

COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) No 869/2014 of 11 August 2014 on new rail passenger services

**KOMMISJONENS GJENNOMFØRINGSFORORDNING (EU) nr. 869/2014****av 11. august 2014****om nye ruter for persontransport med jernbane**

EUROPAKOMMISJONEN HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/34/EU av 21. november 2012 om opprettelse av et felles europeisk jernbaneanråde<sup>(1)</sup>, særlig artikkel 10 nr. 4 og 11 nr. 4, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) I samsvar med artikkel 10 i direktiv 2012/34/EU har medlemsstatene åpnet markedet for internasjonal persontransport med jernbane som ytes av jernbaneforetak med lisens i henhold til nevnte direktiv. Ved internasjonal persontransport med jernbane har jernbaneforetakene rett til å ta med passasjerer fra enhver stasjon langs den internasjonale ruten og til å sette dem av ved en annen stasjon, herunder stasjoner som ligger i samme medlemsstat.
- 2) Innføringen av nye internasjonale ruter for persontransport med jernbane med fri adgang og med stopp underveis bør imidlertid ikke medføre at markedet åpnes for innenlands persontransport, men bør utelukkende gjelde stopp på den internasjonale ruten. Hovedformålet med de nye rutene bør være internasjonal persontransport. På anmodning fra vedkommende myndigheter eller berørte jernbaneforetak bør reguleringsorganet nevnt i avsnitt 4 i kapittel IV i direktiv 2012/34/EU fastslå hovedformålet med en foreslått ny rute.
- 3) Åpningen av internasjonal persontransport med jernbane for konkurranse kan få konsekvenser for organiseringen og finansieringen av persontransport med jernbane som omfattes av en kontrakt om offentlig tjenesteyting i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1370/2007<sup>(2)</sup>. I samsvar med artikkel 11 i direktiv 2012/34/EU kan medlemsstatene begrense retten til markedsadgang dersom denne retten vil kunne skade den økonomiske likevekten i disse kontraktene om offentlig tjenesteyting. På anmodning fra vedkommende myndigheter, infrastrukturforvaltningen eller jernbaneforetaket bør reguleringsorganet fastslå om en foreslått ny internasjonal rute for persontransport med jernbane vil kunne skade den økonomiske likevekten i en kontrakt om offentlig tjenesteyting.
- 4) For å unngå avbrudd på en ny rute for persontransport med jernbane som allerede er åpnet, og for å gi denne nye ruten rettssikkerhet for driften bør tidsrommet der det kan anmodes om prøving av hovedformål eller økonomisk likevekt, begrenses og knyttes til det tidspunktet søkeren melder sin interesse for å drive en ny internasjonal rute for persontransport med jernbane. Av samme grunn bør reguleringsorganets framgangsmåter for slike prøvinger også være tidsbegrenset.
- 5) En anmodning om prøving av hovedformålet bør inneholde alle relevante opplysninger som underbygger at den foreslåtte nye

---

<sup>(1)</sup> EUT L 343 av 14.12.2012, s. 32.

<sup>(2)</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70 (EUT L 315 av 3.12.2007, s. 1).

ruten har et annet hovedformål enn persontransport mellom stasjoner i forskjellige medlemsstater. For å oppfylle dette kravet bør enheter som anmoder om slik prøving, kunne benytte standardskjemaer som offentliggjøres av reguleringsorganene.

