RÅDETS FØRSTEBEHANDLINGSHOLDNING (EU) Nr. 8/2012

med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (omarbejdning)

Vedtaget af Rådet den 8. marts 2012

(EØS-relevant tekst)

(2012/C 108 E/02)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ([1]),

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ([2]),

efter den almindelige lovgivningsprocedure ([3]), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner ([4]), Rådets direktiv 95/18/EF af 19. juni 1995 om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder ([5]) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur ([6]) er blevet væsentligt ændret. Eftersom det er nødvendigt at foretage yderligere ændringer, bør nævnte direktiver af hensyn til klarheden omarbejdes og sammenskrives i en enkelt retsakt.

(2) En større integration af Unionens transportsektor er et vigtigt led i gennemførelsen af det indre marked; jernbanerne udgør en væsentlig del af Unionens transportsektor og bestræbelserne på at opnå bæredygtig mobilitet.

(3) Det er vigtigt, at jernbanerne gøres mere effektive, så de kan integreres i et konkurrencemarked, idet der dog tages hensyn til deres særlige karakter.

(4) Medlemsstater, hvor en betydelig del af jernbanetrafikken foregår med tredjelande, der har samme sporvidde, men en anden sporvidde end Unionens hovedjernbanenet, bør kunne have specifikke driftsregler til sikring både af koordinationen mellem medlemsstaternes infrastrukturforvaltere og de pågældende tredjelandes infrastrukturforvaltere samt redelig konkurrence mellem jernbanevirksomhederne.

(5) For at gøre jernbanetransporten effektiv og konkurrencedygtig i forhold til de andre transportformer bør medlemsstaterne sikre, at jernbanevirksomhederne har status som selvstændige virksomheder, således at de kan drives forretningsmæssigt og tilpasse sig markedsbehovene.

(6) Aktionærer i jernbanevirksomheder bør i overensstemmelse med medlemsstaternes selskabsret vedrørende tilsynsførende organer i private aktieselskaber kunne kræve forhåndsgodkendelse af større ledelsespolitiske afgørelser, f.eks. vedrørende erhvervelser, investeringer og strategi. De tilsynsførende organers beføjelser i henhold til medlemsstaternes selskabsret, herunder udnævnelse af bestyrelsesmedlemmer, bør ikke berøres af dette direktiv.

(7) For at sikre den fremtidige udvikling og en effektiv drift af jernbanenettet bør driften af transportydelserne og forvaltningen af infrastrukturen adskilles. Under denne forudsætning er det nødvendigt, at disse to aktiviteter forvaltes særskilt og har hver sit regnskab. På betingelse af at kravene om adskillelse er opfyldt, at der ikke opstår nogen interessekonflikt og at fortroligheden af forretningsmæssigt følsomme oplysninger garanteres, bør infrastrukturforvalterne have mulighed for at få bestemte administrative opgaver, såsom opkrævning af afgifter, udført af enheder, der ikke er aktive på jernbanetransportmarkederne.

(8) Ved anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser på jernbanevirksomhed skal der tages hensyn til denne sektors særlige karakteristika.

(9) For at stimulere konkurrencen i forbindelse med drift af transportydelser og dermed opnå større komfort og bedre service til brugerne bør medlemsstaterne bevare det almindelige ansvar for udvikling af passende jernbaneinfrastruktur.

([1]) EUT C 132 af 3.5.2011, s. 99.
([2]) EUT C 104 af 2.4.2011, s. 53.
([3]) Europa-Parlamentets holdning af … (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets førstebehandlingsholdning af 8.3.2012. Europa-Parlamentets holdning af … (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af … (endnu ikke offentliggjort i EUT).
([4]) EFT L 237 af 24.8,1991, s. 25.
([5]) EFT L 143 af 27.6.1995, s. 70.
([6]) EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29.

(10) Da der ikke findes fælles regler for fordelingen af infrastrukturomkostninger, bør medlemsstaterne efter høring af infrastrukturforvalteren fastsætte regler for jernbanevirksomhedernes betaling af afgifter for brug af jernbaneinfrastrukturen. Disse regler bør ikke forskelsbehandle mellem jernbanevirksomhederne.

(11) Medlemsstaterne bør sørge for, at infrastrukturforvalterne og de eksisterende offentligt ejede eller kontrollerede jernbanevirksomheder har en sund økonomisk struktur under behørig hensyntagen til Unionens statsstøtteregler. Dette berører ikke medlemsstaternes kompetence med hensyn til infrastrukturplanlægning og -finansiering.

(12) Ansøgere bør have mulighed for at udtale sig om virksomhedsplanens indhold for så vidt angår brug, tilrådighedsstillelse og udvikling af infrastrukturen. Dette bør ikke nødvendigvis indebære videregivelse af hele den virksomhedsplan, som infrastrukturforvalteren har udarbejdet.

(13) Eftersom private sportilslutninger, herunder sidespor og spor på private industrianlæg, ikke indgår i jernbaneinfrastrukturen som defineret i dette direktiv, bør forvaltere af en sådan infrastruktur ikke være omfattet af de forpligtelser, der pålægges infrastrukturforvalterne i henhold til dette direktiv. Dog bør der sikres adgang til sportilslutninger uanset deres ejerforhold, hvis de er nødvendige for at få adgang til servicefaciliteter, som er væsentlige for levering af transportydelser, og hvis de benyttes eller kunne benyttes af mere end én slutbruger.

