

Datum 10.5.2019

Dnr TRAFICOM/24519/03.06.04/2019

Bedömning av ekonomisk jämvikt för ny persontrafik på järnväg

1. Inledning.....	2
2. Processerna för anmälan av ny persontrafik, begäran om bedömning och bedömning av ekonomisk jämvikt.....	3
2.1. Processen för anmälan.....	3
2.2. Processen för begäran om bedömning.....	3
2.3. Processen för bedömning av ekonomisk jämvikt.....	3
3. Information som lämnas av parterna för bedömningen	4
4. Kriterier för bedömning av ekonomisk jämvikt	6
4.1. Allmänna utgångspunkter.....	6
4.1.1. Kraven i genomförandeförordningen	6
4.1.2. Utgångspunkter för regleringsorganets bedömning.....	7
4.2. Hur ny persontrafik inverkar på efterfrågan på offentlig trafik.....	7
4.2.1. Allmänt.....	7
4.2.2. Kontroll av överlappande efterfrågan	8
4.2.3. Utredning av efterfrågefleksibiliteten.....	9
4.2.4. Exempel.....	9
4.2.5. Hur omfattningen av den nya trafiken inverkar på den ekonomiska jämvikten för den offentliga trafiken	10
4.2.6. Bedömning av inverkan till följd av överlappande efterfrågan	11
4.3. Anpassning av kostnader	11
4.4. Värdet av ensamrätt.....	12
4.5. Bedömning av väsentlig inverkan	12
4.6. Den nya persontrafikens övriga effekter och beslut om tillträdesrätt till infrastrukturen	13
4.7. Regleringsorganets möjlighet att föreslå ändringar i den nya persontrafiken	14
4.8. Avgift för bedömning av ekonomisk jämvikt	15

1. Inledning

Enligt artikel 14.1 i kommissionens genomförandeförordning 2018/1795¹ ska regleringsorganet för järnvägssektorn² på sin webbplats offentliggöra den tydliga, transparenta och icke-diskriminerande bedömningsmetod som organet efter att ha mottagit en motiverad begäran använder för att bedöma konsekvenserna av ny persontrafik på järnväg för den ekonomiska jämvikten för ett befintligt avtal om allmän trafik. I enlighet med artikel 16 i genomförandeförordningen tillämpas bedömningen för första gången för den tågplan som inleds den 13 december 2020.

Bedömning av ekonomisk jämvikt³ som avses i genomförandeförordningen tillämpas enligt artikel 2 i situationer där en medlemsstat har beslutat att i enlighet med artikel 11.1 i direktiv 2012/34/EU⁴ begränsa den rätt till tillträde som avses i artikel 10.2 i samma direktiv för ny persontrafik på järnväg mellan en viss avgångsort och en viss destination om ett eller flera avtal om allmän trafik omfattar samma sträcka eller en alternativ linje, enligt definitionen av avtal om allmän trafik i artikel 2 punkt i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007⁵. I enlighet med artikel 11.1 i järnvägsmarknadsdirektivet ger 114 § 1 mom. i spårtrafiklagen (1302/2018)⁶ den behöriga myndigheten rätt att begränsa tillträdesrätten till bannätet på motsvarande villkor. Enligt artikel 6 i genomförandeförordningen får inte ens en ensamrätt som en behörig myndighet har beviljat till det järnvägsföretag som fullgör ett avtal om allmän trafik i sig utesluta att en sökande beviljas tillträde för att bedriva ny persontrafik på järnväg, förutsatt att tillträdet inte äventyrar den ekonomiska jämvikten för avtalet om allmän trafik.

Syftet med en bedömning av den ekonomiska jämvikten är i enlighet med punkterna 2 och 3 i inledningen till genomförandeförordningen att säkerställa att den tillträdesrätt till järnvägsinfrastrukturen som avses i artikel 10.2 i järnvägsmarknadsdirektivet inte begränsas i fråga om ny persontrafik (inklusive höghastighetståg), om det inte har bevisats att sådan trafik direkt skulle konkurrera med den offentliga trafiken och därmed betjäna samma kundunderlag och ta en ansenlig del av den offentliga trafikens kunder. Ny persontrafik skulle kunna locka nya användare till marknaden för persontrafik på järnväg och skapa nettofördelar för passagerare utan att äventyra persontrafik som tillhandahålls enligt ett avtal om allmän trafik.

I denna promemoria beskrivs processerna för anmälan om ny persontrafik, begäran om bedömning och information i anslutning till bedömningen samt de kriterier som regleringsorganet använder för bedömning av ekonomisk jämvikt utifrån vilka regleringsorganet fattar beslut om tillträdesrätten till infrastrukturen. Enligt artikel 11.2 i järnvägsmarknadsdirektivet som artikel 11.1 i genomförandeförordningen hänvisar till ska regleringsorganet fatta sitt beslut på grundval av i förväg fastställda kriterier. Enligt artikel 10.2 i genomförandeförordningen får i förväg fastställda tröskelvärden eller specifika kriterier tillämpas, men inte strikt eller isolerat från andra kriterier, varpå bedömningen ofrånkomligen innehåller en fallspecifik bedömning och avvägning av olika kriterier. Enligt artikel 14.2 och punkt 22 i inledningen till genomförandeförordningen ska regleringsorganet även följa bästa internationella praxis och uppgifter som erhållits från regleringsorgan i andra länder och vid behov anpassa sin metod med tiden.

¹ Nedan genomförandeförordningen.

² Nedan regleringsorganet.

³ Nedan bedömning av ekonomisk jämvikt.

⁴ Nedan järnvägsmarknadsdirektivet. Direktivet har satts i kraft nationellt i Finland genom spårtrafiklagen (1302/2018). I synnerhet 114 och 115 § i denna lag gäller bedömning av ekonomisk jämvikt. Till de delar som det i genomförandeförordningen hänvisas till direktivet, är dessa paragrafer direkt tillämpliga i fråga om de processer som beskrivs i promemorian.

⁵ Förordningen har ändrats genom förordning 2016/2338.

⁶ Nedan spårtrafiklagen.

2. Processerna för anmälan av ny persontrafik, begäran om bedömning och bedömning av ekonomisk jämvikt

2.1. Processen för anmälan

Enligt artikel 4.1 i genomförandeförordningen ska en aktör som behöver bankapacitet för att kunna tillhandahålla ny persontrafik på järnväg anmäla sin avsikt att bedriva ny persontrafik på järnväg till de berörda bannätsförvaltarna och regleringsorganen minst 18 månader före ikraftträdandet av den tågplan som begäran om kapacitet avser. Med ny persontrafik på järnväg avses här i enlighet med artikel 3.1 i genomförandeförordningen persontrafik på järnväg avsedd att bedrivas som reguljärtrafik enligt tidtabell, vilken antingen är helt ny eller innebär en väsentlig ändring av befintlig persontrafik på järnväg, i synnerhet vad gäller ökad turtäthet eller fler stopp, och vilken inte tillhandahålls inom ramen för ett avtal om allmän trafik. Den information som räknas upp i artikel 4.2 i genomförandeförordningen ska inkluderas i anmälan på de villkor som anges i artikeln i fråga.