- 6) Reguleringsorganet bør utføre både en kvalitativ og kvantitativ analyse for å klarlegge formålet med den foreslåtte nye ruten på mellomlang sikt, snarere enn dens egenskaper på et gitt tidspunkt. Det bør fastsettes vurderingskriterier i den metoden for prøving av hovedformål som vedtas av reguleringsorganet på grunnlag av de særlige forholdene for jernbanetransport i den berørte medlemsstaten. Ingen kvantifisert terskelverdi bør anvendes strengt eller isolert.
- 7) En anmodning om prøving av økonomisk likevekt bør inneholde alle relevante opplysninger som underbygger at den økonomiske likevekten i kontrakten om offentlig tjenesteyting vil bli skadet av den foreslåtte nye ruten. Den økonomiske likevekten i en kontrakt om offentlig tjenesteyting bør anses som skadet av den foreslåtte nye ruten dersom det skjer en vesentlig endring av verdien av kontrakten som innebærer at ruter som drives i henhold til kontrakten, ikke lenger vil være bærekraftige og ikke lenger vil kunne drives med et rimelig overskudd i et konkurranseutsatt marked.
- 8) Vurderingen av den foreslåtte nye rutens virkning på den økonomiske likevekten i en kontrakt om offentlig tjenesteyting bør være basert på en objektiv metode og på vurderingskriterier som skal fastsettes i den metoden for prøving av økonomisk likevekt som vedtas av reguleringsorganet på grunnlag av de særlige forholdene for jernbanetransport i den berørte medlemsstaten. Den økonomiske analysen bør fokusere på den økonomiske virkningen av den foreslåtte nye ruten på kontrakten om offentlig tjenesteyting i sin helhet, herunder de rutene som særlig berøres, i hele dens varighet. Ingen forhåndsfastsatt kvantifisert terskelverdi bør anvendes strengt eller isolert. Utover den økonomiske analysen av den foreslåtte nye rutens virkning på kontrakten om offentlig tjenesteyting bør reguleringsorganet også ta hensyn til fordelene for kundene på kort og mellomlang sikt.
- 9) Muligheten for en ny vurdering av en beslutning som reguleringsorganet har truffet på grunnlag av en prøving av økonomisk likevekt, bør begrenses til tilfeller der den nye ruten er endret vesentlig i forhold til de opplysningene som reguleringsorganet har analysert, eller der det er en betydelig forskjell mellom den faktiske og den anslåtte virkningen på de rutene som omfattes av kontrakten om offentlig tjenesteyting. For å garantere et minstemål av rettslig stabilitet for operatøren av den nye ruten bør det være en viss periode der det ikke kan anmodes om en ny vurdering.
- 10) Uten at det berører prinsippet om reguleringsorganenes uavhengighet i beslutningstaking nevnt i artikkel 55 nr. 1 i direktiv 2012/34/EU, bør reguleringsorganene utveksle opplysninger og, der det er relevant i enkelttilfeller, samordne sine prinsipper og tiltak vedrørende prøving av hovedformål og økonomisk likevekt for å unngå store forskjeller i sin praksis som vil skape usikkerhet i markedet for internasjonal persontransport med jernbane.
- 11) I all sin virksomhet i forbindelse med prøving av hovedformål eller økonomisk likevekt bør reguleringsorganene respektere fortroligheten av forretningsmessig følsomme opplysninger som de mottar fra partene som er involvert i prøvingen.
- 12) Reguleringsorganer plikter ikke å kreve gebyr for en prøving av hovedformål, en prøving av økonomisk likevekt eller en ny vurdering av en prøving av økonomisk likevekt. Medlemsstatene kan imidlertid beslutte å pålegge enheter som framsetter slike anmodninger, et slikt gebyr for det arbeidet reguleringsorganene utfører, slik at nettokostnaden for disse vurderingene dekkes. I slike tilfeller bør gebyret være ikke-diskriminerende og rimelig og pålegges alle anmodende enheter på en åpen måte.
- 13) På bakgrunn av resultatene av et samråd med berørte parter og utveksling av opplysninger med andre reguleringsorganer bør reguleringsorganene utarbeide en konsekvent metode for prøving av hovedformål og, dersom det er relevant, for prøving av økonomisk likevekt. Dette ansvaret bør ikke begrenses av andre enheter. Prøvingene bør bygge på en analyse av hvert enkelt tilfelle og ikke på enkel anvendelse av forhåndsfastsatte terskelverdier. Det bør ikke fastsettes noen terskelverdier i nasjonale lovbestemmelser. Vurderingsmetoden bør utarbeides på en måte som er i tråd med markedsutviklingen, og slik at den kan utvikles over tid, særlig i lys av reguleringsorganenes erfaring.
- 14) Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra komiteen nedsatt ved artikkel 62 nr. 1 i direktiv 2012/34/EU.

VEDTATT DENNE FORORDNING:

#### *Artikkel 1*

#### **Formål**

Denne forordning fastsetter nærmere regler for den framgangsmåten og de kriteriene som skal følges når det fastslås

- a) om hovedformålet med en jernbanerute er persontransport mellom stasjoner i forskjellige medlemsstater,
- b) om den økonomiske likevekten i en kontrakt om offentlig tjenesteyting for jernbanetransport skades av en internasjonal rute for persontransport med jernbane.

#### *Artikkel 1a*

#### **Unntak fra virkeområdet**

Denne forordning får ikke anvendelse på ruter som et foretak organiserer for å transportere sine egne arbeidstakere til og fra arbeid, og heller ikke på ruter der det ikke selges billetter til allmennheten.

