringsorganet begära att de föreslagna ändringarna ska sänkas eller höjas, senareläggas eller inte genomföras alls.** Förhandlingar mellan sökande och en infrastrukturförvaltare om nivån på infrastrukturavgifter ska bara vara tillåten om de sker under överinseende av regleringsorganet. Regleringsorganet ska ingripa om det är sannolikt att förhandlingarna strider mot detta kapitel.

7. Regleringsorganet ska regelbundet, och i vart fall minst en gång vartannat år, rådfråga företrädare för användare av järnvägstjänster för godstransport och persontrafik i syfte att ta hänsyn till deras syn på järnvägsmarknaden.

8. Regleringsorganet ska ha befogenhet att begära relevant information från infrastrukturförvaltaren, sökande och alla inblandade tredje parter i den berörda medlemsstaten.

Begärd information ska lämnas in inom en rimlig tidsperiod som regleringsorganet fastställer och som inte ska vara längre än en månad, om inte regleringsorganet i undantagsfall går med på och tillåter en tidsbegränsad förlängning som inte får överskrida två ytterligare veckor. Regleringsorganet ska ha rätt att genom lämpliga sanktioner, däribland vite, se till att en sådan begäran verkställs. Information som ska tillhandahållas regleringsorganet inbegriper alla uppgifter som regleringsorganet behöver inom ramen för sin överklagandefunktion och i sitt arbete för att övervaka konkurrensen på marknaderna för järnvägstjänster i enlighet med punkt 2. Detta inbegriper uppgifter som krävs för statistikändamål och för observation av marknaden.

9. Regleringsorganet ska behandla varje klagomål och vid behov begära in relevant information och inleda samråd med de berörda parterna inom en månad efter det att klagomålet lämnats in. Det ska fatta beslut om varje klagomål, vidta åtgärder för att avhjälpa en situation och informera alla berörda parter om sitt motiverade beslut inom en fastställd, rimlig tid och under alla omständigheter inom sex veckor efter det att all relevant information har lämnats in. Utan att det påverkar de nationella konkurrensmyndigheternas befogenheter att säkra konkurrensen på marknaderna för järnvägstjänster ska regleringsorganet på eget initiativ när det är lämpligt besluta om lämpliga åtgärder för att motverka diskriminering av sökande, snedvridning av konkurrensen och all annan icke önskvärd utveckling på dessa marknader, i synnerhet med avseende på punkt 1 a–g.

Ett beslut av regleringsorganet ska vara bindande för alla parter som omfattas av beslutet, och det ska inte omfattas av kontroll av en annan administrativ instans. Regleringsorganet ska kunna se till att dess beslut verkställs genom lämpliga

Begärd information ska lämnas in inom en rimlig tidsperiod som regleringsorganet fastställer och som inte ska vara längre än en månad, om inte regleringsorganet i undantagsfall går med på och tillåter en tidsbegränsad förlängning som inte får överskrida två ytterligare veckor. Regleringsorganet ska ha rätt att genom lämpliga sanktioner, däribland vite, se till att en sådan begäran verkställs. Information som ska tillhandahållas regleringsorganet inbegriper alla uppgifter som regleringsorganet behöver inom ramen för sin överklagandefunktion och i sitt arbete för att övervaka konkurrensen på marknaderna för järnvägstjänster i enlighet med punkt 2. Detta inbegriper uppgifter som krävs för statistikändamål och för observation av marknaden.

9. Regleringsorganet ska behandla varje klagomål och vid behov begära in relevant information och inleda samråd med de berörda parterna inom en månad efter det att klagomålet lämnats in. Det ska fatta beslut om varje klagomål, vidta åtgärder för att avhjälpa en situation och informera alla berörda parter om sitt motiverade beslut inom en fastställd, rimlig tid och under alla omständigheter inom sex veckor efter det att all relevant information har lämnats in. Utan att det påverkar de nationella konkurrensmyndigheternas befogenheter att säkra konkurrensen på marknaderna för järnvägstjänster ska regleringsorganet på eget initiativ när det är lämpligt besluta om lämpliga åtgärder för att motverka diskriminering av sökande, snedvridning av konkurrensen och all annan icke önskvärd utveckling på dessa marknader, i synnerhet med avseende på punkt 1 a–ga.

Ett beslut av regleringsorganet ska vara bindande för alla parter som omfattas av beslutet, och det ska inte omfattas av kontroll av en annan administrativ instans. Regleringsorganet ska kunna se till att dess beslut verkställs genom lämpliga

sanktioner, däribland vite.

Om ett beslut om att vägra tilldelning av infrastrukturkapacitet eller villkoren i ett erbjudande om kapacitet **överklagas** ska regleringsorganet antingen bekräfta att det inte behövs någon ändring av infrastrukturförvaltarens beslut, eller begära en ändring av det beslutet i enlighet med **riktlinjer som regleringsorganet anger**.

10. Medlemsstaterna ska säkerställa att de beslut som fattas av regleringsorganet kan överklagas till domstol. Överklagandet får ha suspensiv verkan på regleringsorganets beslut endast om omedelbar tillämpning av regleringsorganets beslut kan orsaka oåterkalleliga eller uppenbart orimliga skador för sökanden. Denna bestämmelse påverkar inte den domstols grundlagsenliga befogenheter som behandlar överklagandet, i förekommande fall.

11. Medlemsstaterna ska se till att beslut som fattas av regleringsorganet offentliggörs.

12. Regleringsorganet ska ha befogenhet att utföra revisioner eller ta initiativ till externa revisioner hos infrastrukturförvaltare, tjänsteleverantörer och, om det är relevant, järnvägsföretag för att kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna om särredovisning i artikel 6. Regleringsorganet ska i detta avseende ha rätt att begära all relevant information. Det ska särskilt ha befogenhet att begära att infrastrukturförvaltaren, tjänsteleverantörerna och alla företag eller andra enheter som utför eller integrerar olika typer av järnvägstransport eller infrastrukturförvaltning som avses i artiklarna 6.1, 6.2 och 13 tillhandahåller all eller delar av den bokföringsinformation som anges i bilaga VIII med den tillräckliga detaljnivå som anses vara

sanktioner, däribland vite.

Om **det inges ett klagomål mot** ett beslut om att vägra tilldelning av infrastrukturkapacitet eller **mot** villkoren i ett erbjudande om kapacitet ska regleringsorganet antingen bekräfta att det inte behövs någon ändring av infrastrukturförvaltarens beslut, eller begära en ändring av det beslutet i enlighet med **dess instruktioner**.

Infrastrukturförvaltaren ska efterkomma regleringsorganets beslut senast en månad efter att ha delgivits beslutet.

10. Medlemsstaterna ska säkerställa att de beslut som fattas av regleringsorganet kan överklagas till domstol. Överklagandet får ha suspensiv verkan på regleringsorganets beslut endast om omedelbar tillämpning av regleringsorganets beslut kan orsaka oåterkalleliga eller uppenbart orimliga skador för sökanden. Denna bestämmelse påverkar inte den domstols grundlagsenliga befogenheter som behandlar överklagandet, i förekommande fall.

11. Medlemsstaterna ska se till att beslut som fattas av regleringsorganet offentliggörs.

12. Regleringsorganet ska ha befogenhet att utföra revisioner eller ta initiativ till externa revisioner hos infrastrukturförvaltare, tjänsteleverantörer och, om det är relevant, järnvägsföretag för att kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna om särredovisning i artikel 6. Regleringsorganet ska i detta avseende ha rätt att begära all relevant information. Det ska särskilt ha befogenhet att begära att infrastrukturförvaltaren, tjänsteleverantörerna och alla företag eller andra enheter som utför eller integrerar olika typer av järnvägstransport eller infrastrukturförvaltning som avses i artiklarna 6.1, 6.2 och 13 tillhandahåller all eller delar av den bokföringsinformation som anges i bilaga VIII med den tillräckliga detaljnivå som anses vara

nödvändig och proportionell.

Utan att det påverkar befogenheter för myndigheter med ansvar för statligt stöd, får regleringsorganet också av den bokföringen dra slutsatser beträffande frågor om statligt stöd vilka det ska rapportera till dessa myndigheter.

13. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 60 när det gäller vissa ändringar av bilaga VIII. Bilaga VIII får således ändras för att anpassa den till utvecklingen av praxis för redovisning och kontroll och/eller för att komplettera den med ytterligare inslag som är nödvändiga för att kontrollera att särredovisning sker.

Ändringsförslag 80

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 8f (nytt)

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 57 – punkt 9a (ny)

Kommissionens förslag

nödvändig och proportionell.

Utan att det påverkar befogenheter för myndigheter med ansvar för statligt stöd, får regleringsorganet också av den bokföringen dra slutsatser beträffande frågor om statligt stöd vilka det ska rapportera till dessa myndigheter.

13. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 60 när det gäller vissa ändringar av bilaga VIII. Bilaga VIII får således ändras för att anpassa den till utvecklingen av praxis för redovisning och kontroll och/eller för att komplettera den med ytterligare inslag som är nödvändiga för att kontrollera att särredovisning sker.