Efter att ha mottagit en anmälan ska regleringsorganet i enlighet med artikel 4 i genomförandeförordningen offentliggöra det standardformulär för anmälan som sökanden lämnat in och senast tio dagar från mottagandet av anmälan underrätta de aktörer som nämns i artikeln i fråga.

2.2. Processen för begäran om bedömning

Enligt artikel 5.1 i genomförandeförordningen bedömer regleringsorganet konsekvenserna av ny persontrafik för ett avtal om allmän trafik i fråga om ekonomisk jämvikt på begäran av en aktör som avses i artikel 11.2 första ledet i järnvägsmarknadsdirektivet, när begäran har gjorts inom en månad från att aktören har mottagit en anmälan om avsedd ny persontrafik på det sätt som föreskrivs i detta led⁷.

I samband med begäran ska den som begär bedömningen lämna den information som anges i artikel 7.1 i genomförandeförordningen och i synnerhet en motivering till varför den nya persontrafiken skulle äventyra den ekonomiska jämvikten för avtalet i fråga. Som en del av motiveringen är det nödvändigt att lägga fram bevis för hur stor nettoförändring den nya trafiken bedöms ha på den offentliga trafikens antal kunder, dvs. å ena sidan kundbortfall från den offentliga trafiken och å andra sidan tillskott av helt nya kunder. En objektiv analys av efterfrågeflexibilitet är en bra utgångspunkt för en sådan bedömning. Den enhet som begär bedömningen av ekonomisk jämvikt ska enligt artikel 8.2 i genomförandeförordningen styrka ett undanhållande av affärshemligheter samtidigt som uppgifterna lämnas till regleringsorganet.

2.3. Processen för bedömning av ekonomisk jämvikt

Enligt artikel 9.1 i genomförandeförordningen får regleringsorganet begära att den aktör som begär bedömningen av ekonomisk jämvikt inom en månad från det att begäran tagits emot tillhandahåller all nödvändig kompletterande information i enlighet med artikel 7.2, till exempel de uppgifter som nämns i denna punkt beroende på fallet i fråga. Enligt artikel 9.3 ska regleringsorganet också, inom en månad efter att ha mottagit begäran, be andra parter som avses i artikel 7.2 att tillhandahålla all nödvändig kompletterande information. Dessa aktörer ska lämna de begärda uppgifterna inom en rimlig tidsfrist som fastställs av regleringsorganet. Dessutom får regleringsorganet begära tilläggsutredningar om det anser att det behövs.

Artikel 9 i genomförandeförordningen ställer dessutom följande krav på inlämnande av information och handläggning av en begäran om bedömning, om regleringsorganet inte har försetts med tillräcklig information:

⁷ Enligt ändringen i direktiv 2016/2370.

- Om den information som tillhandahållits av den begärande aktören fortfarande är ofullständig sex veckor före det sista datum för mottagande av ansökningar om järnvägsinfrastrukturkapacitet, ska regleringsorganet utföra bedömningen av den ekonomiska jämvikten på grundval av tillgänglig information. Om regleringsorganet anser att informationen är otillräcklig för att utföra bedömningen ska det avvisa begäran.
- Om den information som tillhandahållits av den aktör som ansöker om tillträde för att tillhandahålla ny persontrafik fortfarande är ofullständig sex veckor före det sista datum för mottagande av ansökningar om järnvägsinfrastrukturkapacitet, ska regleringsorganet utföra bedömningen av den ekonomiska jämvikten på grundval av tillgänglig information. Om regleringsorganet anser att denna information inte är tillräcklig för att utföra bedömningen, ska det fatta ett beslut om att neka tillträde.
- Om det företag som fullgör avtalet om allmän trafik inte är den enhet som begär bedömning, och den information som tillhandahållits av detta företag fortfarande är ofullständig sex veckor före det sista datum för mottagande av ansökningar om järnvägsinfrastrukturkapacitet, ska regleringsorganet utföra bedömningen på grundval av tillgänglig information. Om regleringsorganet anser att denna information inte är tillräcklig för att utföra bedömningen, ska det fatta ett beslut om att bevilja tillträde.

Enligt artikel 11.1 i genomförandeförordningen ska regleringsorganet till följd av den bedömning av ekonomisk jämvikt som gjorts fatta ett beslut i enlighet med artikel 11.2 i järnvägsmarknadsdirektivet, på grundval av vilket rätten till tillträde till järnvägsinfrastrukturen ska beviljas, ändras, beviljas endast på vissa villkor eller nekas. Om regleringsorganet till följd av bedömningen drar slutsatsen att den nya persontrafiken på järnväg skulle äventyra den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmän trafik, ska regleringsorganet enligt artikel 11.2 och punkt 18 i inledningen till genomförandeförordningen om situationen tillåter det meddela om ändringar av den nya persontrafiken som skulle göra det möjligt att bevilja tillträde. Regleringsorganet ska fatta ett beslut senast sex veckor från mottagandet av all relevant information, och i vart fall före det sista datum för mottagande av ansökningar om järnvägsinfrastrukturkapacitet, och utan dröjsmål informera bannätsförvaltaren om sitt beslut.

Om en begäran om bedömning av ekonomisk jämvikt gäller ett avtal som enligt artikel 5.2 i genomförandeförordningen är föremål för en konkurrensutsatt upphandling, får regleringsorganet enligt artikel 9.7 bordlägga handläggningen av ansökan om ny persontrafik tills upphandlingsförfarandet har avslutats eller tills det har gått tolv månader sedan anmälan av den aktör som ansöker om tillträde för att tillhandahålla ny persontrafik, beroende på vilket som inträffar först.

3. Information som lämnas av parterna för bedömningen

I artikel 7.2 i genomförandeförordningen finns en förteckning över den information som regleringsorganet kan begära från den behöriga myndigheten, det järnvägsföretag som fullgör avtalet om allmän trafik, den aktör som ansöker om tillträde till infrastruktur för att tillhandahålla ny persontrafik på järnväg och bannätsförvaltaren. Förteckningen är emellertid inte komplett, utan snarare ett exempel på information som används vid bedömningen. Enligt artikel 7 får regleringsorganet begära all nödvändig information från nämnda part. I fråga om ett bruttoavtal⁸ frångår man sannolikt informationsindelningen enligt förteckningen nedan mellan behörig myndighet och järnvägsföretag som fullgör avtalet.