#### *Artikkel 2*

#### **Definisjoner**

I denne forordning menes med

- 1) «ny internasjonal persontransportrute» en internasjonal persontransportrute som foreslås innført på markedet eller innebærer en betydelig endring i form av økt avgangsfrekvens eller flere stopp på en eksisterende internasjonal persontransportrute,
- 2) «prøving av hovedformål» den vurderingen som et reguleringsorgan utfører på anmodning fra en enhet nevnt i artikkel 5, for å fastslå om hovedformålet med en foreslått ny jernbanerute er persontransport mellom stasjoner i forskjellige medlemsstater, eller persontransport mellom stasjoner i samme medlemsstat,
- 3) «prøving av økonomisk likevekt» den vurderingen som et reguleringsorgan utfører på anmodning fra en enhet nevnt i artikkel 10, og som bare får anvendelse i medlemsstater som i samsvar med artikkel 11 i direktiv 2012/34/EU har besluttet å begrense adgangsretten til jernbaneinfrastrukturen for internasjonal persontransport med jernbane mellom et avgangssted og et bestemmelsessted som omfattes av en eller flere kontrakter om offentlig tjenesteyting, for å fastslå om den økonomiske likevekten i en kontrakt om offentlig tjenesteyting vil bli skadet av en foreslått ny internasjonal rute for persontransport med jernbane,
- 4) «kontrakt om offentlig tjenesteyting» en kontrakt om offentlig tjenesteyting som definert i artikkel 2 bokstav i) i forordning (EF) nr. 1370/2007, som gjelder jernbanetransport,
- 5) «vedkommende myndighet» en vedkommende myndighet som definert i artikkel 2 bokstav b) i forordning (EF) nr. 1370/2007,
- 6) «finansiell nettovirkning» virkningen av en kontrakt om offentlig tjenesteyting på de kostnader og inntekter som følger av oppfyllelsen av forpliktelsene til å yte offentlig tjeneste, idet det tas hensyn til den inntekten som jernbaneforetaket som utfører kontrakten om offentlig tjenesteyting, har i denne forbindelse, samt en rimelig fortjeneste, beregnet i samsvar med nr. 2 i vedlegget til forordning (EF) nr. 1370/2007.

#### *Artikkel 3*

#### **Melding om en planlagt ny internasjonal rute for persontransport med jernbane**

- 1. Søkeren skal underrette de berørte reguleringsorganene om sin hensikt om å drive en ny internasjonal persontransportrute før infrastrukturforvaltningen anmodes om infrastrukturkapasitet.
- 2. Reguleringsorganene skal utarbeide og offentliggjøre på sitt nettsted et standard meldingsskjema som skal brukes av søkere og inneholde følgende opplysninger:
  - a) Søkerens navn, adresse, rettssubjekt, registreringsnummer (dersom det er relevant).
  - b) Kontaktopplysninger til den personen som har ansvar for å svare på spørsmål.
  - c) Opplysninger om søkerens lisens og sikkerhets sertifikat eller en angivelse av hvilken fase søkeren er kommet til i prosessen for å få disse.
  - d) Detaljerte opplysninger om ruten, med angivelse av avgangs- og bestemmelsesstasjon og samtlige stopp underveis, samt avstanden mellom dem.
  - e) Planlagt startdato for drift av den foreslåtte nye internasjonale ruten for persontransport med jernbane.

- f) Rutetider, avgangsfrekvens og kapasitet for den foreslåtte nye ruten, herunder foreslåtte avgangstider, stopp underveis, ankomsttider og forbindelser, samt eventuelle avvik i avgangsfrekvens eller stoppmønster i forhold til standardruteplanen, i begge retninger.
- g) Underbygging av at hovedformålet med den foreslåtte ruten er persontransport mellom stasjoner i forskjellige medlemsstater.
3. Opplysningene om den planlagte driften av den foreslåtte nye internasjonale ruten for persontransport med jernbane skal minst omfatte de tre første driftsårene og skal så langt det er mulig omfatte de fem første driftsårene.
4. Reguleringsorganet skal umiddelbart offentliggjøre søkerens melding på sitt nettsted, med unntak av forretningsmessig følsomme opplysninger, og underrette enhetene nevnt i artikkel 5 eller 10, alt etter hva som er relevant.
5. Søkeren skal begrunne enhver anmodning om å unnta forretningsmessig følsomme opplysninger fra offentliggjøring. Dersom reguleringsorganet finner denne begrunnelsen akseptabel, skal det holde opplysningene fortrolige. I motsatt fall skal det melde sitt avslag til den søkeren som har anmodet om fortrolighet. Denne framgangsmåten berører ikke en eventuell adgang til å klage på denne beslutningen i samsvar med nasjonal lovgivning.
6. Alle opplysninger som søkeren gir i standardskjemaet og eventuelle underlagsdokumenter, skal sendes til reguleringsorganet i elektronisk form.