(14) En medlemsstat bør kunne beslutte at dække udgifterne til infrastruktur på anden måde end ved direkte statsfinansiering, f.eks. ved offentlig-private partnerskaber eller finansiering fra den private sektor.

(15) Infrastrukturforvalteres regnskaber bør udvise balance over et rimeligt tidsrum, som, når det er fastsat, vil kunne overskrides i særlige tilfælde, såsom en større og pludselig forværring af den økonomiske situation i en medlemsstat, der i væsentlig grad påvirker trafikken på dens infrastruktur eller niveauet for den disponible offentlige finansiering.

(16) Til en effektiv godstrafik og navnlig den grænseoverskridende del heraf kræves det, at der tages skridt til at åbne markedet.

(17) For at sikre, at denne ret til adgang til jernbaneinfrastrukturen anvendes på en ensartet måde og uden forskelsbehandling i hele Unionen, bør der indføres licens for jernbanevirksomheder.

(18) På de strækninger, hvor toget standser undervejs, bør nye operatører have tilladelse til at medtage og afsætte passagerer undervejs, således at det sikres, at disse operationer er økonomisk levedygtige, og det undgås, at potentielle konkurrenter stilles ringere end de etablerede jernbanevirksomheder.

(19) Indførelsen af sådanne nye frit tilgængelige internationale passagerruter med stop undervejs som nævnt ovenfor bør ikke bruges til at åbne markedet for indenlands passagertransport, men bør udelukkende sigte på stop, der støtter den internationale rute. Hovedformålet med de nye transportydelser bør være international passagertransport. Ved vurderingen af, om dette er rutens hovedformål, bør der tages hensyn til kriterier som f.eks. omsætningsandel samt volumen, beregnet på grundlag af mængden af transporterede indenlandske eller internationale passagerer, samt rutens længde. Vurderingen af, hvad der er rutens hovedformål, bør foretages af det relevante nationale tilsynsorgan efter anmodning fra en berørt part.

(20) Efter Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej [1] kan medlemsstaterne og de lokale myndigheder tildele kontrakter om offentlig tjeneste, som kan indbefatte enerettigheder for driften af visse ruter. Det er derfor nødvendigt at sikre, at der er overensstemmelse mellem bestemmelserne i nævnte forordning og princippet om, at international passagertransport åbnes for konkurrence.

(21) Åbning af international passagertransport for konkurrence kan få følger for tilrettelæggelsen og finansieringen af passagertransport med jernbane, der er omfattet af en kontrakt om offentlig tjeneste. Medlemsstaterne bør have mulighed for at begrænse retten til markedsadgang, hvis der er risiko for, at denne ret vil skabe ubalance i den økonomiske ligevægt i disse kontrakter om offentlig tjeneste, og hvis det eller de relevante tilsynsorganer, på grundlag af en objektiv økonomisk analyse efter anmodning fra de kompetente myndigheder, der tildelte kontrakten om offentlig tjeneste, godkender en sådan begrænsning.

(22) Ved vurderingen af, om der er risiko for ubalance i den økonomiske ligevægt i kontrakten om offentlig tjeneste, bør der tages hensyn til forud fastlagte kriterier som f.eks. indvirkningen på rentabiliteten af ruter, der er omfattet af en kontrakt om offentlig tjeneste, herunder de deraf følgende indvirkninger på nettoomkostningerne for den kompetente offentlige myndighed, som tildelte kontrakten, passagerernes efterspørgsel, billetpriser, billetordninger, og for den forslåede nye rute antal stop på begge sider af grænsen og deres beliggenhed, samt køreplan og antal afgange. I overensstemmelse med en sådan vurdering og afgørelsen fra det relevante tilsynsorgan

[1] EUT L 315 af 3.12.2007, s. 1.

bør medlemsstaterne kunne tillade, ændre eller afvise ansøgningen om adgang til en rute med international passagertransport, herunder opkræve en afgift af operatøren af en ny rute med international passagertransport i henhold til den økonomiske analyse og i overensstemmelse med EU-retten og principperne om ligebehandling og ikke-forskelsbehandling.

(23) For at bidrage til udførelse af passagertransport på strækninger, der opfylder en forpligtelse til offentlig tjeneste, bør medlemsstater have mulighed for at give myndigheder med ansvar for sådanne tjenester tilladelse til at opkræve en afgift på passagertransport, som henhører under disse myndigheders kompetenceområde. Denne afgift bør bidrage til finansiering af forpligtelser til offentlig tjeneste, som er omfattet af kontrakter om offentlig tjeneste.

(24) Tilsynsorganet bør i sin optræden undgå enhver form for interessekonflikt og mulig inddragelse i forbindelse med tildeling af den pågældende kontrakt om offentlig tjeneste. Tilsynsorganets beføjelser bør udvides til også at omfatte vurdering af formålet med en international rute og, hvor det er relevant, af den mulige økonomiske betydning for eksisterende kontrakter om offentlig tjeneste.