Ändringsförslag

8f. I artikel 57 ska följande stycke läggas till:

”9a. Om en sökande anser att en infrastrukturförvaltares beslut hindrar utvecklingen av internationella tjänster får denne vända sig till nätverket av regleringsorgan och begära ett yttrande. Berört regleringsorgan ska samtidigt underrättats om detta hänskjutande. Nätverket ska vid behov söka förklaringar från infrastrukturförvaltaren och under alla omständigheter från det berörda regleringsorganet. Nätverket ska anta och offentliggöra sitt yttrande och underrätta det berörda nationella regleringsorganet om det.

Nätverket av regleringsorgan ska inlämna en årlig verksamhetsrapport till kommissionen. Kommissionen ska

rapportera till Europaparlamentet och rådet.

Inom ett år efter detta direktivs ikraftträdande och senast den 31 december 2019 ska kommissionen anta ett lagstiftningsförslag om inrättande av ett europeiskt regleringsorgan som ska ges status som juridisk person tillsammans med en tillsyns- och medlingsfunktion som gör att det kan hantera gränsöverskridande frågor och behandla överklaganden av beslut som fattats av nationella regleringsorgan. Detta nya organ ska ersätta det europeiska nätverket av regleringsorgan.”

Ändringsförslag 81

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 9

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 63 – punkt 1 – stycke 1

Kommissionens förslag

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.

Ändringsförslag

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.

Denna utvärdering ska beakta de synpunkter som lagts fram av det europeiska regleringsorganet om huruvida det fortfarande förekommer diskriminering eller andra typer av konkurrenssnedvridningar samt de synpunkter som lagts fram av arbetsmarknadens parter i relevant EU-kommitté för social dialog.

Ändringsförslag 82

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 9

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 63 – punkt 1 – stycke 2

Kommissionens förslag

Kommissionen ska senast samma datum bedöma om det fortfarande förekommer diskriminering eller andra typer av konkurrenssnedvridningar *i förhållande till de infrastrukturförvaltare som är del av ett vertikalt integrerat företag.*

Kommissionen ska, om så är lämpligt, föreslå nya lagstiftningsåtgärder.”

Ändringsförslag

Det europeiska regleringsorganet ska senast samma datum bedöma om det fortfarande förekommer diskriminering eller andra typer av konkurrenssnedvridningar *och offentliggöra rekommendationer om ytterligare åtgärder.* Kommissionen ska, om så är lämpligt, föreslå nya lagstiftningsåtgärder *som bygger på dessa rekommendationer.*

Ändringsförslag 83

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 9a (nytt)

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 63 – punkt 1 – stycke 2a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

9a. I artikel 63.1 ska följande stycke läggas till:

”Senast inom arton månader efter det att detta direktiv har trätt ikraft ska kommissionen bedöma dess konsekvenser för utvecklingen av arbetsmarknaden för tågpersonal och vid behov föreslå ny lagstiftning avseende certifieringen av sådan tågpersonal.”

Ändringsförslag 84

Förslag till direktiv

Artikel 1a (ny)

Förordning (EG) nr 1371/2007

Artikel 2 – punkt 3

Artikel 1a

Förordning (EG) nr 1371/2007 ska ändras på följande sätt:

Artikel 2.3 ska ersättas med följande:

”3. När denna förordning träder i kraft ska artiklarna 9, 10, 11, 12, 19, 20.1 och 26 tillämpas på all persontrafik på järnväg i hela unionen.”

Motivering

Denna ändring av förordning (EG) nr 1371/2007 krävs för att texten ska stämma överens med nya bestämmelser om direktbiljetter och användning av it-system. Dessa tas upp i artiklarna 9 och 10 i förordning 1371/2007. Artikel 9 tillämpas redan, men medlemsstaterna skulle kunna godkänna ett tillfälligt undantag från att tillämpa artikel 10. För att rättsläget ska stämma överens bör det bli obligatoriskt att inlemma den.

Ändringsförslag 85

**Förslag till direktiv
Artikel 3 – punkt 1**

1. Detta direktiv träder i kraft dagen efter det att **den** har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning.

1. Detta direktiv träder i kraft dagen efter det att **det** har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning. **Det ska göras tillgängligt i sin konsoliderade version tillsammans med direktiv 2012/34/EU i dess ändrade lydelse inom tre månader efter offentliggörandet.**

Ändringsförslag 86

**Förslag till direktiv
Artikel 3 – punkt 2**

2. Punkterna 5–8 i artikel 1 ska tillämpas från och med den 1 januari 2018 [i tid för

2. 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].

den tågplan som inleds den
14 december 2019].

***Fram till dess att punkt 5 börjar tillämpas
och utan att det påverkar internationell
persontrafik, ska medlemsstaterna inte
vara skyldiga att bevilja tillträdesrätt för
järnvägsföretag och deras direkt eller
indirekt kontrollerade dotterföretag som
har beviljats tillstånd i en medlemsstat där
tillträdesrätter av liknande slag inte
beviljas.***

MOTIVERING

I. Kommissionens förslag

Under det senaste decenniet har tre järnvägspaket successivt lagts fram i syfte att öppna nationella marknader och göra järnvägarna mer konkurrenskraftiga och driftskompatibla. Järnvägens andel av transporterna inom EU har dock förblivit blygsam och många tekniska hinder kvarstår. Det fjärde järnvägspaketet är tänkt att rikta in sig på hinder som begränsar järnvägsmarknadens effektivitet, i syfte att förbättra sektorns resultat och skapa ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

I detta förslag hävdar kommissionen att de återstående hindren framför allt rör marknadstillträdet för inhemsk persontrafik, vilket begränsar sektorns utveckling och skapar skillnader mellan de medlemsstater som har öppnat upp sina marknader och de medlemsstater som inte har gjort det.

En annan uppsättning problem rör regleringen av infrastrukturförvaltare. 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. Det gränsöverskridande samarbetet mellan infrastrukturförvaltare bör också förbättras.

Vidare uppstår flera hinder för tillträde till marknaden till följd av situationer där infrastrukturförvaltningen och trafikverksamheten ingår i samma integrerade struktur. I sådana fall kan infrastrukturförvaltarna ställas inför intressekonflikter, en situation som skulle kunna leda till diskriminering när det gäller tillträde till infrastrukturen för andra järnvägsföretag.

Integrerade strukturer gör det mycket svårare att separat redovisa å ena sidan infrastrukturförvaltningen och å andra sidan trafikverksamheten. Det är svårt för reglerarna att spåra finansiella flöden mellan holdingföretaget och dess dotterföretag. Korssubventionering och överföringar av offentliga medel som tilldelats infrastrukturförvaltaren för att finansiera konkurrenskraftig verksamhet utgör inte bara ett allvarligt hinder för marknadstillträde för nya operatörer, utan också olaglig användning av statligt stöd.

II. Föredragandens kommentarer

Föredraganden ställer sig bakom det övergripande syftet med kommissionens förslag när det gäller inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde. Järnvägens andel i förhållande till andra transportslag bör öka och EU bör ha som ambition att järnvägen på nytt ska bli ett pålitligt och attraktivt transportmedel. Liberalisering bör dock inte ses som ett självändamål, utan som ett användbart verktyg för att skapa en konkurrenskraftigare sektor som erbjuder kvalitetstjänster. Marknadsöppnandet måste åtföljas av strikta regler för passagerares rättigheter i fråga om reseinformation och utfärdande av biljetter samt stärkta arbetsmarknadsregler för järnvägspersonal.

Man måste också hitta en medelväg mellan marknadsöppnande och upprätthållande av skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster i varje medlemsstat. "Russinplockande" av affärsmässigt attraktiva linjer bör undvikas liksom den systematiska nedläggningen av mindre lönsamma linjer.

När det gäller föreliggande förslag från kommissionen anser föredraganden att följande frågor särskilt bör uppmärksammas:

1. Marknadsöppnande och avtal om allmän trafik: ett mer "balanserat upplägg"

Det bör vara möjligt att tillhandahålla tjänster på grundval av öppet tillträde överallt där det inte föreligger någon skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster. När tjänster erbjuds enligt ett avtal om allmän trafik bör dock marknadsöppnandet ske mer stegvis än vad kommissionen föreslår. Det är viktigt att beakta nätens olikheter i fråga om storlek och belastning liksom de skilda organisationsstrukturerna i medlemsstaterna. Medlemsstaternas erfarenheter av marknadsöppnande skiljer sig åt, och de bör därför tillförsäkras tillräcklig flexibilitet för att kunna organisera sitt nät på ett sätt som möjliggör en optimal blandning av tjänster som tillhandahålls på grundval av öppet tillträde och tjänster som erbjuds enligt avtal om allmän trafik, i syfte att säkerställa att alla passagerare får tillgång till tjänster av hög kvalitet. Därför bör medlemsstaterna kunna välja mellan flera alternativ för att hitta den rätta balansen mellan öppet tillträde och skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster.