⁸ Med bruttoavtal avses ett sådant avtal som ingåtts mellan den behöriga myndigheten och det företag som fullgör avtalet om den upphandlade trafiken, dvs. operatören, där den som beställer trafiken bär biljettintäktsrisken.

Från den behöriga myndigheten får regleringsorganet till exempel begära:

- Relevanta prognoser om trafik, efterfrågan och intäkter, inklusive prognosmetoder.
- När ett avtal om allmän trafik har direkttilldelats, den metod och de data som använts för att beräkna den ekonomiska nettoeffekten enligt artikel 6.1 i förordning (EG) nr 1370/2007 och bilagan till den förordningen.

Från det järnvägsföretag som fullgör avtalet om allmän trafik får regleringsorganet begära till exempel:

- En kopia av avtalet om allmän trafik.
- Företagets verksamhetsplan för den sträcka som omfattas av avtalet om allmän trafik eller en alternativ linje.
- Relevanta prognoser om trafik, efterfrågan och intäkter, inklusive prognosmetoder.
- Information om intäkter och vinstmarginaler som förvärvats av företaget på den sträcka som omfattas av det ifrågavarande avtalet eller en alternativ linje.
- Tidtabellsinformation om trafiken, inklusive avgångstider, mellanliggande stopp, ankomsttider och anslutningar.
- Trafikens uppskattade elasticiteten, t.ex. priselasticitet och elasticitet med avseende på trafikens kvalitet.
- Kapitalkostnad och driftskostnader för trafik som tillhandahålls enligt avtalet samt uppskattade förändringar av kostnader och efterfrågan som uppstår till följd av den föreslagna nya persontrafiken.

Från sökanden får regleringsorganet begära information om dennas planer för driften av den nya persontrafiken, till exempel:

- Verksamhetsplan.
- Prognos för persontrafik och intäkter, samt prognosmetoden.
- Prissättningsstrategier.
- Arrangemang för utfärdande av biljetter.
- Specifikationer för rullande materiel.
- Marknadsföringsstrategi.

Från bannätsförvaltaren får regleringsorganet begära till exempel:

- Information om de relevanta linjerna för att säkerställa att den nya persontrafiken på järnväg kan bedrivas på det berörda bannätet.
- Information om hur den föreslagna nya persontrafiken på järnväg potentiellt kan påverka prestanda och tålighet.
- Bedömning av inverkan på kapacitetsutnyttjande.
- Planer för att utveckla infrastrukturen vad gäller sträckor som omfattas av den föreslagna nya persontrafiken på järnväg, inklusive en angivelse om när sådana planer kommer att genomföras.
- Information om relevanta ramavtal som ingåtts eller diskuteras.

Regleringsorganet analyserar den information som lämnats in, i synnerhet de kalkyler och metoder som lämnats in som stöd för bedömningen för att säkerställa deras tillförlitlighet med beaktande av den information olika aktörer lämnat som helhet. Exempel på material som kan beaktas i analysen är objektiva analyser av efterfrågeflexibilitet, som parterna utfört eller har låtit utomstående forskningsinstitut utföra,

med hjälp av vilka man har försökt skapa en prognos för hur den nya trafiken påverkar å ena sidan biljettpriser och efterfrågan på de turer som omfattas av avtalet för den allmänna trafiken, och å andra sidan trafikvolymerna som helhet. Om regleringsorganet bedömer mottagna analyser som otillräckliga eller otillförlitliga, kan organet som en del av bedömningen av den ekonomiska jämvikten bli tvunget att låta en utomstående sakkunnigorganisation göra en kompletterande analys av efterfrågeflexibilitet. Kostnaderna för en sådan analys riktas till den som begär bedömningen, och mer information om detta finns i kapitel 4.8.

4. Kriterier för bedömning av ekonomisk jämvikt

4.1. Allmänna utgångspunkter

4.1.1. *Kraven i genomförandeförordningen*

Enligt artikel 10.1 i genomförandeförordningen ska regleringsorganet bedöma huruvida sökandens planerade persontrafik på järnväg skulle äventyra den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmän trafik. Med äventyrande av den ekonomiska jämvikten avses att den nya persontrafiken skulle ha en väsentlig negativ inverkan på en minst en av följande:

- Lönsamheten för trafik som järnvägsföretaget bedriver enligt avtalet om allmän trafik.
- Nettokostnaderna för den behöriga myndighet som tilldelat avtalet om allmän trafik.

I bedömningen av faktorerna ovan ska regleringsorganet enligt artikel 10.4 i genomförandeförordningen beakta de avtalsarrangemang som existerar mellan den behöriga myndigheten och det järnvägsföretag som fullgör avtalet om allmän trafik i fråga om mekanismer för delning av affärsrisker och ersättningar som betalas till järnvägsföretaget. Naturligtvis bestämmer mekanismerna för riskdelning hur konsekvenserna av den nya persontrafiken fördelas mellan behörig myndighet och det järnvägsföretag som fullgör avtalet.

Vidare ska analysen enligt artikel 10.2 i genomförandeförordningen avse avtalet som helhet under hela dess varaktighet. Analysen kan därmed inte begränsas till enskild trafik som bedrivs inom ramen för avtalet, och utan att ha granskat den ekonomiska jämvikten som helhet kan man inte anse att den äventyras på grund av konsekvenser för någon enskild trafik.

I artikel 10.3 i genomförandeförordningen finns en förteckning över de faktorer som åtminstone ska beaktas i granskningen av konsekvenser för den behöriga myndigheten och järnvägsföretaget som fullgör avtalet om allmän trafik till följd av den föreslagna nya persontrafikens konsekvenser för marknaden:

- Förändringar av uppkomna kostnader och erhållna intäkter för det järnvägsföretag som fullgör avtalet.
- Ekonomiska effekter inom det nät som omfattas av det ifrågavarande avtalet om allmän trafik (t.ex. nya passagerare).
- Eventuella konkurrensrelaterade reaktioner från det järnvägsföretag som fullgör avtalet.
- Inverkan på det fullgörande järnvägsföretagets eller den behöriga myndighetens relevanta investeringar.
- Värdet av eventuell befintlig ensamrätt.