(25) Med henblik på at investere i tjenester, der anvender infrastruktur til særlige formål, f.eks. højhastighedsforbindelser, har ansøgere behov for retssikkerhed i betragtning af de omfattende og langsigtede investeringer, der er tale om.

(26) Tilsynsorganerne bør udveksle oplysninger og, hvis det i enkelte tilfælde er relevant, samordne principper for og praksis med hensyn til at vurdere, om der opstår økonomisk ubalance i en kontrakt om offentlig tjeneste. De bør gradvis udarbejde retningslinjer på grundlag af deres erfaringer.

(27) For at sikre loyal konkurrence mellem jernbanevirksomhederne og fuld gennemsigtighed og adgang til og levering af ydelser uden forskelsbehandling, bør transportydelser og drift af servicefaciliteter adskilles. På den baggrund er det nødvendigt, at disse to aktivitetsformer forvaltes uafhængigt, når operatøren af servicefaciliteten tilhører et organ eller en virksomhed, som også er aktiv(t) og har en dominerende stilling på nationalt niveau på mindst ét af de jernbanetransportmarkeder med henblik på godstransport eller personbefordring, hvor faciliteten benyttes. En sådan uafhængighed bør ikke indebære oprettelse af et særskilt organ eller en særskilt virksomhed for servicefaciliteterne.

(28) Grænseoverskridende aftaler mellem medlemsstater og tredjelande bør medvirke til at give lige markedsadgang for Unionens og tredjelandes jernbanevirksomheder på gensidig basis.

(29) For at sikre pålidelige og tilstrækkelige ydelser er det nødvendigt at sikre, at jernbanevirksomhederne til enhver tid opfylder visse krav med hensyn til deres hæderlighed, finansielle kapacitet og faglige kompetence.

(30) For at beskytte kunderne og tredjemand er det afgørende, at det sikres, at jernbanevirksomhederne er tilstrækkeligt forsikret til dækning af deres erstatningsansvar. Dækning af erstatningsansvar i tilfælde af uheld ved hjælp af en garanti stillet af en bank eller anden virksomhed bør også tillades, forudsat at denne dækning ydes på markedsvilkår ikke medfører statsstøtte og ikke indeholder elementer af forskelsbehandling af andre jernbanevirksomheder.

(31) En jernbanevirksomhed bør også være forpligtet til at overholde national ret og EU-retten om jernbanedrift, som anvendes på ikke-diskriminerende vis og har til formål at sikre, at den kan drive sin virksomhed fuldstændig sikkert og med behørig hensyntagen til sundhed, sociale vilkår og arbejdstagernes og forbrugernes rettigheder på specifikke strækninger.

(32) Procedurerne for udstedelse, opretholdelse og ændring af licenser til jernbanevirksomheder bør være gennemsigtige og i overensstemmelse med princippet om ikke-diskrimination.

(33) For at sikre gennemsigtighed og ikke-diskriminerende adgang til jernbaneinfrastruktur og til tjenesteydelser i servicefaciliteter for alle jernbanevirksomheder, bør alle oplysninger, der er nødvendige for at kunne udnytte adgangsretten, offentliggøres i en netvejledning.

(34) Hensigtsmæssige kapacitetstildelingsordninger for jernbaneinfrastruktur kombineret med konkurrencedygtige operatører vil give en bedre fordeling af transporten på de forskellige transportformer.

(35) Infrastrukturforvaltere bør tilskyndes til at mindske niveauet for adgangsafgifter og omkostningerne ved at stille infrastruktur til rådighed, f.eks. i form af bonusser til administrerende direktører.

(36) Medlemsstaternes pligt til at sikre, at infrastrukturforvalternes præstationsmål og indtægter på mellemlang og lang sigt realiseres gennem en kontraktmæssig aftale mellem den kompetente myndighed og infrastrukturforvalteren, bør ikke berøre medlemsstaternes kompetence til planlægning og finansiering af jernbaneinfrastruktur.

(37) Tilskyndelse til optimal udnyttelse af jernbaneinfrastrukturen medvirker til at nedbringe samfundets omkostninger ved transport.

(38) De metoder til forholdsmæssig fordeling af omkostningerne, som infrastrukturforvalterne fastlægger, bør baseres på den mest nøjagtige foreliggende viden om, hvad der har forårsaget omkostningerne og bør fordele omkostningerne forholdsmæssigt i forbindelse med de forskellige tjenesteydelser, der tilbydes jernbanevirksomhederne, og, hvor det er relevant, med typerne af jernbanekøretøjer.

(39) Hensigtsmæssige afgiftsordninger for jernbaneinfrastruktur kombineret med hensigtsmæssige afgiftsordninger for anden transportinfrastruktur samt konkurrencedygtige operatører bør resultere i en optimal balance mellem forskellige transportformer på et bæredygtigt grundlag.

(40) Når der opkræves tillæg, bør infrastrukturforvalteren definere forskellige markedssegmenter, hvis omkostningerne i forbindelse med levering af transportydelser, deres markedspriser eller deres krav til servicekvalitet er meget forskellige.

(41) Afgifts- og kapacitetstildelingsordningerne bør give alle virksomheder lige adgang uden forskelsbehandling og i videst muligt omfang imødekomme alle brugeres og trafiktypers behov på en retfærdig og ikke-diskriminerende måde. Sådanne ordninger bør tillade loyal konkurrence inden for jernbanetransporten.