Enligt kommissionens förslag kan järnvägsföretag nu få tillträde till järnvägsnätet i hela EU för att tillhandahålla alla typer av nationella eller internationell gods- eller persontrafiktjänster. Medlemsstaterna får begränsa detta öppna tillträde för att skydda tjänster som tillhandahålls enligt avtal om allmän trafik när ett sådant avtals ekonomiska jämvikt skulle påverkas av en tjänst som tillhandahålls på grundval av öppet tillträde. Regleringsorganet ska bedöma om en sådan ekonomisk jämvikt råder och kan sedan begära en ändring av den nya tjänsten eller till och med blockera den.

Utöver detta alternativ bör det även vara möjligt att begränsa det öppna tillträdet då ett avtal om allmän trafik har tilldelats via ett konkurrensutsatt upphandlingsförfarande och således ge de operatörer som har tilldelats avtalet exklusiv rätt att tillhandahålla järnvägstjänster utan att den ekonomiska jämvikten behöver testas. Detta förfarande säkerställer ändå att det råder tillräcklig konkurrens tack vare anordnandet av ett upphandlingsförfarande. Samtidigt ger det behöriga myndigheter och den operatör som tilldelats avtalet om allmän trafik större planeringssäkerhet så snart verksamheten kommit igång. Detta "balanserade upplägg" skulle också göra det möjligt för medlemsstaterna och behöriga myndigheter att stegvis sätta sig in i förfarandena kring konkurrensutsatt upphandling. När en medlemsstat beslutar att begränsa den öppna tillträdesrätten får detta inte påverka rätten till internationell cabotageverksamhet, såvida inte den ekonomiska jämvikten hos det berörda avtalet om allmän trafik skulle komma att äventyras.

Definitionen av kriterierna för det ekonomiska jämviktstestet måste bli mer exakt, och det krävs bättre riktlinjer för att säkerställa att detta test genomförs enhetligt i medlemsstaterna.

2. Bättre styrning av järnvägssektorn

I detta skede föreslår föredraganden inte några större förändringar i bestämmelserna om infrastrukturförvaltarens oberoende. Rent allmänt gäller att ju starkare regleringsorganet är desto flexiblere kan formerna för strukturen för vertikalt integrerade företag vara. Bestämmelserna om organisationen av it-systemen och om personalöverföringar är alltför normativa, och integrerade företag bör kunna få större utrymme för att hitta lämpliga lösningar, under regleringsorganets överinseende. Detta innebär dock att det inte finns något utrymme för mer flexibilitet i fråga om finansiell insyn mellan de olika enheterna i en sådan integrerad struktur. Därför vill inte föredraganden röra de bestämmelser på detta område som kommissionen har föreslagit.

Det har lagts fram ett förslag om att ytterligare stärka regleringsorganet, dvs. att ge det befogenhet att på förhand godkänna avgifter som fastställts av infrastrukturförvaltaren när denne ingår i ett integrerat företag. Föredraganden vill betona att alla medlemsstater måste se till att deras regleringsorgan har nödvändig organisatorisk kapacitet ifråga om personella och materiella resurser för att fullgöra sina uppgifter i enlighet med artikel 56 i direktiv 2012/34/EU.

När det förekommer en fullständig separering mellan infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretagen kan det vara lämpligt att låta dem samarbeta om konkreta projekt som skulle leda till förbättrad förvaltning av infrastrukturen och till bättre gods- och persontrafiktjänster. Ett sådant samarbete, eller en sådan allians, bör begränsas tidsmässigt, övervakas av regleringsorganet och får inte äventyra infrastrukturförvaltarens oberoende. Det bör utmynna i praktiska lösningar för att lösa specifika problem såsom förbättrad organisation av trafiken på en del av infrastrukturen där det ofta uppstår förseningar.

3. Passagerares rättigheter – att inrätta välfungerande direktbiljettsystem

Bestämmelserna om passagerares rättigheter i förordning 1371/2007¹ är ett steg i rätt riktning. Tyvärr är de för svaga för att ha någon större synlig inverkan på utvecklingen av ett EU-täckande system för utfärdande av direktbiljetter. Sektorn arbetar med att ta fram lösningar, som när de står klara dock kommer att vara frivilliga. Med avseende på passagerares rättigheter är detta inte tillräckligt. Föredraganden har föreslagit att det senast 2020 ska bli obligatoriskt för medlemsstaterna att utveckla sådana tjänster. Denna tidsfrist skulle göra det möjligt för sektorn att utnyttja det frivilliga system som för närvarande utvecklas under överinseende av Europeiska järnvägsbyrån.

När det gäller ett system för integrerade biljetter bör lösningar utvecklas parallellt, och hänsyn bör tas till hur användbara sådana system är för inte minst lokala och regionala transporter.

Föredraganden anser att uppgifter om tidtabeller bör göras tillgängliga för tredje parter så att de kan användas som underlag för framtagandet av innovativa lösningar för reseplanerare etc.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer.

4. Stärkande av sociala bestämmelser

Ytterligare marknadsöppnande och konkurrens måste åtföljas av stärkta sociala regler för att begränsa eventuella negativa effekter för järnvägspersonalen. Konkurrens får inte leda till social dumpning. Järnvägsföretag måste vara skyldiga att respektera alla befintliga regler om sociala förhållanden och arbetsförhållanden, och om så inte sker ska detta få negativa följder för operatören ifråga. Föredraganden föreslår att kraven för att erhålla tillstånd ska kompletteras med ett krav på att företagen förbinder sig att respektera befintliga representativa kollektivavtal i de medlemsstater där järnvägsföretaget vill bedriva verksamhet.

Man bör på nytt försöka att inrätta en certifiering för tågpersonal, något som ursprungligen föreslogs av kommissionen 2004 men som vid den tidpunkten inte stöddes av rådet. Eftersom den internationella trafiken väntas öka bör det fastställas EU-täckande minimikrav för tågpersonal liknande dem som överenskommit för lokförare. Kommissionen bör se till att medlemsstaterna korrekt tillämpar samtliga bestämmelser i rådets direktiv 2005/47/EG.

För att reglerna om arbetsförhållanden ska vara lika för alla bör det inrättas en permanent social dialog på EU-nivå för att säkerställa att sociala rättigheter respekteras och att järnvägspersonalen besitter en hög yrkeskompetens.

5. Klargörande av den roll som innehas av det europeiska nätverket för infrastrukturförvaltare

Det föreslagna nätverket för europeiska infrastrukturförvaltare är utan tvekan ett användbart verktyg för att öka samarbetet mellan infrastrukturförvaltare i olika länder. Det brister dock en aning vad gäller tydlighet och exakthet. Därför föreslås det några tillägg och preciseringar när det gäller samarbete mellan det transeuropeiska transportnätets korridorer och järnvägsnätets godskorridorer, nationella säkerhetsmyndigheters och Europeiska järnvägsbyråns deltagande om nödvändigt och kommissionens roll i nätverket.

RESERVATION

i enlighet med artikel 52.3 i arbetsordningen

om förslaget 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

Utskottet för transport och turism
Föredragande (av yttrande): Saïd El Khadraoui

Inlämnad av Jacky Hénin, Jaromír Kohlíček och Sabine Wils för GUE-NGL-gruppen

med beaktande av att de första tre järnvägspaketen har medfört en kostnadsökning för användarna, en dramatisk sänkning av antalet ton gods som fraktas på järnväg samt en försämring av järnvägspersonalens arbetsförhållanden,

med beaktande av att ingen seriös utvärdering ännu har gjorts av de tidigare järnvägspaketen, och av följande skäl:

Det fjärde järnvägspaketet tjänar inte användarnas intressen ifråga om kostnad, säkerhet och tillgänglighet.

Separationen mellan infrastrukturförvaltare och transportoperatörer leder till att inkomster används för att betala ut utdelningar till aktieägarna i stället för att investeras i den nödvändiga förstärkningen av järnvägsnätet.

En begränsning av och, efter övergångsperioden, till och med ett förbud mot direkt tilldelning av transportavtal strider mot de lokala myndigheternas rätt att besluta hur de vill organisera sin kollektivtrafik, en rätt som garanteras genom protokoll 26 till EU-fördraget. Denna skyldighet att förfara via öppna upphandlingar kommer att leda till onödiga kostnader för de lokala myndigheterna.

Det fjärde järnvägspaketet skulle försämra arbetsförhållandena för de anställda inom järnvägssektorn; att pressa järnvägspersonalen innebär en fara för allas säkerhet.

Vi förkastar därför hela det fjärde järnvägspaketet, som framhäver liberaliseringens destruktiva sidor.

20.11.2013

YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR SYSSELSÄTTNING OCH SOCIALA FRÅGOR

till utskottet för transport och turism

över förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde vad avser öppnandet av marknaden för inhemsk persontrafik på järnväg och om styrningen av järnvägsinfrastrukturen (COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD))

Föredragande: Frédéric Daerden

KORTFATTAD MOTIVERING

De olika liberaliseringar av tjänstesektorerna som EU genomfört under flera årtiondens tid, bland annat inom järnvägssektorn, utgår från artikel 26 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och är således beståndsdelar i EU-projektet.

Att inrätta en gemensam marknad får inte bli ett självändamål utan bör i stället syfta till att minska konsumenternas kostnader för tjänsterna och samtidigt slå vakt om tjänster som är av hög kvalitet och tillgängliga för alla.