4.1.2. *Utgångspunkter för regleringsorganets bedömning*

Det bör påpekas att ovan nämnda faktorer är delvis överlappande och påverkar varandra, eftersom till exempel effekter inom det nät som omfattas av avtalet för egen del kan påverka kostnader och intäkter för det järnvägsföretag som fullgör avtalet och likaså konkurrensrelaterade reaktioner från detta järnvägsföretag. När faktorerna granskas ska man dessutom i enlighet med artikel 10.2 i genomförandeförordningen beakta att i förväg fastställda tröskelvärden får tillämpas, men inte strikt eller isolerat från andra kriterier.

Effekten på intäkterna från den offentliga trafiken utgörs av effekten på trafikens sammanräknade omsättning minskat med motsvarande ändring på kostnadssidan. Väsentliga faktorer som granskas i bedömningen av den ekonomiska jämvikten är således den nya persontrafikens inverkan på antalet användare och priser beträffande trafik som tillhandahålls enligt ett avtal om allmän trafik, möjligheten för det järnvägsföretag som fullgör avtalet att anpassa sina kostnader till den nya situationen samt en bedömning av huruvida dessa faktorer har en väsentlig inverkan på rörelsevinsten för trafiken som tillhandahålls enligt avtalet. Beroende på avtalsvillkoren för den allmänna trafiken kan det även vara befogat att den behöriga myndigheten gör en bedömning av motsvarande faktorer. Hos den behöriga myndigheten är det emellertid ofta en fråga om dimensionering av behövt offentligt stöd snarare än räntabilitet.

Regleringsorganet granskar i enskilda fall: 1. lönsamheten för järnvägsföretaget som fullgör avtalet i fråga om den trafik järnvägsföretaget tillhandahåller enligt avtalet inklusive eventuella offentliga stöd, 2. nettokostnaderna för den behöriga myndigheten till följd av avtalet, samt 3. lönsamheten för den offentliga trafiken som helhet med beaktande av kumulativa effekter för båda. De mekanismer för delning av affärsrisker och ersättningar som betalas till järnvägsföretaget som fastställs i avtalet mellan den behöriga myndigheten och järnvägsföretaget som fullgör avtalet avgör vid vilken av dessa faktorer regleringsorganet fäster störst vikt i varje enskilt fall.

4.2. Hur ny persontrafik inverkar på efterfrågan på offentlig trafik

4.2.1. *Allmänt*

I bedömningen av den ekonomiska jämvikten måste man fastställa den effekt den föreslagna nya persontrafiken på järnväg skulle ha på efterfrågan av trafik som tillhandahålls enligt ett avtal om allmän trafik, i synnerhet effekten på antalet användare av den offentliga persontrafiken och det pris som tas ut för tjänsten. I regel ska man således granska huruvida den nya persontrafiken i betydande omfattning skulle konkurrera om samma kunder. Därför måste man fastställa särdragen i efterfrågan på offentlig persontrafik varpå det är möjligt att granska om efterfrågan på den nya persontrafiken till vissa delar överlappar efterfrågan på den offentliga trafiken.

Om efterfrågan på den nya trafiken inte i betydande omfattning överlappar efterfrågan på den offentliga trafiken, kan den nya trafiken inte heller ha en väsentlig negativ inverkan på den offentliga trafikens lönsamhet. Den skulle rentav kunna ha en positiv inverkan på den offentliga trafikens lönsamhet, om den nya trafiken lockade kunder i behov av vidare anslutningar till den offentliga trafiken. Om man sålunda konstaterar att efterfrågan på dessa inte i betydande omfattning överlappar varandra, följer att den ekonomiska jämvikten inte äventyras. Att fastställa särdragen hos efterfrågan på offentlig trafik ger därmed en gynnsam utgångspunkt för bedömningen av huruvida den ekonomiska jämvikten äventyras.

Om den nya persontrafiken däremot i väsentlig grad skulle konkurrera om samma kunder, skulle den högst sannolikt ha en väsentlig negativ inverkan på den offentliga trafikens lönsamhet. Emellertid kan man inte enbart på grund av att efterfrågan på den nya persontrafiken överlappar efterfrågan på den offentliga persontrafiken kon-

statera att den ekonomiska jämvikten äventyras, utan man måste dessutom analysera huruvida denna inverkan på avtalets ekonomiska jämvikt är väsentlig. Det är emellertid självklart att en aktör som betjänar samma kundunderlag med stor sannolikhet skulle stjäla en del av den offentliga trafikens kunder och pressa priserna på marknaden. Effekten på den offentliga trafikens lönsamhet skulle främst kompenseras av om den nya persontrafiken skulle locka kunder i behov av anslutningar till den offentliga persontrafiken.

Under en lång avtalsperiod kan exogena dvs. yttre faktorer (t.ex. den allmänna ekonomiska situationen, förändrat konsumentbeteende i användningen av trafiktjänster) påverka balansen mellan den nya och den offentliga persontrafiken i fråga om priser och efterfrågan. Att förutse sådana yttre faktorer för hela avtalsperioden, dvs. för många år framöver, kan emellertid visa sig vara ett angreppssätt som ger alltför osäkra värden. Denna slutsats understryks av att sådana faktorer sannolikt i rätt så begränsade fall överhuvudtaget har någon väsentlig inverkan på efterfrågan mellan två aktörer inom järnvägstrafiken.

4.2.2. *Kontroll av överlappande efterfrågan*

Persontrafik som tillhandahålls enligt ett avtal om allmän trafik utsätts i allmänhet för konkurrens även från andra trafikformer såsom bussar, flyg och personbilar. Inom konkurrensrätten definieras den så kallade relevanta marknaden i synnerhet för att undersöka en aktörs marknadsinflytande. Eftersom syftet med bedömningen av den ekonomiska jämvikten emellertid är att jämföra endast den föreslagna nya persontrafiken och den offentliga persontrafiken och inte granska en aktörs marknadsinflytande, är det inte nödvändigt att i detta sammanhang fastställa marknaden så pass omfattande. I en bedömning av den ekonomiska jämvikten räcker det att granska huruvida den nya persontrafiken konkurrerar om samma kunder som den offentliga persontrafiken, dvs. om efterfrågan på den nya persontrafiken överlappar efterfrågan på den offentliga. Innan trafiken etablerat sig på marknaden finns det naturligtvis inte heller något material om den föreslagna trafikens inverkan på marknaden, så det är inte möjligt att göra en omfattande kvantitativ analys baserat på historiska uppgifter.

