



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

*Bryssel den 20.8.2013
C(2013) 5508 final*

*Per Westerberg
Riksdagens talman
100 12 STOCKHOLM*

Herr talman,

Kommissionen vill tacka riksdagen för yttrandet om förslaget till förordning om Europeiska unionens järnvägsbyrå {COM (2013) 27 final}, förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 1370/2007 avseende öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg {COM (2013) 28 final}, 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) 29 final}, förslaget till omarbetat direktiv om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet {COM (2013) 30 final} och förslaget till omarbetning av direktivet om järnvägssäkerhet {COM (2013) 31 final}, och beklagar dröjsmålet med svaret.

Först och främst vill kommissionen försäkra riksdagen om att de ovan nämnda förslagen grundar sig på ingående konsekvensbedömningar i linje med programmet för bättre lagstiftning. Konsekvensbedömningarna stödjer sig på en djupgående analys av de nationella järnvägsmarknaderna och strukturerna inom EU och, framför allt, på ett brett samråd med intressenter, lokala myndigheter, arbetsmarknadens parter och en undersökning med 25 000 medborgare i hela Europa. Subsidiaritetsbedömningen av förslagen (nödvändighetstest och text om EU-mervärdet) har också dokumenterats i de konsekvensbedömningar som åtföljer förslagen och dess bilagor; detta gäller alla alternativ som beaktats¹.

Kommissionen välkomnar riksdagens stöd för teknisk harmonisering som kommer att leda till minskade kostnader och administrativa bördor för järnvägarna och till fortsatta ansträngningar hos kommissionens för att öka järnvägarnas konkurrenskraft.

Kommissionen vill betona att Europeiska järnvägsbyråns stärkta roll är proportionell i förhållande till uppnåendet av detta mål. Observera att det finns tydliga skillnader mellan de nationella säkerhetsmyndigheternas förfaranden för fordonsgodkännande och utfärdande av

¹ http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/kallas/headlines/news/2013/01/fourth-railway-package_en.htm

säkerhetsintyg i de olika medlemsstaterna, och framför allt kringgå fastställda perioder för utfärdande av intyg systematiskt av vissa nationella säkerhetsmyndigheter genom kompletterande handlingar och provning. Dessutom bidrar det betydande antalet nationella bestämmelser (för närvarande 12 000 registrerade nationella regler) till onödiga kostnader och svårigheter för järnvägsoperatörerna, framför allt för dem som vill etablera sig på en ny marknad. Förslagen skapar en institutionell struktur för järnvägar liknande den som råder inom luftfarten, och skulle bidra till en omfattande förenkling av driftskompatibilitets- och säkerhetsförfaranden och minska den administrativa bördan.

Kommissionen skulle vilja understryka att uppskattningsvis 70 % av den rullande materiel som är registrerad i EU åtminstone delvis utnyttjar de transeuropeiska näten och att den omfattande anpassningen av järnvägsfordonen ger stora extrakostnader för järnvägssystemen, eftersom tillverkarna inte kan dra nytta av stordriftsfördelar. Att sänka kostnaderna för rullande materiel är avgörande för att öka järnvägarnas konkurrenskraft.

Kommissionen håller med riksdagen om att järnvägarnas konkurrenskraft och attraktionskraft bör höjas så att användarna väljer järnvägen som ett miljömässigt hållbart transportsätt. Av kommissionens konsekvensbedömningar framgår att det svenska järnvägssystemet faktiskt haft betydligt bättre resultat än de flesta av de befintliga järnvägssystemen i Europa i detta avseende, både vad gäller effektivitet och nöjda kunder.

Kommissionen konstaterar att förslagen om öppnandet och styrningen av den inhemska marknaden i stort sett ligger i linje med den nuvarande svenska järnvägslagstiftning. Kommissionen vill betona att förslaget bekräftar medlemsstaternas rätt att besluta huruvida de vill tillhandahålla sina transporttjänster inom ramen för allmän trafikplikt och deras rätt att fastställa tillämpningsområdet för avtal om allmän trafik för att på bästa sätt tillgodose befolkningens behov.

Medlemsstaternas och deras behöriga myndigheters relativa frihet i valet av förfarande för tilldelning av avtal om allmän trafik är begränsad enligt EU:s rättspraxis. Domstolen har vad gäller frågor om offentlig upphandling klart fastställt att avtal som inte, eller endast delvis, omfattas av direktiven om offentlig upphandling omfattas av de principer som följer av artikel 49 (etableringsrätt) och artikel 56 (frihet att tillhandahålla tjänster), åtminstone när avtalen har ett "bestämt gränsöverskridande intresse"². Detta innebär att tilldelningen av sådana avtal måste vara föremål för öppna förfaranden. EU:s rättspraxis har redan erkänts genom förordning 1370/2007 för andra transportsätt än järnväg som redan är föremål för öppna anbuds förfaranden. En utvidgning av denna princip till järnväg framstår sålunda som ett logiskt steg för att fullborda processen.

Genom offentlig upphandling som baseras på öppna anbuds förfaranden blir det dessutom möjligt att gripa tillfället att göra betydande besparingar vad gäller offentliga medel och att tillhandahålla högkvalitativa tjänster. Enligt kommissionens konsekvensbedömning är detta erfarenheten i flera medlemsstater som har öppnat sin inhemska marknad för konkurrens. Dessutom vill kommissionen understryka att öppet tillträde för kommersiella järnvägstjänster och konkurrensutsatta anbuds förfaranden för avtal om allmänna tjänster i EU kommer att ge

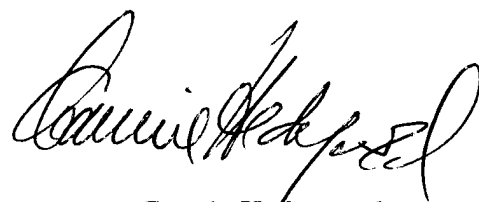
² C-507/03 kommissionen mot Irland, dom av den 13 november 2007.

svenska järnvägsföretag möjlighet att fortsätta att utveckla sin verksamhet även i andra EU-medlemsstater.

Kommissionen håller med riksdagen om att ett öppnande av järnvägsmarknaden bör åtföljas av åtgärder för att ta tillvara alla fördelar med nätet. Därför uppmuntrar kommissionens förslag medlemsstaterna att besluta om att införa ett integrerat informations- och biljettsystem i full överensstämmelse med principerna om subsidiaritet och proportionalitet.

Kommissionen hoppas att dessa klargöranden ger svar på de frågor som Sveriges riksdag tagit upp och ser fram emot att fortsätta vår politiska dialog.

Med vänlig hälsning



*Connie Hedegaard
Ledamot av Kommissionen*