De olika liberaliseringsprocesserna i sektorer vars tjänster historiskt sett tillhandahållits av offentligägda operatörer via statliga driftsmonopol tycks så här med några års perspektiv inte ha tillgodosett dessa dubbla mål.

Bara i järnvägssektorn finns det flera exempel på otillfredsställelse:

- Inom den internationella persontrafiken, som öppnades för konkurrens 2010, har den ökade konkurrensen inte på något märkbart vis minskat kostnaderna men däremot lett till nedläggningar av gamla gränsöverskridande sträckor som inte fungerade enligt höghastighetsmodellen. Sektorn har heller inte upplevt den förväntade tillväxten, och dess marknadsandelar måste vinnas mer på det intermodala än på det intramodala planet.
- Vad gäller den nationella persontrafiken i Storbritannien, det land som kommit längst med liberaliseringen, framhåller det rådgivande organet Cese de brittiska användarnas missnöje och det återkommande behovet av statliga ingripanden i integrationen av

sektorn (tariffer, fördelning, tidtabeller m.m.).

- Vad gäller den nationella persontrafiken i hela unionen har det inletts inte mindre än 15 överträdelseförfaranden avseende bristfälligt införlivande, vilket vittnar om att liberaliseringen går för raskt fram. Om liberaliseringen ska bidra till det europeiska bygget får den inte krocka med de nationella modellerna, som har försett allmänheten med kvalitet under flera årtiondens tid.

Med tanke på detta anser inte föredraganden att det finns några belägg för att liberaliseringen av persontrafiken inom järnvägssektorn behöver fördjupas. I sina ändringsförslag har han i stället vinnlagt sig om att minska risken för negativa konsekvenser för allmänheten och framför allt för arbetstagarna i sektorn, och detta längs flera axlar:

- En så integrerad styrning som möjligt: Den strikta åtskillnaden mellan infrastrukturförvaltare och transportoperatörer är konkurrensmotiverad men har hos användarorganisationer, fackföreningar och ”historiska” operatörer gett upphov till farhågor som manar föredraganden till en viss nyansering. Åtskillnaden kommer med största sannolikhet att leda till mindre resurssammanslagning för materiella investeringar samt till ökad byråkrati, vilket inverkar menligt på tjänsternas kvalitet och användarnas säkerhet. Föredraganden har därför valt att ge det nationella regleringsorganet största möjliga frihet på området i enlighet med EU-domstolens dom av den 28 februari 2013.
- Största möjliga frihet för medlemsstaterna att välja mellan anbuds förfaranden och direkt tilldelning av offentliga koncessioner genom avsevärd höjning av taken.
- De nationella planerna för en socialt och miljömässigt hållbar kollektivtrafik bör innehålla regler om skydd för användarna, arbetstagarna och miljön och därmed underlätta införandet av sådana kvalitetsmässiga, sociala och miljömässiga kriterier i anbudsinfordringar.
- Arbetstagskyddet förbättras genom omfattande möjligheter till personalförflyttning inom det nya företag som innehar koncession till en offentlig tjänst, förstärkt social dialog inom strukturerna, förtydligande av vilken sociallagstiftning som gäller för ombordpersonal, bland annat via certifiering av sådan personal, och en uppmaning till medlemsstaterna att införa solidariskt socialt ansvar för anbudsgivaren och dennes underleverantörer för att undvika social dumpning.
- Nödvändig ömsesidighet mellan medlemsstater i öppnandet av marknaderna.
- Övergångsperioden för medlemsstaternas genomförande förlängs avsevärt (till 2029) för att unionens politiska beslutsfattare ska hinna få lite distans och tid till analys innan man ger sig i kast med några nya liberaliseringar.

ÄNDRINGSFÖRSLAG

Utskottet för sysselsättning och sociala frågor uppmanar utskottet för transport och turism att

som ansvarigt utskott infoga följande ändringsförslag i sitt betänkande:

Ändringsförslag 1

Förslag till direktiv Skäl 2a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(2a) Flera undersökningar och enkäter visar att medlemsstater som öppnat sina marknader för inrikes passagerartransport, såsom Sverige och Förenade kungariket, har upplevt en växande järnvägsmarknad med större tillfredsställelse bland passagerare och personal.

Ändringsförslag 2

Förslag till direktiv Skäl 3

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(3) Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde inrättas ett gemensamt europeiskt järnvägsområde med gemensamma bestämmelser om styrningen av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, finansiering av och avgifter för 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.

(3) Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde inrättas ett gemensamt europeiskt järnvägsområde med gemensamma bestämmelser om styrningen av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, finansiering av och avgifter för 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, ***så att kvaliteten i järnvägstrafiken kan förbättras i hela Europa samtidigt som***

*sociala normer och anställningsvillkor
värnas.*

Ändringsförslag 3

**Förslag till direktiv
Skäl 4a (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(4a) Medlemsstaterna är ansvariga för hur deras arbetsmarknader för järnvägspersonal är organiserade. De bör emellertid se till att arbetsmarknadens organisation inte skadar kvaliteten på tjänsterna. Unionslagstiftningen ger redan en tydlig ram för skyddet av järnvägspersonal.

Ändringsförslag 4

**Förslag till direktiv
Skäl 5**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(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.

utgår

Motivering

Detta skäl har inget mervärde för den slutliga versionen av denna text. Det är bara en påminnelse om den rendez-vous-klausul från det omarbetade direktivet som lett till det aktuella kommissionsförslaget.

Ändringsförslag 5

**Förslag till direktiv
Skäl 7**

Kommissionens förslag

(7) Gränsöverskridande frågor bör hanteras effektivt mellan infrastrukturförvaltare i de olika medlemsstaterna genom inrättandet av ett europeiskt nätverk för infrastrukturförvaltare.

Ändringsförslag

(7) Det är nödvändigt att förbättra och förstärka det gränsöverskridande samarbetet mellan infrastrukturförvaltare.

Gränsöverskridande frågor bör hanteras effektivt mellan infrastrukturförvaltare i de olika medlemsstaterna genom inrättandet av ett europeiskt nätverk för infrastrukturförvaltare.

Ändringsförslag 6

**Förslag till direktiv
Skäl 9a (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(9a) Vertikalt integrerade företag kan aldrig ha det nödvändiga oberoendet mellan infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget. Strukturen kan därför leda till korssubventionering, vilket motverkar rättvisa villkor och leder till snedvridning av konkurrensen.

Ändringsförslag 7

**Förslag till direktiv
Skäl 12a (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(12a) Förbättrad järnvägssäkerhet bör väga tungt vid öppnandet av marknaden för inhemsk persontrafik på järnväg, särskilt vid reformeringen av de integrerade strukturer som finns i dag, så att man undviker att skapa ytterligare administrativa hinder som äventyrar underhåll och säkerhetsförbättringar.

Ändringsförslag 8

Förslag till direktiv Skäl 13a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(13a) Med tanke på skillnaderna mellan näten i fråga om storlek och belastning och mellan hur nationella och lokala eller regionala myndigheter är organiserade och vilka erfarenheter de har av marknadsöppnandet måste varje medlemsstat ges tillräckligt med flexibilitet för att organisera sitt nät på ett sätt som möjliggör en optimal blandning av tjänster som tillhandahålls på grundval av öppet tillträde och tjänster som erbjuds enligt avtal om allmän trafik, i syfte att säkerställa att alla passagerare enkelt får tillgång till tjänster av hög kvalitet.

Ändringsförslag 9

Förslag till direktiv Skäl 14

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(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.

(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 **kvaliteten på tjänsterna och tillgängligheten även i avlägsna områden** eller den ekonomiska jämvikten i sådana avtal om allmän trafik och om det berörda regleringsorganet har godkänt detta.

Ändringsförslag 10

Förslag till direktiv Skäl 18a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(18a) För att avgöra om kvaliteten på en tjänst som tillhandahålls inom ramen för ett avtal om allmän trafik skulle äventyras av en fritt tillhandahållen tjänst på samma nät behöver regleringsorganen beakta inverkan på nätet, upprätthållandet av förbindelserna, punktligheten, tillgängligheten, överkomligheten och åtkomligheten i fråga om de tjänster som tillhandahålls inom ramen för avtalet om allmän trafik.

Ändringsförslag 11

Förslag till direktiv Skäl 19

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(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.**

(19) För att göra järnvägstrafik mer attraktiv för passagerare bör **medlemsstaterna** kräva att järnvägsföretag som bedriver inhemsk persontrafik ska delta i ett gemensamt informationssystem och integrerat biljettsystem för leverans av biljetter, direktbiljetter och bokningar **omfattande alla sociala krav. Biljettjänsten bör inte skapa hinder för funktionshindrade, äldre, familjer eller personer som behöver särskilt stöd.**

Ändringsförslag 12

Förslag till direktiv

Skäl 19a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(19a) I syfte att fullborda det gemensamma europeiska järnvägsområdet, och med tanke på konkurrensen inom sektorn, stöder och uppmuntrar kommissionen aktivt en social dialog på EU-nivå så att järnvägspersonalen kan få bättre varaktigt skydd mot oönskade effekter av marknadsöppnandet, och så att arbetsvillkoren inte försämras i sektorn, och så att man gemensamt kan möta de utmaningar som följer av genomförandet av det fjärde järnvägspaketet. I detta sammanhang måste man särskilt beakta effekterna av den psykiska och sociala belastning som förändringen leder till för den berörda personalen. I detta syfte bör det fastställas villkor för öppnandet av marknaderna, särskilt om att medlemsstaterna måste tillämpa de kollektivavtal som gäller på deras territorium.