Den offentliga trafikens särdrag omfattar trafikerade rutter jämte start- och slutpunkter samt mellanliggande stopp, trafikeringsstider, resans längd och prissättning. Först jämför regleringsorganet motsvarande för den föreslagna nya persontrafiken med beaktande av efterfrågan den på offentliga trafiken för att fastställa huruvida efterfrågan på den nya persontrafiken överlappar efterfrågan på den offentliga. För att efterfrågan på aktörerna ska ses som överlappande är det också enligt artikel 2 i genomförandeförordningen nödvändigt att den föreslagna persontrafiken trafikerar åtminstone delvis på samma sträcka eller en alternativ linje som den offentliga trafiken. Ett särdrag för efterfrågan på den offentliga trafiken är dess flexibilitet i fråga om olika kvalitetsegenskaper, dvs. till exempel hur beredda trafikens kunder är att göra samma resa vid olika tidpunkter på dygnet och hur stor inverkan restiden, i förhållande till restiden med annan trafik, har på trafikens efterfrågan. Sambandet mellan dessa detaljer och efterfrågan är det som i praktiken fastställer huruvida efterfrågan överlappar.

En operatör som ansöker om tillträdesrätt för att tillhandahålla ny persontrafik ska vara beredd på att till regleringsorganets förfogande lämna in en analys av efterfrågan på den planerade verksamheten jämte kalkyler och motiveringar för att utreda hur många kunder den nya trafiken väntas få, vilka fördelar den nya trafiken beräknas ge kunderna och hur stor andel av sina passagerare operatören bedömer att kommer från den offentliga persontrafikens kundunderlag och i vilken utsträckning trafiken skapar helt ny efterfrågan på persontrafik på järnväg. I egenskap av en aktör som planerar ett inträde på marknaden har den nya operatören i regel bedömt sin positionering i förhållande till den offentliga trafiken, och man bör kunna utgå från att aktören har dessa uppgifter redan när anmälan om den nya trafiken lämnas in.

Likaså bör även den behöriga myndigheten och/eller det järnvägsföretag som fullgör ett avtal om allmän trafik för regleringsorganets bedömning lämna in motsvarande uppgifter åtminstone i fråga om nettoförändringen i efterfrågan på den offentliga persontrafiken som en del av sin motivering av varför den nya trafiken skulle äventyra den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmän trafik. Samtidigt kan man av dessa aktörer kräva uppgifter om eventuella konkurrensrelaterade reaktioner och kalkylerad flexibilitet i sin trafik. Mer information om detta finns i kapitlen 3 och 4.2.3.

Utifrån inlämnade uppgifter bedömer regleringsorganet huruvida frågan kräver vidare utredning. Den bästa utgångspunkten för de motiveringar som parterna lämnar in är en motiverad analys över hur efterfrågan på den offentliga trafiken reagerar. Analysen genomförs som en objektiv utredning av efterfrågeflexibiliteten och en enkät i samband med den. Det primära målet är att ta reda på hur stor del av den offentliga persontrafikens kunder som sannolikt kommer att försvinna till den nya trafiken, huruvida den nya trafiken kommer att innebära fler kunder för den offentliga persontrafiken och i vilken utsträckning den nya trafiken lockar helt nya kunder.

4.2.3. *Utredning av efterfrågeflexibiliteten*

För att bedöma eventuella förändringar i den offentliga persontrafikens användarunderlag och biljettpriser till följd av lanseringen av den nya trafiken kan regleringsorganet vid behov, till den del det inte finns information som bedömts vara objektiv och tillförlitlig att tillgå från aktörerna, ge lämpligt forskningsinstitut eller annan för ändamålet lämplig aktör i uppdrag att utreda efterfrågeflexibiliteten. Kostnaderna för en sådan utredning riktas till den som begärt bedömningen från och med den tidpunkt då dessa kostnader har införts i kommunikationsministeriets förordning om avgiftsbelagda prestationer som gäller transport.

När det område som påverkas av den nya trafiken ens delvis överlappar motsvarande område för den offentliga persontrafiken riktas utredningen till det område som man bedömer att påverkas av båda aktörerna. Detta målområde kan vara ett landskap, ett område bestående av vissa kommuner, kommuner och städer som omger en del av bannätet eller en mer omfattande helhet.

Ett sätt att genomföra utredningen är i form av en enkät enligt olika metoder. Samplet ska då vara representativt för invånarna i målområdet och samplets storlek kan variera beroende på intervjuområdet. Samplet kan kvoteras så att det är representativt för invånarna samtidigt som man intervjuar tillräckligt många ur olika användargrupper. Frågorna kan vara riktade till olika användargrupper på olika sätt, men även de som inte använder trafiken ska bedöma om deras trafik användning kommer att förändras i och med den nya trafiken.

Samplet i undersökningen ska vara omfattande och representativt i fråga om den offentliga persontrafikens kunder och andra potentiella kunder. En fråga kan till exempel vara vid vilket prisintervall de skulle vara beredda att antingen helt eller delvis övergå till den nya trafiken. Som en del av enkäten är det möjligt att utreda detta även med den nya trafikens prisuppgifter. Granskningen av resultaten kan vid behov fördjupas genom olika analysmetoder, om man behöver få fram mer information om hur olika faktorer inverkar på efterfrågan.

4.2.4. *Exempel*

Nedan följer exempel på situationer där efterfrågan på aktörerna åtminstone delvis är olika trots delvis samma rutter. Så är fallet, om den nya persontrafiken till stor del skulle betjäna ett annat kundunderlag än trafiken enligt ett avtal på grund av betydande skillnader i fråga om rutter eller andra för efterfrågan väsentliga detaljer. Här ges endast några exempelsituationer. Den egentliga bedömningen görs alltid med beaktande av särdragen i den aktuella situationen.

Situationen kan till exempel se ut på följande sätt: Under en viss trafikeringstid på dygnet skulle den föreslagna nya persontrafiken använda delvis samma rutt som den

offentliga trafiken, men den skulle ha en start- eller slutstation som inte ingår i ban-nätet som omfattas avtalet om den allmänna trafiken, och i fråga om rutternas över-lappande skulle den nya trafiken på grund av andra skillnader inte vara ett bra alter-nativ för dem som reser med den offentliga trafiken. I detta fall skulle den nya per-sontrafiken rentav kunna locka nya kunder till rutten som skulle använda den offentliga persontrafiken som vidare anslutning.

I Finland kan en sådan situation uppstå till exempel i huvudstadsregionen där det dagtid tillhandahålls regionalstågtrafik enligt ett avtal om allmän trafik och en föresla-gen ny persontrafik skulle trafikera mellan Helsingfors och Norra Finland nattetid med vissa stopp även i huvudstadsregionen. Den föreslagna persontrafiken skulle delvis trafikera samma rutt när den går genom huvudstadsregionen, så villkoren i artikel 2 i genomförandeförordningen för en bedömning av den ekonomiska jämvikten upp-fylls. Avtalets ekonomiska jämvikt skulle däremot knappast äventyras, eftersom det är mycket osannolikt att regionalstågtrafikens kunder skulle flytta över till den nya långväga persontrafiken i någon större omfattning. En stor del av persontrafiken i huvudstadsregionen utgörs av arbetsresor, och för dessa resenärer skulle den nya långväga persontrafikens få avgångs- och ankomsttider inte vara ett bättre alternativ än regionaltrafikens trafikeringstider. Om man vänder på situationen så att en lång-väga persontrafik tillhandahålls enligt ett avtal om allmän trafik och det föreslogs att ny persontrafik etablerades på en konkurrensutsatt marknad i huvudstadsregionen, skulle det vara uppenbart att den föreslagna trafiken inte skulle konkurrera om samma kunder som den offentliga trafiken.