#### *Artikkel 4*

##### **Frist for anmodning om prøving av hovedformål eller prøving av økonomisk likevekt**

1. Anmodninger fra enhetene nevnt i artikkel 5 eller 10, alt etter hva som er relevant, om prøving av hovedformål eller prøving av økonomisk likevekt skal framsettes innen fire uker etter at søkerens melding er offentliggjort på reguleringsorganets nettsted. Enheter som har rett til å anmode om begge prøvinger, kan gjøre det samtidig.
2. Dersom det anmodes om prøving av både hovedformål og økonomisk likevekt, kan prøvingene utføres samtidig. Dersom en prøving av hovedformål avdekker at den foreslåtte ruten har et annet hovedformål enn persontransport mellom stasjoner i forskjellige medlemsstater, og det treffes en negativ beslutning, skal prøvingen av økonomisk likevekt avsluttes med en beslutning som viser til denne negative beslutningen om den foreslåtte rutens hovedformål.

#### *Artikkel 5*

##### **Enheter med rett til å anmode om prøving av hovedformål**

Følgende enheter kan anmode om prøving av hovedformål:

- a) Vedkommende myndigheter som har inngått kontrakter om offentlig tjenesteyting for jernbanetransport i et geografisk område som berøres av den foreslåtte nye ruten.
- b) Jernbaneforetak som driver internasjonal eller innenlands persontransport med jernbane på den eller de strekningene som den foreslåtte nye ruten skal betjene, enten på forretningsmessig grunnlag eller på grunnlag av en kontrakt om offentlig tjenesteyting.

#### *Artikkel 6*

##### **Opplysninger som skal gis i en anmodning om prøving av hovedformål**

1. Den anmodende enheten skal gi følgende opplysninger i anmodningen:
- a) Den anmodende enhetens navn, adresse, rettssubjekt, registreringsnummer (dersom det er relevant).
- b) Kontaktopplysninger til den personen som har ansvar for å svare på spørsmål.
- c) En forklaring på den anmodende enhetens interesse i en beslutning om hovedformålet med den foreslåtte nye ruten.
- d) En forklaring på hvorfor den anmodende enheten mener at den foreslåtte nye ruten har et annet hovedformål enn persontransport mellom stasjoner i forskjellige medlemsstater.
- e) Opplysninger og dokumentasjon som underbygger forklaringene i bokstav c) og d).
2. Den anmodende enheten skal begrunne ethvert forslag om å unnta forretningsmessig følsomme opplysninger fra offentliggjøring. Dersom reguleringsorganet finner denne begrunnelsen akseptabel, skal det holde opplysningene fortrolige. I motsatt fall skal det melde sitt avslag til den parten som har anmodet om fortrolighet. Denne framgangsmåten berører ikke en eventuell adgang til å klage på denne

beslutningen i samsvar med nasjonal lovgivning.

3. Reguleringsorganene skal på sitt nettsted offentliggjøre et standard skjema for anmodning om prøving av hovedformål som skal brukes av de anmodende enhetene.
4. Alle opplysninger som gis i standard skjemaet og eventuelle underlagsdokumenter, skal sendes til reguleringsorganet i elektronisk form.