(42) Inden for de rammer, der fastlægges af medlemsstaterne, bør afgifts- og kapacitetstildelingsordninger tilskynde jernbaneinfrastrukturforvaltere til at optimere udnyttelsen af deres infrastruktur.

(43) Kapacitetstildelingsordningerne bør give jernbanevirksomhederne klare og konsekvente økonomiske signaler, på grundlag af hvilke de kan træffe rationelle beslutninger.

(44) Enhver afgiftsordning vil sende økonomiske signaler til brugerne. Det er vigtigt, at signalerne til jernbanevirksomhederne er konsekvente og kan danne grundlag for rationelle beslutninger.

(45) Rullestøj forårsaget af bremseklodser med støbejernsteknologi, som anvendes i godsvogne, er en af de årsager til støjemission, som vil kunne reduceres med passende tekniske løsninger. Støjdifferentierede infrastrukturafgifter bør især anvendes i forbindelse med godsvogne, som ikke overholder kravene i Kommissionens beslutning 2006/66/EF af 23. december 2005 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet rullende materiel — støj i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog ([1]). Hvis en sådan differentiering påfører infrastrukturforvalteren indtægtstab, bør dette ske med forbehold af Unionens statsstøtteregler.

(46) For at fremskynde installationen af det europæiske togkontrolsystem (ETCS) i lokomotiverne bør infrastrukturforvalterne kunne ændre afgiftssystemet med en midlertidig differentiering for tog udstyret med ECTS. Infrastrukturforvalterne bør kunne sikre, at en sådan differentiering ikke medfører indtægtstab.

(47) Under hensyntagen til brugernes eller de potentielle brugeres behov for at planlægge deres virksomhed og til kundernes og bidragydernes behov er det vigtigt, at infrastrukturforvalterne sikrer, at jernbaneinfrastrukturkapacitet tildeles på en sådan måde, at det afspejler behovet for at opretholde og forbedre driftssikkerheden for jernbanetransport.

(48) Jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere bør have incitamenter til at sikre færrest mulige forstyrrelser på nettet og til at forbedre dets resultater.

(49) Medlemsstaterne bør have mulighed for at tillade købere af jernbanetransportydelser at deltage direkte i kapacitetstildelingsprocessen.

(50) Det er vigtigt at tage hensyn til både de godkendte ansøgeres og infrastrukturforvalterens krav.

(51) Det er vigtigt at maksimere den fleksibilitet, infrastrukturforvaltere råder over med hensyn til tildeling af infrastrukturkapacitet, men dette bør ske under hensyntagen til nødvendigheden af at imødekomme ansøgernes rimelige behov.

(52) Kapacitetstildelingsprocessen bør hindre, at der pålægges andre virksomheder, som har eller vil anmode om at få ret til at benytte infrastrukturen til at udvikle deres aktiviteter, unødvendige begrænsninger.

(53) Der må ved udformningen af kapacitetstildelings- og afgiftsordningerne eventuelt tages hensyn til det forhold, at forskellige elementer i jernbaneinfrastrukturnettet kan være konstrueret med henblik på forskellige hovedbrugere.

(54) Eftersom forskellige brugere og kategorier af brugere ofte har forskellig indvirkning på infrastrukturkapaciteten, må de forskellige transporttjenesters behov afvejes korrekt.

([1]) EUT L 37 af 8.2.2006, s. 1.

(55) Transporttjenester, der udføres på kontrakt for offentlige myndigheder, kan nødvendiggøre særlige regler for fortsat at være attraktive for brugerne.

(56) Afgifts- og kapacitetstildelingsordningerne bør tage hensyn til virkningerne af den voksende mætning af infrastrukturkapaciteten og den knaphed på infrastrukturkapacitet, der kan blive slutresultatet.

(57) I de forskellige tidsrammer for planlægningen af trafiktyper bør det sikres, at ansøgninger om infrastrukturkapacitet, der indgives efter færdiggørelsen af den årlige køreplan, kan imødekommes.

(58) For at opnå et optimalt resultat for operatører og trafiktyper bør der forlanges en gennemgang af infrastrukturkapacitetsudnyttelsen, hvis en samordning af ansøgninger om kapacitet er påkrævet for at imødekomme brugernes behov.

(59) I betragtning af infrastrukturforvalteres monopolstilling bør det kræves af dem, at de gennemgår den disponible infrastrukturkapacitet og metoderne til at forbedre den, hvis det ved tildelingen af infrastrukturkapacitet ikke er muligt at imødekomme brugernes krav.

(60) Manglende information om andre jernbanevirksomheders ansøgninger og om begrænsninger i systemet kan gøre det vanskeligt for jernbanevirksomheder at optimere deres ansøgninger om infrastrukturkapacitet.

(61) Det er vigtigt at sikre bedre samordning af tildelingsordningerne for at gøre jernbanerne mere attraktive for trafik, der benytter mere end én infrastrukturforvalters net, og for international trafik.

(62) Det er vigtigt at minimere de konkurrencefordrejninger, der kan opstå mellem jernbaneinfrastrukturer eller mellem transportformer som følger af væsentlige forskelle i afgiftsprincipperne.