Den föreslagna nya persontrafiken skulle dessutom i sin helhet kunna operera på samma rutt, men med färre mellanliggande stopp än den persontrafik som tillhanda-hålls enligt ett avtal om allmän trafik och skulle således möjliggöra en snabbare resa mellan färre passagerarstationer. En sådan persontrafik skulle kunna locka nya kun-der till järnvägstrafiken. Omvänt skulle den nya persontrafiken kunna operera på samma rutt som den offentliga trafiken, men stanna vid fler passagerarstationer varpå den skulle kunna locka nya passagerare från busstrafiken eller privatbilismen. I dessa fall beror analysens slutresultat på till vilken del den nya trafikens kundun-derlag skulle bestå av nya kunder, och till vilken del den även skulle öka efterfrågan på den offentliga trafiken.

I situationer som i de sista exemplen är det ändamålsenligt att utreda den nya per-sontrafikens inverkan på efterfrågan av trafik som tillhandahålls enligt ett avtal om allmän trafik, till exempel med hjälp av ovan nämnda efterfrågefleksibilitet.

4.2.5. *Hur omfattningen av den nya trafiken inverkar på den ekonomiska jämvikten för den offentliga trafiken*

Om man konstaterar att den föreslagna nya persontrafiken troligtvis skulle konkur-rera om samma kunder som den offentliga persontrafiken, ska man granska huruvida detta skulle ha en väsentlig inverkan på den ekonomiska jämvikten för avtalet om allmän trafik. I bedömningen av den nya trafikens inverkan beaktas all trafik som omfattas av avtalet, dvs. storleksklassen för den persontrafik sökanden planerar in-leda är ett viktigt bedömningskriterium. Om sökandens maximala kapacitet (antal platser multiplicerat med det planerade antalet avgångar) är mycket liten jämfört med omfattningen av den trafik som bedrivs enligt ett avtal om allmän trafik, kan den föreslagna nya persontrafikens inverkan på den ekonomiska jämvikten för avta-let i regel inte anses vara väsentlig. I ett sådant fall skulle inverkan på lönsamheten för den trafik som bedrivs enligt avtal eller den behöriga myndighetens nettokostna-der sannolikt vara liten, även i ett extremfall där hela den föreslagna nya persontra-fikens användarantal skulle komma från kundunderlaget för den trafik som bedrivs enligt avtal. I andra hand kan man utföra motsvarande bedömning utifrån det upp-skattade antal användare som sökanden uppgett. I dessa situationer, där den nya trafikens omfattning är liten i förhållande till den trafik som bedrivs enligt ett avtal

om allmän trafik, kan bedömningen av den ekonomiska jämvikten i många fall sannolikt utföras utan egentlig analys av fördelningen av efterfrågan mellan den nya och den offentliga trafiken.

4.2.6. *Bedömning av inverkan till följd av överlappande efterfrågan*

Den enkätundersökning om efterfrågan på den offentliga trafiken som nämns i samband med fastställandet av överlappande efterfrågan kan användas för att bedöma hur stor del av den offentliga trafikens kunder som skulle försvinna till den nya trafiken vid en viss prisnivå. För att göra en grov uppskattning av förändringen i omsättningen för den trafik som tillhandahålls enligt ett avtal om allmän trafik kan man därför räkna

*nuvarande pris * antal biljetter som försvinner till den nya trafiken,*

om man antar att biljettpriserna inom den offentliga trafiken förblir oförändrade. Där emot kan man till detta värde även addera en uppskattning av omsättningen som uppstår till följd av en prissänkning inom den offentliga trafiken för att svara på konkurrensen, vilket i sin tur leder till ökad efterfrågan på den offentliga trafiken:

*prisförändring * efterfrågefleksibilitet i fråga om priset.*

Som grund för prisändringarna och efterfrågans prisflexibilitet kan regleringsorganet som en del av sina analyser beakta analyser av efterfrågefleksibilitet som utförts av det järnvägsföretag som fullgör avtalet och/eller den behöriga myndigheten samt den aktör som föreslagit den nya persontrafiken samt bedömningar och prognoser.

I princip är det möjligt att det för regleringsorganets bedömning kommer in två eller fler ansökningar om ny persontrafik som åtminstone delvis skulle konkurrera om samma kunder som den offentliga trafiken, men som separat inte skulle äventyra den ekonomiska jämvikten för avtalet. Deras kumulativa effekter skulle däremot få en väsentlig inverkan på den ekonomiska jämvikten för avtalet. Enligt artikel 10.6 i genomförandeförordningen får regleringsorganet fatta olika beslut om de mottagna ansökningarna, beroende på deras respektive inverkan på den ekonomiska jämvikten för avtalet om allmän trafik, konkurrens effekter, nettofördelar för kunderna och nätverkseffekter, samt av deras kumulativa effekter på den ekonomiska jämvikten för avtalet.

När man pratar om sökandens planerade persontrafikkapacitet ska man beakta att bedömningen av den ekonomiska jämvikten och det påföljande beslutet gäller den i anmälan angivna informationen som avses i artikel 4.2 i genomförandeförordningen. Väsentliga ändringar i befintlig trafik, i synnerhet vad gäller turtäthet eller antalet mellanliggande stopp, motsvarar enligt artikel 3 i genomförandeförordningen ny persontrafik, vilket innebär att en sådan förändring kräver en ny anmälan enligt artikel 4. Enligt punkt 7 i inledningen till genomförandeförordningen ska ändringar i prissättningen dock inte anses vara väsentliga såvida de inte står i konflikt med normalt marknadsbeteende och den verksamhetsplan som lämnades in till regleringsorganet i samband med den tidigare bedömningen av den ekonomiska jämvikten. Det ankommer på regleringsorganet att i varje enskilt fall bedöma vilken slags ändring som i sin helhet anses vara väsentlig i fråga om den befintliga trafiken.

