**Metodologi for prøvning af hovedformål og økonomisk ligevægt**

**INTRODUKTION**

Ifølge artikel 19(1) i kommissionens gennemførselsforordning (EU) Nr. 869/2014 af 11. august 2014 om nye jernbanepassagerruter, skal tilsynsorganerne udvikle en metodologi for prøvning af hovedformål og, hvis relevant, for prøvning af økonomisk ligevægt, ved oprettelse af nye passagerruter. Metodologien skal være klar, gennemskuelig og ikke-diskriminerende og den skal offentliggøres på tilsynsorganets hjemmeside. Efter artikel 19(2) bør metodologien fastlægges på en måde, som stemmer overens med markedsudviklingen, så den kan udvikles over tid, navnlig i lyset af tilsynsorganernes erfaringer. I overensstemmelse med gennemførselsforordningens betragtning 13 bør prøvningerne derudover bygge på en analyse af den enkelte sag, frem for bare at anvende forud fastlagte tærskelværdier.

Prøvningen af hovedformålet har til formål at fastslå hvorvidt hovedformålet med en forslået ny jernbanerute, er at befordre passagerer mellem stationer i forskellige medlemsstater eller at befordre passagerer mellem stationer i én og samme medlemsstat. Afhængigt af resultatet af denne vurdering kan det også blive vurderet, hvorvidt den forslåede nye passagerrute skaber økonomisk uligevægt i en kontrakt om offentlig trafikbetjening. Hvis der bliver tale om økonomisk uligevægt, kan medlemsstaten beslutte at begrænse retten til adgang til jernbaneinfrastruktur for internationale passagerruter mellem et afgangs- og et bestemmelsessted, der er omfattet af en eller flere kontrakter om offentlig trafikbetjening.

Supplerende til prøvningen af hovedformålet og den økonomiske ligevægt stiller gennemførselsforordningen også nogle krav til processen ved disse prøvelser samt til anmeldelsen af en ny planlagt passagerrute. **Prøvning af hovedformål**

### **Metodologi**

Ifølge betragtning 2 til gennemførselsforordningen bør indførslen af nye frit tilgængelige internationale passagerruter med stop undervejs ikke bruges til at åbne markedet for indenlandsk passagertransport, men bør udelukkende fokusere på stop, der støtter den internationale rute. Hovedformålet med den nye passagerrute skal være at befordre passagerer internationalt.

Ved vurderingen af hvorvidt hovedformålet med en forslået ny jernbanerute er at befordre passagerer mellem stationer i forskellige medlemsstater, foretager Jernbanenævnet en individuel vurdering af hver anmeldelse, hvor kriterierne oplistet i artikel 8 følges. Vurderingen foretages i overensstemmelse med art 8(1), i form af både en kvalitativ og en kvantitativ analyse, som tager højde for den forventelige udvikling af ruten og de forventelige ændringer i markedet i den periode, der omfatter ansøgerens meddelelse(de første 3-5 år).

Ved den individuelle vurdering tager Jernbanenævnet udover de oplysninger der er indgivet på standardanmeldelsesformularen også hensyn til de i artikel 8(2) oplistede kriterier. Vægtningen af de forskellige kriterier varierer fra case til case. Hvis Jernbanenævnet finder, at den anmodende enhed ikke har afgivet fuldstændige oplysninger sammen med sin anmodning, kan der anmodes om yderligere oplysninger inden for tre uger fra modtagelsen af anmodningen. Hvis den anmodende enhed besvarer denne anmodning, og dette svar stadig er ufuldstændigt, kan Jernbanenævnet fremsende endnu en anmodning om yderligere oplysninger inden for tre uger fra modtagelsen af svaret på den første anmodning om yderligere oplysninger.

I første fase vurderes andelen af omsætning og af passagervolumen, som ansøgeren forventer sig af transporten af passagerer på den internationale rute, i forhold til den indenlandske passagertransport i mellem stationer i Danmark.

Under denne vurdering tager Jernbanenævnet hensyn til ansøgerens fremlagte skøn og udfører en verificerende beregning hvis nødvendigt. Denne vil især inddrage; distancen, som dækkes af den foreslående nye rute i forskellige medlemsstater, beliggenheden af stoppesteder, passagerefterspørgsel efter den nye rute, ansøgerens markedsføringsstrategi, arten af rullende materiel, der anvendes på den nye rute samt anden relevant information. Ansøgeren skal tage disse faktorer i betragtning ved indgivelse af oplysninger til Jernbanenævnet og skal sikre tilstrækkelig underbygning af de indgivne oplysninger. Formålet med den kontrollerende beregning er at vurdere, på baggrund af de oplistede faktorer, hvordan efterspørgslen er opdelt mellem cabotageforbindelsen og den internationale tjeneste.

Hvis andelen af omsætningen og af passagervolumen ved transporten af passagerer er fordelt på en sådan måde, at mindre end 50 procent af begge er afledt af transport af passagerer mellem stationer i forskellige medlemsstater, vil dette indikere at hovedformålet med passagerruten ikke er international passagertransport.