#### *Artikkel 7*

##### **Framgangsmåte for prøving av hovedformål**

1. Reguleringsorganet skal undersøke anmodningen som er inngitt av den anmodende enheten.
2. Dersom reguleringsorganet finner at den anmodende enheten ikke har gitt fullstendige opplysninger i anmodningen, kan det be om ytterligere opplysninger innen tre uker etter at det mottar anmodningen. Dersom den anmodende enheten svarer på anmodningen om ytterligere opplysninger, og svaret fortsatt ikke er fullstendig, kan reguleringsorganet igjen be om ytterligere opplysninger innen tre uker etter at det mottar svaret på den første anmodningen om ytterligere opplysninger. Den anmodende enheten skal gi disse opplysningene som svar på anmodninger om ytterligere opplysninger innen en rimelig frist fastsatt av reguleringsorganet i samsvar med artikkel 56 nr. 8 i direktiv 2012/34/EU. Dersom den anmodende enheten ikke gir disse opplysningene innen fristen fastsatt av reguleringsorganet, skal anmodningen avslås.
3. Reguleringsorganet kan be søkeren om å gi ytterligere opplysninger. Det kan fastsette ytterligere en frist for avklaring dersom de opplysningene som er gitt, er uklare.
4. Dersom en anmodning ikke kan begrunnes i samsvar med artikkel 6 nr. 1 bokstav d), skal den avslås.
5. Reguleringsorganet skal treffe en beslutning senest seks uker etter at det har mottatt alle relevante opplysninger.

#### *Artikkel 8*

##### **Vurderingskriterier for prøving av hovedformål**

1. Reguleringsorganet skal etterprøve hovedformålet med en foreslått ny rute. Det skal foreta både en kvalitativ og en kvantitativ analyse der det tas hensyn til den forventede utviklingen av ruten samt forventede endringer i markedsforholdene i den perioden som omfattes av søkerens melding.
2. Ved vurderingen skal reguleringsorganet i tillegg til opplysningene i meldingsskjemaet særlig ta hensyn til følgende kriterier:
  - a) Den andelen av omsetningen og volumet som søkeren forventer vil komme fra internasjonal persontransport, sett i forhold til innenlands persontransport i den medlemsstaten der reguleringsorganet er etablert.
  - b) Strekningen som omfattes av den foreslåtte nye ruten i de forskjellige medlemsstatene, og stoppestedenes beliggenhet.
  - c) Passasjerenes etterspørsel etter den nye ruten.
  - d) Søkerens markedsføringsstrategi.
  - e) Typen rullende materiell som skal brukes på den nye ruten.
3. Reguleringsorganet kan fastsette og anvende terskelverdier uttrykt som en andel av omsetningen eller volumet fra den internasjonale persontransporten. For at ruten skal regnes som internasjonal, skal disse terskelverdiene ikke overstige 50 prosent av omsetningen eller volumet fra all persontransport, anslått for hele perioden som reguleringsorganets beslutning omfatter, og de skal ikke anvendes isolert.

#### *Artikkel 9*

##### **Resultat av prøving av hovedformål**

1. Etter vurderingen av den foreslåtte nye ruten skal reguleringsorganet fastslå om hovedformålet med den foreslåtte nye ruten er
  - a) persontransport mellom stasjoner som ligger i forskjellige medlemsstater, eller
  - b) persontransport mellom stasjoner som ligger i den medlemsstaten der reguleringsorganet er etablert.

2. Dersom reguleringsorganet treffer en beslutning som nevnt i nr. 1 bokstav a), skal den foreslåtte nye internasjonale persontransportruten gis adgang til jernbaneinfrastrukturen.
3. Dersom reguleringsorganet treffer en beslutning som nevnt i nr. 1 bokstav b), skal reguleringsorganet omgjøre søknaden til en søknad om innenlands persontransport og underrette søkeren om dette. Søkeren skal deretter følge de relevante nasjonale reglene for å søke om adgang til jernbaneinfrastrukturen.
4. Reguleringsorganet skal underrette søkeren om den beslutningen som er truffet.
5. Reguleringsorganets beslutning skal være behørig begrunnet og umiddelbart offentliggjøres på reguleringsorganets nettsted, idet forretningsmessig følsomme opplysninger skal behandles fortrolig.

#### *Artikkel 10*

##### **Enheter med rett til å anmode om prøving av økonomisk likevekt**

Dersom en medlemsstat som berøres av den foreslåtte nye internasjonale jernbaneruten, har besluttet å begrense adgangsretten til jernbaneinfrastrukturen for internasjonal persontransport med jernbane mellom et avgangssted og et bestemmelsessted som omfattes av en eller flere kontrakter om offentlig tjenesteyting, kan følgende enheter anmode om en prøving av økonomisk likevekt:

- a) En eller flere vedkommende myndigheter som har inngått en kontrakt om offentlig tjenesteyting som omfatter et avgangssted og et bestemmelsessted på den foreslåtte nye ruten.
- b) Enhver annen berørt vedkommende myndighet med rett til å begrense adgangen i henhold til artikkel 11 i direktiv 2012/34/EU.
- c) Infrastrukturforvaltningen i det geografiske området som omfattes av den foreslåtte nye internasjonale persontransportruten.
- d) Ethvert jernbaneforetak som utfører den kontrakten om offentlig tjenesteyting som er tildelt av myndigheten nevnt i bokstav a).