4.3. Anpassning av kostnader

Förutom att man beaktar konsekvenser som den föreslagna nya persontrafiken skulle få för antalet användare av den trafik som tillhandahålls enligt ett avtal om allmän trafik och därmed för omsättningen för det järnvägsföretag som fullgör avtalet

och/eller för nettokostnaderna för den behöriga myndigheten på grund av avtalsvillkoren, ska granskningen av huruvida den ekonomiska jämvikten äventyras även beakta möjligheterna för järnvägsföretaget som fullgör avtalet och för den behöriga myndigheten att anpassa sina kostnader genom omorganisering av verksamheten. Utifrån de erhållna uppgifterna bedömer regleringsorganet aktörernas möjligheter att anpassa sina kostnader.

Ett sätt att anpassa kostnaderna som bedöms är till exempel möjligheterna att skära ner på personal och materiel och att inte förnya materiel. Man kan utgå från genomsnittliga årliga avskrivningar av materiel samt möjligheten att sälja eller hyra extra materiel till utomstående. Andrahandsmarknaden för materiel kan dock vara begränsad, särskilt på grund av den finländska spårvidden. Om järnvägsföretaget som fullgör avtalet hyr materiel av ett separat bolag, bedöms järnvägsföretagets möjlighet att säga upp hyresavtalet i fråga om överflödigt materiel.

4.4. Värdet av ensamrätt

I förteckningen i artikel 10.3 i genomförandeförordningen nämns även värdet av eventuell befintlig ensamrätt som en av de faktorer som ska granskas i bedömningen av den ekonomiska jämvikten. Enligt artikel 6 får ensamrätt inte utgöra ett hinder för att bevilja en sökande tillträde för att bedriva ny persontrafik på järnväg, förutsatt att tillträdet inte äventyrar den ekonomiska jämvikten för avtalet om allmän trafik. Med ensamrätt avses enligt artikel 3.6 rätten såsom den definieras i artikel 2 f i förordning (EG) nr 1370/2007 att bedriva viss kollektivtrafik på en sträcka, inom ett nät eller inom ett visst område utan att andra kollektivtrafikföretag har en sådan rätt. Med kollektivtrafik avses enligt artikel 2 a i förordning 1370/2007 persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse⁹ som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering. Enligt artikel 6 i genomförandeförordningen ska regleringsorganet vid genomförande av bedömningen av den ekonomiska jämvikten ta vederbörlig hänsyn till värdet av sådan ensamrätt.

Genom ensamrätten ges den som bedriver offentlig persontrafik möjlighet att stärka sin prissättningskraft på de förbindelsesträckor för vilka ensamrätten har beviljats. De kan därmed för egen del minska behovet av det offentliga stöd som betalas ut för fullgörande av allmän trafikplikt. Värdet på ensamrätten motsvarar sålunda beloppet på det underskott i lönsamheten för järnvägsföretaget på grund av fullgörande av allmän trafikplikt vilket ska täckas med offentligt stöd såvida ensamrätt inte beviljas.

Värdet på ensamrätten beaktas i samband med regleringsorganets bedömning av den ekonomiska jämvikten genom att den ekonomiska effekt som den nya persontrafiken har på den offentliga trafik som tillhandahålls på en förbindelsesträcka som omfattas av ensamrätt inkluderas i kalkylen av den ekonomiska jämvikten för avtalet om allmän trafik. Då skulle man genom bedömning av den ekonomiska jämvikten se till att ny persontrafik som i tillräcklig mån är likadan som den offentliga trafik som tillhandahålls på en förbindelsesträcka som omfattas av ensamrätt och till sin omfattning tillräckligt väsentlig nekas tillträde till marknaden. Då skulle den nya trafiken äventyra den ekonomiska jämvikten för avtalet om ensamrätt. Även här beaktas de möjligheter som nämns i artikel 11.2 i genomförandeförordningen för regleringsorganet att föreslå ändringar i den nya trafiken.

4.5. Bedömning av väsentlig inverkan

Eftersom ny persontrafik på järnväg ofrånkomligen har konsekvenser för offentlig persontrafik med delvis samma kundunderlag, måste man försöka fastställa hur stora konsekvenser som ska anses vara väsentliga. I fastställandet av väsentlighetsgraden kan man utgå från det fullgörande järnvägsföretags och den behöriga myndighetens

⁹ Services of general economic interest (SGEI).

egna bedömningar: i verksamhetsplanen och avtalet om allmän trafik angivna kostnads- och omsättningskalkyler och i synnerhet den uppskattade variationsbredden för kostnader, omsättning och passagerarantal liksom årliga variationer som redan konstaterats vid tidpunkten för avtalets fullgörande. Värden för den nya persontrafikens inverkan på kostnader och omsättning som faller inom dessa variationsbredder, som parterna bedömt vara normala, kan inte anses vara väsentliga.

I fråga om effekter för det järnvägsföretag som fullgör avtalet kan man inte heller anse att en effekt som skulle innebära en högre avkastning än den kalkylerade rimliga avkastningen för all trafik som omfattas av avtalet under hela dess giltighetstid skulle vara väsentlig. När det i avtalet är fråga om ett avtal om allmän trafik som har direkttilldelats i enlighet med artikel 5.2, 5.4, 5.5 eller 5.6 i förordning (EG) nr 1370/2007, tillämpas på det i enlighet med artikel 6.1 det krav på rimlig avkastning på kapital¹⁰ som nämns i en bilaga till förordningen. För det fullgörande järnvägsföretaget utgör då den rimliga avkastningen räntabilitetens övre gräns för den trafik som tillhandahålls enligt avtalet. När den nya trafiken påverkar den offentliga persontrafiken på detta sätt och riktar sig mot järnvägsföretaget blir den kvarvarande lönsamheten mindre än den rimliga avkastningen även om den nya trafiken inte har en väsentlig inverkan. Sålunda kan en rimlig avkastning inte fungera som en minimiavkastning i bedömningen av den ekonomiska jämvikten som det järnvägsföretag som fullgör avtalet åtminstone ska uppnå. Dessutom är det svårt att tillämpa rimlig avkastning när man hyr materiel.

En bedömning av väsentlig inverkan görs i det enskilda fallet med beaktande av alla faktorer, och enskilda kriterier eller procentgränser som isolerats från övriga faktorer är inte betydelsefulla. En inverkan som är tillräcklig för att neka den nya trafiken tillträde till marknaden, dvs. en väsentlig inverkan, hamnar i de flesta fall i ett intervall där den nedre gränsen är en negativ avkastning strax under ett nollresultat för järnvägsföretaget under hela avtalsperioden och den övre gränsen är en avkastning precis under en sådan avkastningsnivå som järnvägsföretaget bevisligen ställt som minimiavkastning för sig själv och som i fråga om användning av egen materiel till sin nivå är jämförbar med en rimlig avkastning eller motsvarande för hyresmateriel. I detta sammanhang är det däremot i allmänhet inte nödvändigt att ingående fastställa en sådan avkastningsnivå enligt kriterierna för en rimlig avkastning. Gränsen för väsentlig inverkan dras i varje fall under denna avkastningsnivå.