(63) Det bør afgrænses nærmere, hvilke elementer i infrastrukturtjenesten der er afgørende for, at en operatør kan levere en transportydelse, og som bør stilles til rådighed mod betaling af minimumsadgangsafgifter.

(64) Det er nødvendigt at investere i jernbaneinfrastruktur, og infrastrukturafgiftsordningerne bør give infrastrukturforvaltere incitamenter til at gøre de fornødne investeringer økonomisk rentable.

(65) For at kunne fastlægge infrastrukturafgifter på passende og retfærdige niveauer er det nødvendigt, at infrastrukturforvalterne registrerer og fastsætter værdien af deres aktiver og danner sig et klart indtryk af de omkostningsbestemmende faktorer ved infrastrukturens drift.

(66) Det bør sikres, at der tages hensyn til eksterne omkostninger, når der træffes beslutninger på transportområdet, og at afgifterne på jernbaneinfrastruktur kan bidrage til internaliseringen af eksterne omkostninger på en sammenhængende og afbalanceret måde for alle transportformer.

(67) Det er vigtigt at sikre, at afgifter for indenlandsk og international trafik fastsættes således, at jernbanerne fortsat kan imødekomme markedets behov. Følgelig bør infrastrukturafgifterne fastsættes på et niveau svarende til de omkostninger, der påløber direkte som følge af jernbanedriften.

(68) Det samlede niveau for dækningen af omkostningerne gennem infrastrukturafgifter indvirker på behovet for offentlig støtte. Medlemsstaterne kan i varierende omfang kræve dækning af de samlede omkostninger. Enhver infrastrukturafgiftsordning bør dog sikre, at den trafik, der som et mindstemål kan dække de meromkostninger, den medfører, kan benytte jernbanenettet.

(69) Jernbaneinfrastruktur er et naturligt monopol, og det er derfor nødvendigt at give infrastrukturforvaltere incitamenter til at nedbringe omkostningerne og forvalte deres infrastruktur effektivt.

(70) Der bør opnås en udvikling af jernbanetransporten, bl.a. ved at anvende de disponible EU-instrumenter, dog med forbehold af allerede fastlagte prioriteringer.

(71) Rabatter til jernbanevirksomheder bør være baseret på de reelle administrative besparelser, der er opnået, herunder navnlig besparelser i transaktionsomkostninger. Rabatter kan endvidere gives til at fremme en effektiv anvendelse af infrastrukturen.

(72) Jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere bør have incitamenter til at sikre færrest mulige forstyrrelser på nettet.

(73) Tildelingen af kapacitet er forbundet med en omkostning for infrastrukturforvalteren, og der bør kræves sikkerhed for dækning af en sådan omkostning.

(74) For at sikre en effektiv forvaltning og en rimelig og ikkediskriminerende anvendelse af jernbaneinfrastrukturen er det påkrævet, at der oprettes et tilsynsorgan, der tilser, at bestemmelserne i dette direktiv overholdes, og fungerer som klageinstans uanset muligheden for at foretage en retlig prøvelse. Et sådant tilsynsorgan bør kunne håndhæve sine anmodninger om oplysninger og sine afgørelser ved hjælp af passende sanktioner.

(75) Finansieringen af tilsynsorganet bør sikre dets uafhængighed og bør stamme enten fra statsbudgettet eller fra bidrag fra sektoren, som opkræves obligatorisk under overholdelse af principperne om rimelighed, gennemsigtighed, ikke-forskelsbehandling og proportionalitet.

(76) Det er nødvendigt, at der træffes særlige foranstaltninger for at tage hensyn til visse medlemsstaters geopolitiske og geografiske situation og til jernbanesektorens særlige organisation i forskellige medlemsstater, samtidigt med, at det indre markeds integritet sikres.

(77) For at tage hensyn til udviklingen på jernbanemarkedet bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår tekniske ændringer af de oplysninger, som skal forelægges af virksomheder, der ansøger om licens, af listen over kategorier af forsinkelser, af planen for tildelingsprocessen og af de regnskabsoplysninger, der skal forelægges tilsynsorganerne. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.

(78) Kommissionen bør tillægges gennemførelsesbeføjelser for at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette direktiv. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser ([1]).

(79) Målene for dette direktiv, nemlig fremme af udviklingen af jernbanerne i Unionen, fastsættelse af hovedprincipperne for udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og koordinering af medlemsstaternes ordninger vedrørende tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og afgifter for brug heraf, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, dels fordi udstedelsen af sådanne licenser og driften af væsentlige dele af jernbanenettene har helt klare internationale aspekter, dels fordi der skal tages hensyn til behovet for at sikre retfærdige og ikke-diskriminerende vilkår for adgangen til infrastrukturen, og kan derfor på grund af deres grænseoverskridende aspekter bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

([1]) EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13.

(80) Forpligtelsen til at gennemføre nærværende direktiv i national ret bør kun omfatte de bestemmelser, hvori der er foretaget indholdsmæssige ændringer i forhold til de tidligere direktiver. Forpligtelsen til at gennemføre de bestemmelser i nærværende direktiv, hvori der stort set ikke er foretaget ændringer i forhold til de tidligere direktiver, følger af sidstnævnte direktiver.