#### *Artikkel 11*

##### **Opplysningskrav ved prøving av økonomisk likevekt**

1. Den anmodende enheten skal gi følgende opplysninger:
  - a) Den anmodende enhetens navn, adresse, rettssubjekt, registreringsnummer (dersom det er relevant).
  - b) Kontaktopplysninger til den personen som har ansvar for å svare på spørsmål.
  - c) En forklaring på den anmodende enhetens interesse i en beslutning om prøving av økonomisk likevekt.
  - d) Dokumentasjon på at den økonomiske likevekten vil bli skadet av den nye ruten.
  - e) Opplysninger og dokumentasjon som underbygger forklaringene i bokstav c) og d).
2. Reguleringsorganet kan be om opplysninger fra enhetene som er involvert i prøvingen, herunder, men ikke begrenset til:
  - a) fra vedkommende myndighet:
    - i) En kopi av kontrakten om offentlig tjenesteyting.
    - ii) Nasjonale regler for tildeling og endring av kontrakter om offentlig tjenesteyting.
    - iii) Relevante reiser og inntektsprognoser, herunder prognosemetode.
  - b) fra jernbaneforetaket som utfører kontrakten om offentlig tjenesteyting:
    - i) En kopi av kontrakten om offentlig tjenesteyting.
    - ii) Foretakets forretningsplan.
    - iii) Opplysninger om foretakets inntekter.
    - iv) Opplysninger om ruteplanen for rutene, herunder avgangstider, stopp underveis, ankomsttider og forbindelser.
    - v) Rutenes anslåtte elastisitet (f.eks. priselastisitet, elastisitet med hensyn til rutens kvalitative egenskaper) og planer for konkurransemessige reaksjoner på den nye ruten, samt mulige kostnadsbesparelser som den nye ruten medfører.
  - c) fra søkeren:

- i) Forretningsplan.
  - ii) Prognoser for inntekter og reiser foretatt av innenlandske passasjerer, herunder prognosemetode.
  - iii) Prisstrategier.
  - iv) Billettordninger.
  - v) Spesifikasjoner for rullende materiell (f.eks. lastfaktor, antall seter, vognkonfigurasjon).
  - vi) Markedsføringsstrategi.
  - vii) Rutenes anslåtte elastisitet (f.eks. priselastisitet, elastisitet med hensyn til rutens kvalitative egenskaper).
- d) fra infrastrukturforvaltningen:

Opplysninger om relevante linjer eller strekninger, for å sikre at den nye ruten for internasjonal persontransport kan drives på denne infrastrukturen. Infrastrukturforvaltningens opplysningsplikt i denne sammenheng berører ikke dens plikter i henhold til framgangsmåten for fordeling nevnt i kapittel IV avsnitt 3 i direktiv 2012/34/EU.

3. Enhetene som er involvert i prøvingen av økonomisk likevekt, skal begrunne ethvert forslag om å unnta forretningsmessig følsomme opplysninger fra offentliggjøring. Dersom reguleringsorganet finner denne begrunnelsen akseptabel, skal det holde opplysningene fortrolige. I motsatt fall skal det melde sitt avslag til den parten som har anmodet om fortrolighet. Denne framgangsmåten berører ikke en eventuell adgang til å klage på denne beslutningen i samsvar med nasjonal lovgivning.