Ändringsförslag 13

Förslag till direktiv
Skäl 19b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(19b) Kommissionen ser till att medlemsstaterna korrekt tillämpar samtliga bestämmelser i rådets direktiv 2005/47/EG av den 18 juli 2005 om avtalet mellan Europeiska järnväggemenskapen (CER) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobila arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik inom järnvägssektorn¹, inte minst om deras säkerhet.

Ändringsförslag 14

Förslag till direktiv Skäl 19c (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(19c) Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare bör i sitt säkerhetsarbete etablera en "rättvisekultur" som innebär att personalen aktivt uppmuntras att rapportera säkerhetsrelaterade olyckor, tillbud och händelser som kunde ha lett till olyckor utan att riskera bestraffning eller diskriminering. En sådan rättvisekultur gör det möjligt för järnvägssektorn att dra lärdom av olyckor, tillbud och händelser som kunde ha lett till olyckor och därigenom förbättra järnvägssäkerheten för personal och passagerare.

Ändringsförslag 15

Förslag till direktiv Skäl 19d (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(19d) Att reglerna för arbets-, kör- och vilotid för lokförare efterlevs är väsentligt för järnvägssäkerheten och för en rättvis konkurrens. På en öppen europeisk järnvägsmarknad med alltmer gränsöverskridande verksamhet är det nödvändigt att kontrollera och se till att arbets-, kör- och vilotiden respekteras. De nationella säkerhetsmyndigheterna bör ha till uppgift att kontrollera och se till att sådana regler efterlevs. Kommissionen bör föreslå regler och regelbundna

obligatoriska kontroller. Detta är dock bara möjligt med en elektronisk färdskrivare ombord som registrerar lokförarnas kör- och vilotid.

Ändringsförslag 16

**Förslag till direktiv
Skäl 19e (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(19e) Mot bakgrund av utvecklingen av det gemensamma europeiska järnvägsområdet och öppnandet av järnvägstransportmarknaden bör medlemsstaterna använda representativa kollektivavtal mellan arbetsmarknadens parter – utan att det påverkar tillämpningen av nationell rätt och redan gällande kollektivavtal – i syfte att undvika social dumpning och illojal konkurrens.

Ändringsförslag 17

**Förslag till direktiv
Skäl 19f (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(19f) Ombordpersonal är en yrkesgrupp inom järnvägssektorn som utför säkerhetsrelevanta uppgifter. Traditionellt utför sådan personal operativa säkerhetsuppgifter inom järnvägssystemet och ansvarar för passagerarnas komfort och säkerhet ombord. En certifiering liknande den för lokförare är ändamålsenlig för att garantera en hög kvalifikations- och kompetensnivå, erkänna denna yrkesgrupps betydelse för säkra järnvägstjänster och underlätta rörligheten för arbetstagare.

Ändringsförslag 18

Förslag till direktiv Skäl 19g (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(19g) Kommissionen bör bedöma vilka konsekvenser detta direktiv har för utvecklingen på arbetsmarknaden för järnvägspersonal och om lämpligt föreslå åtgärder för certifiering av ombordpersonal.

Ändringsförslag 19

Förslag till direktiv Skäl 19h (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(19h) Det nationella regleringsorganet bör godkänna eller begära ändringar i villkoren för personalöverföringar. Detta kan innefatta en ångerperiod för personal som ska överföras. När regleringsorganet fattar sitt beslut bör det försöka undvika att känslig information överförs från infrastrukturförvaltaren till en annan enhet inom det integrerade företaget.

Ändringsförslag 20

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 1 – led a Direktiv 2012/34/EU Artikel 3 – led 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

”(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

”(2) infrastrukturförvaltare: varje organ eller företag som **särskilt** ansvarar för utveckling, drift och underhåll av järnvägsinfrastruktur i ett nät. Utveckling omfattar nätplanering, finansierings- och

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.”

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 **ska omfatta** förnyelse av infrastrukturen och övriga verksamheter för förvaltning av tillgången.”

Motivering

Den nya versionen av definitionen av termen ”infrastrukturförvaltare” utgör ett förslag till precisering av förvaltarfunktionerna bl.a. genom att ordet ”särskilt” utgår ur den nuvarande definitionen. Detta kommer att begränsa den nya förteckningen över förvaltarfunktioner.

Ändringsförslag 21

Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 1 – led b
Direktiv 2012/34/EU
Artikel 3 – punkt 5

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(b) Punkt 5 ska utgå.

utgår

Motivering

Att låta ledet med definitionen av internationell trafik utgå skapar problem för de stater som har yttre järnvägar mot tredjeland. Det finns en risk för att en lucka i lagen uppstår.

Ändringsförslag 22

Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 2
Direktiv 2012/34/EU
Artikel 6 – punkt 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2. Artikel 6.2 ska utgå.

utgår

Motivering

Att slopa den föreskrift som tillåter organisering av förvaltar- och transporttjänster inom ramen för ett och samma företag, trots att räkenskaperna dem emellan skiljts åt, är att gå för långt. Att låta denna föreskrift utgå skulle få vidsträckta (administrativa, finansiella, juridiska och sociala) konsekvenser för flera järnvägsföretag med välfungerande och effektiv verksamhet på unionsmarknaden.

Ändringsförslag 23

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 3

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 7 – punkt 1 – stycke 1

Kommissionens förslag

1. Medlemsstaterna ska se till att infrastrukturförvaltaren utför alla de uppgifter som avses i artikel 3.2 och är oberoende av alla järnvägsföretag.

Ändringsförslag

1. ***Det står*** medlemsstaterna ***fritt att välja på vilket sätt de*** ska se till att infrastrukturförvaltaren utför alla de uppgifter som avses i artikel 3.2 och är oberoende av alla järnvägsföretag.

Ändringsförslag 24

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 3

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 7 – punkt 1 – stycke 2

Kommissionens förslag

För att garantera detta oberoende för infrastrukturförvaltaren ska medlemsstaterna säkerställa att infrastrukturförvaltare är organiserade i en enhet som är rättsligt åtskild från alla järnvägsföretag.

Ändringsförslag

För att garantera detta oberoende för infrastrukturförvaltaren ska medlemsstaterna säkerställa att infrastrukturförvaltare är organiserade i en enhet som är rättsligt åtskild från alla järnvägsföretag, ***dock inom de gränser som krävs för att undvika byråkrati mellan enheter och underlätta investeringar i nätet och på så vis säkerställa en service av hög kvalitet utan att öka driftskostnaderna.***

Ändringsförslag 25

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 3

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 7 – punkt 2 – inledningen

Kommissionens förslag

2. Medlemsstaterna ska också säkerställa att samma juridiska eller fysiska person eller personer inte tillåts att

Ändringsförslag

2. Medlemsstaterna ska också säkerställa att samma juridiska eller fysiska person eller personer inte, **direkt eller indirekt**, tillåts att

Ändringsförslag 26

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 3

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 7 – punkt 2 – led b

Kommissionens förslag

(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,

Ändringsförslag

(b) utse **direktör**, ledamöter till tillsynsorgan, styrelse, **direktion** 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,

Ändringsförslag 27

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 3

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 7 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. Förutsatt att det inte uppstår någon intressekonflikt, och att det garanteras att kommersiellt känslig information behandlas konfidentiellt, får

Ändringsförslag

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.

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. ***Utläggningen på entreprenad ska respektera reglerna för konkurrensutsatt upphandling och, i förekommande fall, offentlig upphandling. Infrastrukturförvaltaren ska vara fortsatt ansvarig för de arbeten som läggs ut på entreprenad.***

Ändringsförslag 28

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 3

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 7 – punkt 5

Kommissionens förslag

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.”

Ändringsförslag

5. Om infrastrukturförvaltaren 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.”

Motivering

Medlemsstaterna bör även framöver ha möjlighet att välja mellan att avskilja infrastrukturförvaltningen från järnvägsföretagen respektive att upprätthålla en integrerad struktur.

Ändringsförslag 29

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 4

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 7b – punkt 5

Kommissionens förslag

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.

Ändringsförslag

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. Andra överföringar av personal än de som avses i ***punkt 4*** 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.

Infrastrukturförvaltaren får samarbeta med andra enheter i det vertikalt integrerade företaget avseende utvecklingen av deras informationssystem, förutsatt att det kan garanteras att känslig information som infrastrukturförvaltaren besitter skyddas på lämpligt sätt.

Regleringsorganet ska godkänna eller begära ändringar i villkoren för hur första och andra stycket i denna punkt ska genomföras, i syfte att säkerställa infrastrukturförvaltarens oberoende. Regleringsorganet får begära in all

nödvändig information från det integrerade företaget.