Det foreløbigt opnåede resultat bliver suppleret med en mere detaljeret kvalitativ analyse om hvorvidt, den foreslåede nye passagerrute og/eller dennes individuelle karakteristika, vurderet i den første fase, indikerer, at passagerruten har mere international eller national karakter.

**Prøvning af Økonomisk ligevægt**

***Metodologi***

I overensstemmelse med artikel 11(1) af direktiv 2012/34/EU, kan medlemsstater begrænse retten til adgang på de strækninger mellem afgangs- og bestemmelsessted, der er omfattet af en eller flere kontrakter om offentlig tjeneste, som er i overensstemmelse med EU-retten. En sådan begrænsning kan kun føre til en begrænsning af retten til at medtage passagerer fra én station til en anden undervejs på den internationale rute, herunder på strækningen mellem to stationer i en og samme medlemsstat, i de tilfælde, hvor udøvelsen af denne ret ville skabe ubalance i den økonomiske ligevægt i en kontrakt om offentlig tjeneste.

Jernbanenævnet vil foretage en individuel vurdering af den enkelte sag for at vurdere, hvorvidt den foreslåede rute vil skabe en økonomisk uligevægt i kontrakten om offentlig trafikbetjening. Vurderingen foretages under inddragelse af kriterierne listet i artikel 13 og 14 i gennemførselsforordningen. Den analyse, som foretages af tilsynsorganet, skal fokusere på den foreslåede nye rutes økonomiske virkning på kontrakten om offentlig trafikbetjening som helhed, og ikke på enkelte ruter, som drives under kontrakten, og se på hele kontraktens løbetid jf. artikel 13(2). Ifølge artikel 13(1) skal det antages, at der skabes økonomisk uligevægt i en kontrakt om offentlig trafikbetjening, hvis den foreslåede nye rute har en betydelig negativ indflydelse på: (i) rentabiliteten af ruter, som drives under kontrakten om offentlig trafikbetjening, og/eller (ii) nettoomkostningerne for den kompetente myndighed, der tildeler kontrakten om offentlig trafikbetjening.

Udgangspunktet for tilsynsorganets vurdering er den foreslåede passagerrutes indflydelse på den økonomiske nettovirkning af ruter under kontrakten om offentlig trafikbetjening over hele kontraktens løbetid jf. artikel 14(a), herunder med særlig hensynstagen til kriterierne i artiklens litra b-d:

* Eventuelle konkurrencemæssige reaktioner fra den jernbanevirksomhed, der opfylder kontrakten om offentlig trafikbetjening.
* Eventuelle omkostningsbesparelser for den jernbanevirksomhed, som opfylder kontrakten om offentlig trafikbetjening (f.eks. i form af ikke-udskiftning af udtjent rullende materiel eller personale, hvis ansættelseskontrakt udløber) og eventuelle fordele for den pågældende jernbanevirksomhed som følge af den foreslåede nye rute (f.eks. tilbringning af passagerer fra en international rute, som kan være interesseret i en regional forbindelse, som er omfattet af kontrakten om offentlig trafikbetjening)
* Muligheden for at begrænse omfanget af kontrakten om offentlig trafikbetjening, navnlig hvis den er tæt på udløbet på vurderingstidspunktet.

Under vurderingen vil der blive taget højde for muligheden for, at den nye internationale passagerrute kan forøge markedets samlede størrelse.

Hvis passagerrutens indflydelse på kontrakten må vurderes at være negativ og, med inddragelse af specifikke omstændigheder, betydelig, vil dette indikere, at den foreslåede nye rute vil skabe økonomisk uligevægt i kontrakten om offentlig trafikbetjening.

Hvorvidt den negative indflydelse er betydelig kan eksempelvis blive vurderet, ved at undersøge rentabilitets- og omsætningsberegninger udarbejdet af den jernbanevirksomhed, der opfylder kontrakten om offentlig trafikbetjening og/eller af den kompetente myndighed, der tildeler kontrakten om offentlig trafikbetjening. Derudover kan der i særdeleshed undersøges rækkevidden af beregningerne og de faktiske årlige udsving i omsætning og omkostninger fra de tidligere kontraktsår. En effekt på den økonomiske nettovirkning, der er i samme størrelsesorden som udsvingene fra de tidligere kontraktsår, kan som udgangspunkt ikke anses som værende betydelig, idet operatørerne har forberedt sig på sådanne udsving ved indgåelse af kontrakt. I forlængelse af dette kan faktiske årlige udsving bruges til at vurdere, om sådanne udsving kan betragtes som normalt i branchen.

Ydermere er det endelige resultat af vurderingen også påvirket af de følgende kriterier:

* Virkningen på jernbanetrafikkens præstationer og kvalitet
* Virkning på køreplansplanlægning for jernbanetrafikken
* Virkning på jernbanevirksomhedernes eller de kompetente myndigheders investeringer i rullende materiel, hvis relevant.

Vægtningen af de forskellige kriterier varierer fra case til case. Derudover tager tilsynsorganet, hvis det er nødvendigt, ved vurderingen, også hensyn til andre objektive kriterier.