#### *Artikkel 12*

#### **Framgangsmåte for prøving av økonomisk likevekt**

1. Reguleringsorganet skal undersøke anmodningen som er inngitt av den anmodende enheten.
2. Dersom reguleringsorganet finner at den anmodende enheten ikke har gitt fullstendige opplysninger i anmodningen, kan det be om ytterligere opplysninger innen tre uker etter at det mottar anmodningen. Dersom den anmodende enheten svarer på anmodningen om ytterligere opplysninger, og svaret fortsatt ikke er fullstendig, kan reguleringsorganet igjen be om ytterligere opplysninger innen tre uker etter at det mottar svaret på den første anmodningen om ytterligere opplysninger. Den anmodende enheten skal gi disse opplysningene som svar på anmodninger om ytterligere opplysninger innen en rimelig frist fastsatt av reguleringsorganet i samsvar med artikkel 56 nr. 8 i direktiv 2012/34/EU. Dersom den anmodende enheten ikke gir disse opplysningene innen fristen fastsatt av reguleringsorganet, skal anmodningen avslås.
3. Innen en måned etter at det har mottatt anmodningen, skal reguleringsorganet anmode om opplysningene nevnt i artikkel 11 fra andre relevante parter, særlig jernbaneforetaket som søker om adgang til jernbaneinfrastrukturen med sikte på å drive en ny internasjonal rute for persontransport med jernbane. Det kan fastsette ytterligere en frist for avklaring dersom de opplysningene som er gitt, er uklare.
4. Dersom en anmodning ikke kan begrunnes tilstrekkelig i samsvar med artikkel 11 nr. 1 bokstav d), skal den avslås.
5. Dersom opplysningene fra den anmodende enheten berettiger prøving av økonomisk likevekt, og opplysningene fra søkeren som ber om adgang, ikke er tilstrekkelige til å ugyldiggjøre anmodningen om slik prøving, skal det ikke gis adgang.
6. Reguleringsorganet skal fastsette en frist for vedtakelsen av sine beslutninger, som skal være høyst seks uker etter at det har mottatt alle relevante opplysninger.
7. Alle opplysninger skal sendes til reguleringsorganet i elektronisk form.

#### *Artikkel 13*

#### **Innholdet i en prøving av økonomisk likevekt**

1. Den økonomiske likevekten i en kontrakt om offentlig tjenesteyting skal anses som skadet når den foreslåtte nye ruten har en betydelig negativ virkning på
  - i) lønnsomheten av ruter som drives i henhold til kontrakten om offentlig tjenesteyting, og/eller
  - ii) nettokostnaden for vedkommende myndighet
 ii) tildeler kontrakten om offentlig tjenesteyting.
2. Reguleringsorganet skal vurdere om den økonomiske likevekten i en kontrakt om offentlig tjenesteyting skades av den foreslåtte nye ruten. Analysen som reguleringsorganet utfører, skal fokusere på den økonomiske virkningen av den foreslåtte nye ruten på

kontrakten om offentlig tjenesteyting som helhet, og ikke på enkeltruter som drives i henhold til kontrakten, i hele kontraktens varighet. Forhåndsfastsatte terskelverdier for særlige kriterier kan anvendes, men ikke isolert fra andre kriterier.

3. Reguleringsorganet skal også ta hensyn til de fordelene kundene vil ha av den nye ruten på kort og mellomlang sikt.

#### *Artikkel 14*

#### **Vurderingskriterier for prøving av økonomisk likevekt**

Ved vurderingen skal reguleringsorganet særlig ta hensyn til følgende kriterier:

- a) Effekten på den finansielle nettovirkningen av ruter som omfattes av kontrakten om offentlig tjenesteyting, i hele kontraktens varighet.
- b) Eventuelle konkurransemessige reaksjoner fra jernbaneforetaket som utfører kontrakten om offentlig tjenesteyting.
- c) Mulige kostnadsbesparelser for jernbaneforetaket som utfører kontrakten om offentlig tjenesteyting (f.eks. at det ikke er nødvendig å erstatte rullende materiell som når slutten av sin levetid, eller personale hvis arbeidsavtaler utløper), samt mulige fordeler for jernbaneforetaket som følge av den foreslåtte nye ruten (f.eks. at det tilføres internasjonale passasjerer som kan være interessert i en forbindelse med en regional rute som omfattes av kontrakten om offentlig tjenesteyting).
- d) Muligheten for å begrense omfanget av kontrakten om offentlig tjenesteyting, særlig dersom den er nær ved å løpe ut på det tidspunktet vurderingen foretas.
- e) Virkningen på jernbanerutenes ytelse og kvalitet.
- f) Virkningen på planleggingen av rutetabeller for jernbanerutene.
- g) Virkningen på jernbaneforetakenes eller vedkommende myndigheters investering i rullende materiell, dersom det er relevant.

#### *Artikkel 15*

#### **Resultat av prøving av økonomisk likevekt**

1. Etter prøvingen av økonomisk likevekt skal reguleringsorganet treffe en beslutning i henhold til artikkel 11 nr. 1 i direktiv 2012/34/EU som utgjør grunnlaget for om det skal gis adgang til jernbaneinfrastrukturen, eller om slik rett skal endres, gis på særlige vilkår eller nektes.
2. Før det treffes en beslutning som medfører at den foreslåtte nye internasjonale persontransportruten nektes adgang til jernbaneinfrastrukturen, skal reguleringsorganet gi søkeren mulighet til å justere planen, slik at den ikke vil skade den økonomiske likevekten i kontrakten om offentlig tjenesteyting.
3. Reguleringsorganets beslutning skal offentliggjøres med begrunnelse på reguleringsorganets nettsted, idet forretningsmessig følsomme opplysninger skal behandles fortrolig.