Omständigheterna under perioden som ett avtal om offentlig persontrafik löper kan förändras från den ursprungliga planen. I bedömningen av den ekonomiska jämvikten beaktas enbart påverkan från ny trafik, och man tar således inte ställning till det ekonomiska slutresultatet av avtalet om offentlig trafik som sådant och inte heller risker i utvecklingen av affärsverksamheten.

Dessutom är det skäl att i viss mån hålla bedömningskriterierna neutrala i förhållande till hur riskfördelningen i avtalet har förverkligats. Om avtalets riskfördelning ritar effekten mot den behöriga myndigheten, kan storleksklassen på en väsentlig inverkan bedömas till exempel genom att man först simulerar en situation där effekten skulle rikta sig mot järnvägsföretaget. Därefter kan man separat bedöma de ekonomiska omständigheterna för den behöriga myndigheten. Här är det ofta fråga om dimensionering av offentligt stöd.

4.6. Den nya persontrafikens övriga effekter och beslut om tillträdesrätt till infrastrukturen

Förutom bedömning av den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmän trafik ska regleringsorganet enligt punkt 8 och 16 i inledningen och artikel 10.5 i genomförandeförordningen bedöma följande konsekvenser av ny persontrafik på järnväg:

¹⁰ Avkastning på eget kapital som är vanlig inom branschen i en viss medlemsstat, med hänsyn till den risk som kollektivtrafikföretaget tar eller undviker på grund av myndighetens ingripande.

- Nettofördelarna för kunderna på kort och medellång sikt.
- Inverkan på järnvägstrafikens prestanda och kvalitet.
- Inverkan på tidtabellsplaneringen av järnvägstrafiken.

Om regleringsorganet drar slutsatsen att den nya persontrafiken skulle äventyra den ekonomiska jämvikten, men samtidigt bedömer att den nya persontrafiken skulle innebära väsentliga nettofördelar för kunderna, får regleringsorganet enligt artikel 11.2 b utfärda rekommendationer till de behöriga myndigheterna rörande andra ändringar som inte är relaterade till den nya persontrafiken och som skulle möjliggöra beviljande av tillträdesrätt.

I bedömningen av inverkan på järnvägstrafikens prestanda och kvalitet samt tidtabellsplaneringen av järnvägstrafiken ska regleringsorganet framför allt använda sig av den bedömning bannätsförvaltaren lämnat till organet. Särskild bankapacitet samt eventuella prioritetsskyltar (t.ex. synergier inom persontrafiken som helhet) ska också beaktas.

Konsekvenser för nettofördelar för kunder och järnvägstrafikens prestanda, kvalitet och tidtabellsplanering är tilläggfaktorer som kan tas i beaktande i beslutet parallellt med resultatet av bedömningen av den ekonomiska jämvikten. Dessa har i sig ingen direkt inverkan på bedömningen av den ekonomiska jämvikten, men de kan eventuellt mildra eller stärka betydelsen av effekten på den ekonomiska jämvikten i beslutet om tillträdesrätt till järnvägsinfrastrukturen.

Tilläggskriterierna innebär att det inte är ändamålsenligt att ge en aktör tillträde till marknaden om denne skulle ha en väsentligen försvagande inverkan på järnvägstrafikens prestanda, till exempel på grund av överbelastning av kapaciteten. Däremot granskar bedömningen av den ekonomiska jämvikten även möjligheten att anpassa omfattningen av den trafik som tillhandahålls enligt ett avtal om allmän trafik, varpå kapacitet skulle kunna frigöras. Slutligen får bannätsförvaltaren möjlighet att granska frågan även när kapaciteten fördelas. Det är möjligt att den nya persontrafiken skulle minska antalet passagerare på de rutter som omfattas av avtalet om allmän trafik eller på alternativa rutter. Detta skulle kanske kunna hända om kapaciteten på en del av bannätet som omfattas av avtalet skulle överskridas till följd av att ny persontrafik ges tillträde till marknaden på så vis att det får en väsentlig negativ inverkan på bannätets prestanda, till exempel i fråga om restider.

Nettofördelar för kunder är faktorer på grund av vilka man i första hand ger den behöriga myndigheten en rekommendation och de ingår inte i bedömningen av den ekonomiska jämvikten. I internationella bedömningar har till exempel ett lägre pris, tätare trafikering samt kortare restid ansetts vara nettofördelar. När nettofördelarna är väsentliga kan de tillsammans beaktas som en faktor i första hand när man drar upp gränsen för när inverkan på den ekonomiska jämvikten ska anses vara så väsentlig att den innebär att den nya trafiken nekats tillträde till marknaden.

4.7. Regleringsorganets möjlighet att föreslå ändringar i den nya persontrafiken

Enligt artikel 11.2 a i genomförandeförordningen ska regleringsorganet, när det är lämpligt, föreslå eventuella ändringar av den föreslagna nya persontrafiken, om den ekonomiska jämvikten annars skulle äventyras. Exempel som anges i punkten på sådana eventuella ändringar är ändringar av turtäthet, tåglägen, mellanliggande stopp eller tidtabell. Denna lista är exempel på villkor som regleringsorganet kan ställa för att ansökan om tillträdesrätt ska godkännas och är inte uttömmande.

I en situation där efterfrågan på ny persontrafik skulle överlappa med efterfrågan på offentlig trafik och ska anses äventyra den ekonomiska jämvikten för avtalet, skulle

regleringsorganet kunna tillåta den nya persontrafiken till exempel under förutsättning att vissa av de mellanliggande stoppen längs en rutt som överlappar den offentliga trafiken slopas.

4.8. Avgift för bedömning av ekonomisk jämvikt

För bedömningen tar regleringsorganet ut en avgift av den enhet som begär att den ekonomiska jämvikten bedöms. Storleken på avgiften framgår av kommunikationsministeriets förordning om avgiftsbelagda prestationer som gäller transport och grundar sig på tiden som används till behandlingen av ärendet samt på regleringsorganets gällande timtaxa. Dessutom riktas kostnaderna för eventuella utredningar som skaffas från utomstående sakkunnigorganisationer (t.ex. utredning av efterfrågefleksibilitet) till den som begärt bedömningen från och med den tidpunkt då dessa kostnader har införts i kommunikationsministeriets förordning om avgiftsbelagda prestationer som gäller transport.