(81) Medlemsstater, der ikke har noget jernbanesystem og ikke umiddelbart har udsigt til at få det, ville være underlagt en uforholdsmæssig og overflødig forpligtelse, hvis de skulle gennemføre kapitel II og IV i dette direktiv i national lovgivning. Sådanne medlemsstater bør derfor fritages fra denne forpligtelse.

(82) I overensstemmelse med punkt 34 i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning ([2]) tilskyndes medlemsstaterne til, både i egen og Unionens interesse, at udarbejde og offentliggøre deres egne oversigter, der så vidt muligt viser overensstemmelsen mellem dette direktiv og gennemførelsesforanstaltningerne.

(83) Dette direktiv bør ikke berøre ikke de tidsfrister, der er anført i bilag IX, del B, for medlemsstaternes gennemførelse af de tidligere direktiver —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

KAPITEL I

GENERELLE BESTEMMELSER

Artikel 1

Genstand og anvendelsesområde

1. Dette direktiv fastlægger:

a) de gældende regler for forvaltningen af jernbaneinfrastruktur og for jernbanetransportaktiviteter, som udøves af jernbanevirksomheder, der er etableret eller etablerer sig i en medlemsstat, som beskrevet i kapitel II

b) de kriterier, der gælder for en medlemsstats udstedelse, fornyelse og ændring af licenser til jernbanevirksomheder, som er etableret, eller som vil etablere sig i Unionen, som beskrevet i kapitel III

c) de principper og procedurer, der gælder for fastsættelse og opkrævning af jernbaneinfrastrukturafgifter og tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet, som beskrevet i kapitel IV.

([2]) EUT C 321 af 31.12.2003, s. 1.

2. Dette direktiv finder anvendelse på infrastruktur, der anvendes til indenlandsk og international jernbanetransport.

Artikel 2

Undtagelser fra anvendelsesområdet

1. Kapitel II finder ikke anvendelse på jernbanevirksomheder, som kun forestår transport i byer og forstæder samt regional transport på lokale og regionale særskilte banenet til befordring på jernbaneinfrastrukturer eller på net, der kun er beregnet til jernbanetransport i byer og forstæder.

Uanset første afsnit gælder det, at hvis en sådan jernbanevirksomhed står under direkte eller indirekte kontrol af en virksomhed eller en anden enhed, der udfører eller integrerer andre jernbanetransportydelser end transport i byer og forstæder samt regional transport, finder artikel 4 og 5 anvendelse. Artikel 6 finder desuden anvendelse på en sådan jernbanevirksomhed for så vidt angår forbindelserne mellem jernbanevirksomheden og den virksomhed eller enhed, som direkte eller indirekte kontrollerer den.

2. Medlemsstaterne kan undtage følgende fra anvendelsen af kapitel III:

a) virksomheder, som kun udfører jernbanepassagertransport på lokal og regional særskilt jernbaneinfrastruktur

b) virksomheder, som kun udfører jernbanepassagertransport i byer og forstæder

c) virksomheder, som kun udfører regional godstransport

d) virksomheder, som kun udfører godstransport på privatejet jernbaneinfrastruktur, som udelukkende eksisterer til brug for infrastrukturejeren til dennes egen godstransport.

3. Medlemsstaterne kan undtage følgende fra anvendelsen af artikel 7, 8 og 13 samt kapitel IV:

a) lokale og regionale særskilte net til passagertransport på jernbaneinfrastruktur

b) net, der kun er beregnet til jernbanepassagertransport i byer og forstæder

c) regionale net, som kun anvendes til regional godstransport af en jernbanevirksomhed, som ikke er omfattet af stk. 1, indtil en anden ansøger anmoder om kapacitet på dette net

d) privatejet jernbaneinfrastruktur, der udelukkende er anlagt til brug for infrastrukturejeren til dennes egne godsoperationer

4. Medlemsstaterne kan undtage lokale og regionale jernbaneinfrastrukturer, som ikke har strategisk betydning for jernbanemarkedets funktion, fra anvendelsen af artikel 8, stk. 3, og lokale jernbaneinfrastrukturer, som ikke har strategisk betydning for jernbanemarkedets funktion, fra anvendelsen af kapitel IV, jf. dog stk. 3. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om, at de agter at undtage sådanne jernbaneinfrastrukturer. Kommissionen træffer efter rådgivningsproceduren i artikel 62, stk. 2, afgørelse om, hvorvidt den pågældende jernbanestruktur kan anses for at være uden strategisk betydning set i lyset af de berørte strækningers længde, deres udnyttelsesgrad og den trafikmængde, som eventuelt vil kunne blive påvirket.

5. Medlemsstaterne kan undtage køretøjer, der anvendes eller er beregnet til at skulle anvendes til og fra tredjelande på et net, hvis sporvidde afviger fra hovedjernbanenettet i Unionen, fra anvendelsen af artikel 31, stk. 5.

6. Medlemsstaterne kan træffe afgørelse om perioder og frister for planen for kapacitetstildeling, som er forskellige fra dem, der er omhandlet i artikel 43, stk. 2, bilag VI, punkt 2, litra b), og bilag VII, punkt 3, 4 og 5, for de kanaler, der skal etableres i samarbejde med tredjelandes infrastrukturforvaltere, på et net, hvis sporvidde afviger fra hovedjernbanenettet i Unionen.