#### *Artikkel 16*

#### **Ny vurdering av en beslutning truffet på grunnlag av prøving av økonomisk likevekt**

1. Enhetene oppført i artikkel 11 nr. 3 i direktiv 2012/34/EU kan be om en ny vurdering av en beslutning som er truffet på grunnlag av prøving av økonomisk likevekt, på de vilkårene som er fastsatt av reguleringsorganet. Slike vilkår kan bl.a. være at
  - a) den nye ruten for internasjonal persontransport er endret vesentlig i forhold til de opplysningene som reguleringsorganet har analysert, eller
  - b) det er en betydelig forskjell mellom den faktiske og den anslåtte virkningen på de rutene som omfattes av kontrakten om offentlig tjenesteyting, eller
  - c) kontrakten om offentlig tjenesteyting har utløpt før opprinnelig fastsatt tid.
2. Med mindre reguleringsorganet fastsetter annet i sin beslutning, kan det ikke anmodes om ny vurdering av en beslutning på tre år fra beslutningen offentliggjøres, unntatt i tilfellet beskrevet i nr. 1 bokstav a).

#### *Artikkel 17*

#### **Samarbeid mellom reguleringsorganet og andre reguleringsorganer som er kompetente for den foreslåtte nye ruten**

1. Når reguleringsorganet mottar søkerens melding om at denne har til hensikt å etablere en ny internasjonal rute for passasjertransport mottas, skal det underrette de andre reguleringsorganene som er kompetente for den foreslåtte nye ruten. Disse reguleringsorganene skal kontrollere om opplysningene i meldingsskjemaet som er offentliggjort på reguleringsorganets nettsted, stemmer overens med de opplysningene de har mottatt fra søkeren. De skal underrette reguleringsorganet om eventuelle uoverensstemmelser.
2. Når reguleringsorganet mottar en anmodning om prøving av hovedformål eller prøving av økonomisk likevekt fra enhetene nevnt i artikkel 5 eller 10, skal det underrette de andre reguleringsorganene som er kompetente for deler av strekningen på den foreslåtte nye ruten.
3. Reguleringsorganene skal underrette de andre reguleringsorganene som er kompetente for deler av strekningen på den foreslåtte nye ruten, om resultatene av prøvingene. De skal gi denne underretning i så god tid før den endelige vedtakelsen av deres beslutning at andre reguleringsorganer får mulighet til å uttale seg om resultatet av prøvingene.
4. Ved all utveksling av opplysninger om prøvingene skal reguleringsorganene respektere fortroligheten av forretningsmessig følsomme opplysninger som de mottar fra partene som er involvert i prøvingene. De kan bare bruke opplysningene i forbindelse med den aktuelle saken.

#### *Artikkel 18*

##### **Gebyrer**

Medlemsstatene eller, dersom det er relevant, reguleringsorganene kan kreve et gebyr for en prøving av hovedformål, en prøving av økonomisk likevekt eller en ny vurdering av en prøving av økonomisk likevekt, fra den enheten som anmoder om prøving eller ny vurdering. I slike tilfeller skal gebyret være ikke-diskriminerende og rimelig og pålegges alle anmodende enheter på en åpen måte, og det skal ikke overstige kostnaden for det arbeidet personalet utfører, og utgiftene i forbindelse med søknaden.

#### *Artikkel 19*

##### **Metode**

1. Reguleringsorganene skal utarbeide en metode for prøving av hovedformål og, dersom det er relevant, for prøving av økonomisk likevekt, i samsvar med bestemmelsene i denne forordning. Metoden skal være klar, åpen og ikke-diskriminerende, og den skal offentliggjøres på reguleringsorganets nettsted.
2. Metoden skal utarbeides på en måte som er i tråd med markedsutviklingen, og som gjør at den kan utvikles over tid, særlig i lys av reguleringsorganenes erfaring.

#### *Artikkel 20*

##### **Ikrafttredelse**

Denne forordning trer i kraft den 20. dag etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Den får anvendelse fra 16. juni 2015.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel 11. august 2014.

*For Kommisjonen*

José Manuel BARROSO

*President*

---