Motivering

Kommissionens förslag är alltför normativt. När det gäller lokaler, it-system och personal, med undantag för den högsta ledningen, bör regleringsorganet se till att villkoren är sådana att de garanterar infrastrukturförvaltarens oberoende. Dessa villkor kan skilja sig åt mellan medlemsstaterna.

Ändringsförslag 30

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 4

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 7d – punkt 1

Kommissionens förslag

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.

Ändringsförslag

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 – ***inklusive företrädare för deras anställda*** – företrädare för användare av gods- och persontrafiken på järnvägarna och ***för arbetstagare i järnvägssektorn samt***, i förekommande fall, regionala och lokala myndigheter ***och andra potentiella intressenter***. Medlemsstaternas företrädare och det berörda regleringsorganet ska bjudas in till samordningskommitténs möten som observatörer.

Ändringsförslag 31

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 4

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 7e – punkt 2

Kommissionens förslag

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.

Ändringsförslag

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, **åtkomlighet**, punktlighet och säkerhet i deras nät, tillgångskvalitet och tillgångsutnyttjande, underhåll, förnyelse, förstärkningar, **gränsöverskridande samarbete för att undanröja flaskhalsar**, investeringar och ekonomisk effektivitet.

Ändringsförslag 32

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 6 – led aa (nytt)

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 11 – punkt 1a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(aa) Följande punkt ska införas:

”1a. Medlemsstaterna får begränsa rätten att skapa nya eller ändrade persontrafiktjänster inom ramen för avtal om allmän trafik, om de nya eller ändrade avtalen om allmän trafik äventyrar den ekonomiska jämvikten för befintliga tjänster som tillhandahålls av järnvägsföretag som har beviljats tillträde till järnvägsinfrastrukturen i enlighet med artikel 10.2.”

Motivering

Medlemsstaterna får begränsa rätten att skapa ett nytt eller ändrat avtal om allmän trafik om regleringsorganet visar att ett sådant avtal kan få ekonomiska konsekvenser för en tjänst som tillhandahålls av en operatör under öppna tillträdesvillkor.

Ändringsförslag 33

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 6 – led b

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 11 – punkt 2 – inledningen

Kommissionens förslag

2. 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:

Ändringsförslag

2. För att avgöra om den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmän trafik, **samt dess tillgänglighet och kvalitet**, skulle äventyras ska det eller de berörda regleringsorgan som avses i artikel 55 göra en objektiv ekonomisk, **social och miljömässig** analys, **bland annat av anställningssituationen och anställningsvillkoren**, och grunda sitt beslut på i förväg fastställda kriterier.

Vid bedömningen av om den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmän trafik skulle äventyras ska hänsyn tas till i förväg fastställda kriterier, såsom lönsamhetskONSEKVENSERNA för tjänster som ingår i ett avtal om allmän trafik, inklusive konsekvenserna när det gäller nettokostnaderna för den behöriga offentliga myndighet som ingick avtalet, passagerarnas efterfrågan, biljettpriser, arrangemang för utfärdande av biljetter, plats för och antal stopp samt tidtabeller och turtäthet för den föreslagna nya trafiken; dessa kriterier ska fastställas av det regleringsorgan som avses i artikel 55 i enlighet med genomförandeåtgärderna i punkt 4 i denna artikel. Bedömningen ska visa huruvida lönsamheten för de tjänster som erbjuds enligt avtalet om allmän trafik skulle påverkas. Jämvikten ska anses vara äventyrad om det kan påvisas att det finns en risk för att det inte är ekonomiskt genomförbart att erbjuda sådana allmänna tjänster med rimlig kvalitet.

I enlighet med en sådan bedömning och ett beslut från det behöriga regleringsorganet ska medlemsstaterna

kunna bevilja, ändra eller förvägra rätten till tillträde till den persontrafik ansökan gäller, i linje med den ekonomiska analysen, unionens lagstiftning samt principerna om jämlikhet och icke-diskriminering. Regleringsorganet eller regleringsorganen 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:

Motivering

De kriterier som avgör den ekonomiska jämvikten måste anges mer i detalj. Texten bygger på skäl 21 i direktiv 2012/34/EU och kommissionens tolkningsriktlinjer från 2010.

Ändringsförslag 34

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 7

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 13a – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EG) nr 1371/2007 och direktiv 2010/40/EU, **får** medlemsstaterna begära att järnvägsföretag som bedriver inhemsk persontrafik ska delta i ett gemensamt informationssystem och integrerat biljettsystem för leverans av biljetter, direktbiljetter och bokningar, eller besluta att ge behöriga myndigheter befogenhet att införa ett sådant system. Om ett sådant system inrättas ska medlemsstaterna se till att det inte leder till snedvridning på marknaden eller diskriminering mellan järnvägsföretag och att det förvaltas av en offentlig eller privat enhet eller en sammanslutning av alla järnvägsföretag som bedriver persontrafik.

Ändringsförslag

1. Utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EG) nr 1371/2007 och direktiv 2010/40/EU, **ska** medlemsstaterna begära att järnvägsföretag som bedriver inhemsk persontrafik ska delta i ett gemensamt informationssystem och integrerat biljettsystem för leverans av biljetter, direktbiljetter och bokningar, eller besluta att ge behöriga myndigheter befogenhet att införa ett sådant system. Om 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.

Ändringsförslag 35

Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 7a (nytt)
Direktiv 2012/34/EU
Artikel 15 – punkt 1

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

7a. Artikel 15.1 ska ersättas med följande:

”1. Kommissionen ska vidta de åtgärder som krävs för att övervaka de tekniska, ekonomiska och arbetsmässiga villkoren samt marknadsutvecklingen för unionens järnvägstransporter.”

Ändringsförslag 36

Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 7b (nytt)
Direktiv 2012/34/EU
Artikel 19

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

7b. Artikel 19 ska ändras på följande sätt:

(a) Led d ska ersättas med följande:

”(d) inte har dömts för allvarlig eller upprepad underlåtenhet att uppfylla skyldigheter enligt social- eller arbetsrättslig lagstiftning, inklusive skyldigheter enligt arbetsmiljölagstiftning och kollektivavtal, eller skyldigheter enligt tulllagstiftning när det gäller ett företag som önskar bedriva gränsöverskridande godstransporter som ska genomgå tullförfaranden.”

(b) Följande led ska läggas till:

”(e) har förbundit sig att tillämpa kollektivavtal som är allmänt giltiga eller brukliga i en bransch i enlighet med rådande praxis i de medlemsstater där företaget avser att bedriva sin

verksamhet.”

Ändringsförslag 37

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 8

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 38 – punkt 4

Kommissionens förslag

”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 tågplanepå period 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.”

Ändringsförslag

”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 tågplanepå period som begäran om kapacitet avser. För att göra det möjligt för dem att bedöma de potentiella ekonomiska, *sociala och miljömässiga* 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.”

Ändringsförslag 38

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 9

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 63 – punkt 1 – stycke 1

Kommissionens förslag

”1. Senast den 31 december 2024 ska kommissionen utvärdera effekterna av detta direktiv på järnvägssektorn och lämna

Ändringsförslag

”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.

en rapport till Europaparlamentet, rådet, Europeiska och sociala kommittén samt Regionkommittén om dess genomförande.
Utvärderingen ska ta hänsyn till de synpunkter som framförts av arbetsmarknadens parter inom den relevanta EU-kommittén för social dialog.

Ändringsförslag 39

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 9

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 63 – punkt 1 – stycke 2a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Senast 2020 ska kommissionen också undersöka huruvida organisationen av den nationella arbetsmarknaden hämmar ytterligare marknadsöppning och marknadsintegration samt kvaliteten på de tjänster som kunderna erbjuds. Om det är lämpligt ska kommissionen föreslå nya lagstiftningsåtgärder för att säkerställa rättvisa villkor för alla järnvägsföretag.

Ändringsförslag 40

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 9

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 63 – punkt 1 – stycke 2b (nytt)

Nuvarande lydelse

Ändringsförslag

Senast den ... ska kommissionen bedöma dess konsekvenser för utvecklingen av arbetsmarknaden för järnvägspersonal. Om det är lämpligt bör kommissionen föreslå åtgärder för certifiering av ombordpersonal.*

** EUT: För in datum: 18 månader efter det att detta direktiv har trätt i kraft.**

Ändringsförslag 41

Förslag till direktiv Artikel 2 – punkt 2

Kommissionens förslag

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.

Ändringsförslag

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. ***Kommissionen ska utarbeta en årlig sammanfattning av dessa skrivelser och vidarebefordra den till Europaparlamentet och rådet på samtliga arbetspråk.***

Ändringsförslag 42

Förslag till direktiv Artikel 3 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Detta direktiv träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning.

Ändringsförslag

1. Detta direktiv träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning. ***Senast tre månader efter ikraftträdandet ska det konsolideras med det direktiv som det ändrar.***

ÄRENDETS GÅNG

Titel	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		
Referensnummer	COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD)		
Ansvarigt utskott Tillkännagivande i kammaren	TRAN 7.2.2013		
Yttrande från Tillkännagivande i kammaren	EMPL 7.2.2013		
Föredragande av yttrande Utnämning	Frédéric Daerden 25.3.2013		
Behandling i utskott	18.9.2013	17.10.2013	14.11.2013
Antagande	18.11.2013		
Slutomröstning: resultat	+: –: 0:	32 7 3	
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Regina Bastos, Edit Bauer, Jean-Luc Bennahmias, Phil Bennion, Pervenche Berès, Vilija Blinkevičiūtė, Philippe Boulland, David Casa, Alejandro Cercas, Ole Christensen, Minodora Cliveti, Marije Cornelissen, Emer Costello, Frédéric Daerden, Karima Delli, Sari Essayah, Thomas Händel, Marian Harkin, Nadja Hirsch, Stephen Hughes, Ádám Kósa, Jean Lambert, Patrick Le Hyaric, Verónica Lope Fontagné, Thomas Mann, Elisabeth Morin-Chartier, Csaba Öry, Konstantinos Poupakis, Sylvana Rapti, Licia Ronzulli, Nicole Sinclair, Gabriele Stauner, Ruža Tomašić, Andrea Zannoni, Inês Cristina Zuber		
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Claudette Abela Baldacchino, Georges Bach, Jelko Kacin, Ria Oomen-Ruijten, Antigoni Papadopoulou, Evelyn Regner		
Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 187.2)	Marita Ulvskog		

28.10.2013

YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR REGIONAL UTVECKLING

till utskottet för transport och turism

över förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde vad avser öppnandet av marknaden för inhemsk persontrafik på järnväg och om styrningen av järnvägsinfrastrukturen (COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD))

Föredragande: Joachim Zeller

KORTFATTAD MOTIVERING

Föredraganden välkomnar kommissionens förslag om att öka järnvägstrafikens kvalitet och effektivitet i Europa genom att minska byråkratin och underlätta för marknadsinträde, och på så vis bidra till att upprätta en inre marknad för järnvägstrafiken. Inom ramen för det omfattande samråd som genomförts med åtskilliga berörda parter i regionerna och regionala transportmyndigheter har det emellertid framförts kritik om att det ofta sker omfattande ändringar eller omarbetningar av rättsakter, vilket inte ger en stabil och tillförlitlig rättslig ram.

I kommissionens förslag om en strikt uppdelning av infrastruktur och transport bortser man från den särskilda situationen för flertalet små och medelstora järnvägsinfrastrukturer (t.ex. lokala järnvägar, historiska järnvägar, smalspåriga järnvägar samt järnvägar i hamnar och gruvor), som oftast är organiserade som integrerade företag men som saknar strategisk betydelse för en fungerande europeisk järnvägsmarknad. En strikt uppdelning inom dessa företag som ofta har mindre än 50 medarbetare skulle enbart genom den dubbla personalstruktur som krävs leda till mycket större organisations- och driftskostnader. Med tanke på att de regionala järnvägsinfrastrukturernas ekonomiska situation ofta är bekymmersam skulle detta förslag vara ett hot mot deras existens.

Föredraganden välkomnar att infrastrukturförvaltarnas får en stärkt roll samt att samordningskommittéer inrättas för att övervaka de stärkta infrastrukturförvaltarnas verksamhet. Man måste emellertid se till att de kommunala myndigheterna involveras systematiskt och inte bara ”i förekommande fall”. Denna stärkta roll ska också innebära att infrastrukturförvaltaren utser en kontaktperson som ansvarar för kontakten med de lokala och regionala myndigheterna.

Föredraganden stöder dessutom kommissionens förslag om samarbete mellan infrastrukturförvaltarna genom ett europeiskt nätverk för att förverkliga det transeuropeiska

transportnätet. Ett sådant samarbete är nödvändigt för att man ska kunna lösa problem vid gränsöverskridande trafikverksamhet.

Föredraganden stöder även att regleringsorganen får ökade befogenheter. De lokala och regionala myndigheterna behöver emellertid en lämplig tidsfrist för begäran om prövning av huruvida en tjänst snedvrider konkurrensen.

Föredraganden välkomnar förslaget om att infrastrukturförvaltarens intäkter enbart ska få användas inom dess affärsverksamhet. Om utdelningar är möjliga bör omfattningen regleras. Utdelningar som är likvärdiga med resultatöverföring bör vara otillåtna. Det är orimligt att en misstänkt överträdelse ska kunna medföra påföljder och begränsade tillträdesrättigheter. Att omedelbart införa begränsningar på grund av en misstanke skulle vara att bestraffa företaget i förväg och skulle i slutändan störa konkurrensen. Ett förbud mot att personal i ledande ställning flyttas mellan infrastrukturförvaltare och trafikföretag i integrerade företag är en orimlig begränsning för företagen och deras medarbetare. Det strider dessutom mot praxis eftersom det skulle få till följd att man gick miste om väsentlig kunskap och mångårig yrkeserfarenhet.

Regionerna rapporterar ofta om problem mellan järnvägsföretagen och de behöriga lokala myndigheterna när det gäller samordningen av biljettsystemen, framför allt vid de järnvägsstationer som drivs av etablerade järnvägsföretag. Ett harmoniserat biljettsystem på en konkurrensutsatt marknad bidrar till en öppen marknad. Skyldigheten att medverka till ett nationellt informationssystem kan bidra till att göra kollektivtrafiken mer attraktiv. De lokala och regionala myndigheterna måste vara delaktiga i detta system.

ÄNDRINGSFÖRSLAG

Utskottet för regional utveckling uppmanar utskottet för transport och turism att som ansvarigt utskott infoga följande ändringsförslag i sitt betänkande:

Ändringsförslag 1

Förslag till direktiv Skäl 14

Kommissionens förslag

(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

Ändringsförslag

(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 **antingen** den ekonomiska jämvikten i

allmän trafik och om det berörda regleringsorganet har godkänt detta.

sådana avtal om allmän trafik *eller tjänstekvaliteten* och om det berörda regleringsorganet har godkänt detta.

Ändringsförslag 2

Förslag till direktiv
Skäl 18a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(18a) För att fastställa om kvaliteten på de tjänster som erbjuds inom ramen för ett avtal om allmän trafik påverkas av en öppet tillgänglig tjänst på samma nät bör regleringsorganen särskilt beakta effekterna på nätet, upprätthållandet av anslutningar och punktligheten.

Ändringsförslag 3

Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 3
Direktiv 2012/34/EU
Artikel 7 – punkt 1a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1a. Vertikalt integrerade företag som driver särskilda framtida investeringsprojekt i enlighet med artikel 32.3 i detta direktiv och erbjuder dessa tjänster i direkt konkurrens med andra transportslag omfattas inte av artikel 7 och artikel 7a–7c.

Motivering

Särskilda framtida investeringsprojekt som blir lönsamma först på mycket lång sikt bör undantas från tillämpningen av artikel 7 och artiklarna 7a–7c.

Ändringsförslag 4

Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 4

Kommissionens förslag

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.

Ändringsförslag

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 **lämplig** utdelning till den slutliga ägaren av det vertikalt integrerade företaget. **Vinstöverföringar är inte tillåtna.** 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.

Motivering

Förbudet mot vinstöverföringar bör framgå tydligare i texten. Om utdelningar är möjliga bör omfattningen regleras. Utdelningar som är likvärdiga med vinstöverföring bör vara otillåtna.

Ändringsförslag 5

**Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 4**

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

3. Infrastrukturförvaltaren ska ha ett tillsynsorgan som består av företrädare för de slutliga ägarna av det vertikalt integrerade företaget **och företrädare för de ansvariga lokala och regionala myndigheterna, såvida dessa inte redan är företrädare i tillsynsorganet.**

Motivering

De lokala och regionala myndigheterna är viktiga aktörer i järnvägssystemet. De bör därför ingå i besluts- och tillsynsorganen för infrastrukturförvaltaren, som ju har en naturlig monopolställning. Myndigheterna är länken mellan operatörer och slutkunder, och är väl insatta i slutkundernas behov.

Ändringsförslag 6

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 4

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 7b – punkt 5

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

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.**

vertikalt integrerade företaget ska **också** vara möjliga. **De berörda medarbetarna ska emellertid vara skyldiga att bevara affärshemligheter från sina tidigare verksamheter i enlighet med handelsrättslig praxis.**

Motivering

Det är orimligt och konstitutionellt sett tvivelaktigt att begränsa rörligheten i denna omfattning för medarbetarna i en koncern. Karenstid och andra informationshinder räcker till för att förhindra önskad överföring av känslig information mellan dotterbolag. I annat fall skulle man gå miste om oerhört mycket kunskap och yrkeserfarenhet.

Ändringsförslag 7

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 4

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 7b – punkt 7

Kommissionens förslag

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.

Ändringsförslag

7. Ledamöterna i infrastrukturförvaltarens tillsynsorgan eller styrelse och högre tjänstemän **samt den personal som har tillgång till konfidentiell information** 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.

Ändringsförslag 8

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 4

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 7c – punkt 2

Kommissionens förslag

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.

Ändringsförslag

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, **relevanta behöriga myndigheter** och det nät av regleringsorgan som avses i artikel 57.

Motivering

Enligt subsidiaritetsprincipen och med hänsyn till järnvägssystemets faktiska egenskaper krävs deltagande på lokal nivå.

Ändringsförslag 9

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 4

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 7c – punkt 3

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

utgår

(c) genomförandet av de krav som fastställs i artiklarna 7a och 7b inte är tillräckligt för att säkerställa rättvisa villkor för alla järnvägsföretag och avsaknaden av konkurrenssnedvridningar i den medlemsstat där den berörda infrastrukturförvaltaren är etablerad.

Motivering

Enligt rättspraxis bör inga åtgärder vidtas så länge ingen begäran har gjorts om kontroll av oberoende eller om kommissionen ännu inte har prövat begäran. Det är orimligt att det räcker med en misstanke om regelbrott. Vid utebliven information är de gängse instrumenten inom överträdelseförfarandet tillräckliga. Att omedelbart införa begränsningar på grund av en misstanke skulle vara att bestraffa företaget i förväg och skulle i slutändan störa konkurrensen.

Ändringsförslag 10

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 4

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 7d – punkt 1

Kommissionens förslag

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.

Ändringsförslag

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, *arbetstagarrepresentanter för järnvägssektorn samt relevanta* regionala och lokala myndigheter. Medlemsstaternas företrädare och det berörda regleringsorganet ska bjudas in till samordningskommitténs möten som observatörer.

Motivering

De regionala och lokala myndigheterna är viktiga aktörer inom transportpolitiken och måste som sådana involveras systematiskt och inte bara i förekommande fall. De ska därför ingå i samordningskommittén.

Ändringsförslag 11

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 4

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 7d – punkt 3

Kommissionens förslag

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.

Ändringsförslag

3. Samordningskommittén ska upprätta en arbetsordning som bl.a. ska innehålla bestämmelser om deltagande i möten och mötesfrekvensen, som ska vara minst ett möte per kvartal, **och regler för regelbundna samråd med företrädare för användare av gods- och persontrafiken, som ska ske minst en gång om året.** En årsrapport om diskussionerna i samordningskommittén ska överlämnas till infrastrukturförvaltaren, medlemsstaten, det berörda regleringsorganet och kommissionen, med angivande av de olika ståndpunkterna hos kommittémedlemmarna.

Ändringsförslag 12

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 4

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 7d – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

3a. Infrastrukturförvaltaren ska i sin personal utse en företrädare som ska ansvara för kontakten med de lokala och regionala myndigheterna. Denna företrädare ska kunna besvara frågor

*från en lokal eller regional myndighet
inom fem dagar på
infrastrukturförvaltarens vägnar.*

Motivering

Utökad behörighet för infrastrukturförvaltarna måste vara förenat med ökat ansvar på internationell nivå genom nätverket för infrastrukturförvaltare men även omfatta den lokala nivån. De lokala och regionala myndigheternas kontaktperson hos infrastrukturförvaltaren ska vara en sorts central kontaktpunkt och måste kunna besvara frågor snabbt.

Ändringsförslag 13

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 4

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 7e – punkt 1

Kommissionens förslag

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 och genomförandet av planerna för införande av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) som fastställs i beslut 2012/88/EU.

Ändringsförslag

1. Medlemsstaterna ska **inom två år efter genomförandet av detta direktiv kräva** 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 och genomförandet av planerna för införande av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) som fastställs i beslut 2012/88/EU, **samt att det regionala gränsöverskridande järnvägssamarbetet är effektivt.**

Motivering

Nätverket för europeiska infrastrukturförvaltare ger möjlighet att ta upp problem med gränsöverskridande trafikverksamhet på rätt nivå. De lokala myndigheterna ska också delta i detta.

Ändringsförslag 14

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 4

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 7e – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Kommissionen får *anta bestämmelser om nätverkets gemensamma principer och metoder, särskilt för att se till att mätungsverksamheterna 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.*”

Ändringsförslag

3. Kommissionen får, *i förekommande fall, utarbeta lagstiftningsförslag som syftar till att förbättra samarbetet mellan de infrastrukturförvaltare som är medlemmar i nätverket.*”

Ändringsförslag 15

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 6 – led a

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 11 – punkt 1

Kommissionens förslag

”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.”

Ändringsförslag

”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 *eller om det skulle försämra kvaliteten på de tjänster som erbjuds.*”

Ändringsförslag 16

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 6 – led b

Kommissionens förslag

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:

Ändringsförslag 17

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 7

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 13a – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EG) nr 1371/2007 och direktiv 2010/40/EU, **får** medlemsstaterna begära att järnvägsföretag som bedriver inhemsk persontrafik ska delta i ett gemensamt informationssystem och integrerat biljettsystem för leverans av biljetter, direktbiljetter och bokningar, eller besluta att ge behöriga myndigheter befogenhet att införa ett sådant system. **Om ett sådant system** inrättas ska medlemsstaterna se till att det inte leder till snedvridning på marknaden eller diskriminering mellan järnvägsföretag och att det förvaltas av en offentlig eller privat enhet eller en sammanslutning av alla järnvägsföretag som bedriver persontrafik.

Ändringsförslag

”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, **med iakttagande av den samlade effekten av de öppna tjänster som erbjuds**. De ska avgöra detta efter en begäran, som ingetts inom **två månader** från informationen om den avsedda persontrafiken i enlighet med artikel 38.4, från någon av följande:

Ändringsförslag

1. Utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EG) nr 1371/2007 och direktiv 2010/40/EU, **ska** medlemsstaterna begära att järnvägsföretag som bedriver inhemsk persontrafik ska delta i ett gemensamt informationssystem och integrerat biljettsystem för leverans av biljetter, direktbiljetter och bokningar, eller besluta att ge behöriga myndigheter befogenhet att införa ett sådant system. **När det systemet** 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. **Företrädare för lokala och regionala myndigheter ska ingå i denna enhet eller sammanslutning och ska delta fullt ut i**

dess beslutsfattande.

Motivering

Regionerna rapporterar ofta om problem med biljettsystemen på de järnvägsstationer som drivs av etablerade järnvägsföretag. Regionerna har som mål att harmonisera biljettsystemet på en konkurrensutsatt marknad. Skyldigheten att medverka till ett nationellt informationssystem kan bidra till att göra kollektivtrafiken mer attraktiv. I detta sammanhang ska de lokala myndigheterna ingå i förvaltningsorganen för detta system.

Ändringsförslag 18

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 8

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 38 – punkt 4

Kommissionens förslag

”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 tågplaneperiod 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.”

Ändringsförslag

”4. När en sökande avser att begära infrastrukturkapacitet för att bedriva persontrafik ska vederbörande informera de berörda infrastrukturförvaltarna och regleringsorganen minst **12** månader innan ikraftträdandet av den tågplaneperiod 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.”

Ändringsförslag 19

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 1a (nytt)

Direktiv 2012/34/EU

Artikel 56 – punkt 1 – led h och i (nya)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

8a. I artikel 56.1 ska följande led läggas till:

”h) planerat underhåll,

i) oplanerat underhåll.”

ÄRENDETS GÅNG

Titel	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
Referensnummer	COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD)
Ansvarigt utskott Tillkännagivande i kammaren	TRAN 7.2.2013
Yttrande från Tillkännagivande i kammaren	REGI 7.2.2013
Föredragande av yttrande Utnämning	Joachim Zeller 19.2.2013
Antagande	14.10.2013
Slutomröstning: resultat	+: 29 –: 0 0: 3
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Luís Paulo Alves, Francesca Barracciu, Victor Boștinăru, Nikos Chrysogelos, Danuta Maria Hübner, María Irigoyen Pérez, Seán Kelly, Mojca Kleva Kekuš, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Iosif Matula, Jan Olbrycht, Wojciech Michał Olejniczak, Georgios Stavrakakis, Nuno Teixeira, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Hermann Winkler, Joachim Zeller
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Andrea Cozzolino, Cornelia Ernst, Catherine Grèze, Karin Kadenbach, Maurice Ponga, Elisabeth Schroedter, Richard Seeber, Patrice Tirolien, Giommaria Uggias, Derek Vaughan
Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 187.2)	Edvard Kožušník, Ivana Maletić

ÄRENDETS GÅNG

Titel	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			
Referensnummer	COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD)			
Framläggande för parlamentet	30.1.2013			
Ansvarigt utskott Tillkännagivande i kammaren	TRAN 7.2.2013			
Rådgivande utskott Tillkännagivande i kammaren	EMPL 7.2.2013	ENVI 7.2.2013	ITRE 7.2.2013	IMCO 7.2.2013
	REGI 7.2.2013			
Inget yttrande avges Beslut	ENVI 19.2.2013	ITRE 20.2.2013	IMCO 20.2.2013	
Föredragande Utnämning	Saïd El Khadraoui 5.3.2013			
Behandling i utskott	8.7.2013	14.10.2013		
Antagande	17.12.2013			
Slutomröstning: resultat	+: –: 0:	27 12 6		
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Nattrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Roberts Zīle			
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Jean-Jacob Bicep, Michel Dantin, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Alfreds Rubiks, Sabine Wils, Karim Zérîbi			
Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 187.2)	Ivo Strejček			
Ingivande	21.1.2014			