7. Hvis det er nødvendigt for at sikre en redelig konkurrence, kan medlemsstaterne beslutte at offentliggøre de afgiftsrammer og -regler, der specifikt finder anvendelse på internationale godstransporttjenester til og fra tredjelande på et net med en anden sporvidde end sporvidden på Unionens hovedjernbanenet, med andre instrumenter og frister end dem, der er nævnt i artikel 29, stk. 1.

8. Medlemsstaterne kan undtage jernbaneinfrastruktur, hvis sporvidde afviger fra hovedjernbanenettet i Unionen, og som forbinder en medlemsstats stationer ved grænsen med et tredjelands område, fra anvendelsen af kapitel IV.

9. Bortset fra artikel 6, stk. 1, artikel 6, stk. 4, og artikel 10, 11, 12 og 28 finder dette direktiv ikke anvendelse på virksomheder, hvis togaktivitet udelukkende omfatter pendultrafik med vejkøretøjer gennem tunneller under havet, og transportvirksomhed i form af pendultrafik med vejkøretøjer gennem sådanne tunneller.

10. Medlemsstaterne kan undlade at anvende kapitel II, bortset fra dette direktivs artikel 14 og kapitel IV, for enhver jernbanebefordring i transit gennem Unionen.

Artikel 3

Definitioner

I dette direktiv gælder følgende definitioner:

1) »jernbanevirksomhed«: enhver offentlig eller privat virksomhed med licens i henhold til dette direktiv, hvis hovedaktivitet består i godstransport og/eller passagertransport med jernbane, og som er forpligtet til at sørge for trækkraften; udtrykket omfatter også virksomheder, der kun leverer trækkraft

2) »infrastrukturforvalter«: ethvert organ eller enhver virksomhed, der navnlig er ansvarlig for anlæg, forvaltning og vedligeholdelse af jernbaneinfrastruktur, herunder trafikstyring, togkontrol og signaler; infrastrukturforvalterens funktioner på et net eller en del af et net kan tildeles forskellige organer eller virksomheder

3) »jernbaneinfrastruktur«: elementerne i bilag I

4) »international godstransport«: transport af gods, hvor et tog krydser mindst en af en medlemsstats grænser; togstammer kan kobles sammen og/eller adskilles, og de forskellige sektioner kan have forskelligt oprindelses- og bestemmelsessted, når blot alle togvogne krydser mindst én grænse

5) »international passagertransport«: passagertransport, hvor et tog krydser mindst én grænse til en medlemsstat, og hvor hovedformålet er passagerbefordring mellem stationer i forskellige medlemsstater; togstammer kan kobles sammen og/eller adskilles, og de forskellige sektioner kan have forskelligt afgangs- og bestemmelsessted, når blot alle togvognene krydser mindst én grænse

6) »transport i byer og forstæder«: transportydelser, hvis hovedformål er opfyldelse af behovene i en by eller et byområde, herunder et grænseoverskridende byområde, samt transportbehovene mellem denne by eller dette byområde og forstæderne

7) »regional transport«: transportydelser, hvis hovedformål er opfyldelse af en regions transportbehov, herunder en grænseoverskridende region

8) »transit«: passage af Unionens område uden pålæsning eller aflæsning af varer og/eller uden optagning eller afsætning af passagerer på Unionens område

9) »servicefacilitet«: anlæg, herunder grunde, bygninger og udstyr, som er særligt indrettet, helt eller delvis, med henblik på levering af en eller flere af de ydelser, der er omhandlet i bilag II, punkt 2-4

10) »operatør af en servicefacilitet«: en offentlig eller privat enhed, der er ansvarlig for forvaltningen af en eller flere servicefaciliteter eller for leveringen af en eller flere af de ydelser til jernbanevirksomheder, der er omhandlet i bilag II, punkt 2-4

11) »grænseoverskridende aftale«: en aftale mellem to eller flere medlemsstater eller mellem medlemsstater og tredjelande, som skal gøre det lettere at levere grænseoverskridende jernbanetjenester

12) »licens«: en tilladelse udstedt af en licensudstedende myndighed til en virksomhed, hvorved dennes kapacitet til at udføre jernbanetransport som jernbanevirksomhed anerkendes. Denne kapacitet kan være begrænset til udførelsen af særlige former for transportydelser

13) »licensudstedende myndighed«: det organ, der er ansvarlig for udstedelsen af licenser i en medlemsstat

14) »kontraktmæssig aftale«: en aftale eller en tilsvarende ordning inden for rammerne af administrative eller reguleringsmæssige foranstaltninger

15) »rimelig fortjeneste«: en forrentning af egenkapital, der ligger på linje med de seneste års gennemsnitlige afkast i den pågældende sektor og tager hensyn til den risiko, herunder for indtægterne, eller fraværet af en sådan risiko, som operatøren af servicefaciliteten pådrager sig

16) »tildeling«: en infrastrukturforvalters tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet

17) »ansøger«: en jernbanevirksomhed eller en international sammenslutning af jernbanevirksomheder eller andre fysiske eller juridiske personer som f.eks. kompetente myndigheder i henhold til forordning (EF) nr. 1370/2007 og speditører samt operatører inden for kombineret transport, som har en almennyttig eller forretningsmæssig interesse i at købe infrastrukturkapacitet

18) »overbelastet infrastruktur«: en del af infrastruktur, hvor efterspørgslen efter infrastrukturkapacitet i visse perioder ikke kan imødekommes i fuldt omfang, selv ikke efter samordning af de forskellige ansøgninger om kapacitet

19) »kapacitetsforbedringsplan«: en foranstaltning eller række af foranstaltninger med en tidsplan for gennemførelsen til at afhjælpe de kapacitetsbegrænsninger, der er årsag til, at en del af infrastruktur erklæres for »overbelastet infrastruktur«

20) »samordning«: den proces, hvorved infrastrukturforvalteren og ansøgere forsøger at finde en løsning, hvis der foreligger indbyrdes modstridende ansøgninger om infrastrukturkapacitet

21) »rammeaftale«: en juridisk bindende generel offentlig- eller privatretlig aftale, der fastsætter en ansøgers og infrastrukturforvalterens rettigheder og forpligtelser i forbindelse med den infrastrukturkapacitet, der skal tildeles, og de afgifter, der skal opkræves, i et tidsrum, der strækker sig længere end en køreplansperiode

22) »infrastrukturkapacitet«: mulighed for at planlægge efterspurgte kanaler på en bestemt del af infrastrukturen i en vis periode

23) »net«: hele den jernbaneinfrastruktur, der forvaltes af en infrastrukturforvalter

24) »netvejledning«: den vejledning, der indeholder en detaljeret redegørelse for almindelige regler, tidsfrister, procedurer og kriterier for afgifts- og kapacitetstildelingsordningerne, herunder alle andre oplysninger, der er nødvendige for at kunne ansøge om infrastrukturkapacitet

25) »kanal«: den infrastrukturkapacitet, der er nødvendig for, at et tog kan køre fra et punkt til et andet i en bestemt periode

26) »køreplan«: de data, der fastlægger alle de af planen omfattede togs og det rullende materiels bevægelser på den relevante infrastruktur i den periode, køreplanen er i kraft.

KAPITEL II

UDVIKLING AF JERNBANERNE I UNIONEN

AFDELING 1

Forvaltningsmæssig uafhængighed

Artikel 4

Jernbanevirksomhedernes og infrastrukturforvalternes uafhængighed

1. Medlemsstaterne skal sikre, at jernbanevirksomheder, som direkte eller indirekte ejes eller kontrolleres af medlemsstaterne, med hensyn til ledelse, forvaltning, administration og intern administrativ, økonomisk og regnskabsmæssig kontrol har en uafhængig status, som navnlig sikrer dem særskilt kapital, budget og regnskabsføring i forhold til staten.

2. Infrastrukturforvalteren er ansvarlig for egen ledelse, forvaltning, administration og intern kontrol under overholdelse af de rammer og særlige regler for opkrævning og tildeling, som medlemsstaterne indfører.

Artikel 5

Forvaltning af jernbanevirksomheder efter kommercielle principper

1. Medlemsstaterne skal give jernbanevirksomhederne mulighed for at tilpasse deres aktiviteter til markedet og forvalte dem under deres ledelsesorganers ansvar med henblik på effektive og hensigtsmæssige transportydelser med de mindst mulige omkostninger for den krævede kvalitet.

Jernbanevirksomhederne skal uanset deres ejerforhold drives efter de principper, som gælder for kommercielle virksomheder. Dette omfatter også de forpligtelser til offentlig tjeneste, som medlemsstaterne pålægger dem, og de kontrakter om offentlig tjeneste, som de indgår med statens kompetente myndigheder.

2. Jernbanevirksomhederne vedtager selv deres aktivitetsprogrammer, herunder investerings- og finansieringsplaner. Disse programmer udformes med henblik på at opnå finansiel ligevægt i virksomhederne og at nå de øvrige mål for den tekniske, kommercielle og finansielle forvaltning; de skal desuden angive midlerne til gennemførelse af disse mål.

3. Med henvisning til de generelle politiske retningslinjer, som hver medlemsstat fastsætter, og under hensyntagen til de nationale planer eller kontrakter, eventuelt flerårige, herunder investerings- og finansieringsplaner, kan jernbanevirksomhederne navnlig frit:

a) fastlægge deres interne organisation, dog med forbehold af bestemmelserne i artikel 7, 29 og 39

b) føre kontrol med transportydelserne og disses markedsføring samt fastsætte tarifferne

c) træffe beslutninger vedrørende deres personale, aktiver og køb

d) udvikle deres markedsandel, skabe ny teknologi og nye transportydelser samt anvende nye driftsmetoder

e) påbegynde nye aktiviteter på områder, der har tilknytning til jernbanevirksomhed.

Dette stykke berører ikke forordning (EF) nr. 1370/2007.

AFDELING 2

Adskillelse af Infrastrukturforvaltning og transportvirksomhed og af forskellige former for transportvirksomhed

Artikel 6

Adskillelse af regnskaber

1. Medlemsstaterne skal sikre, at der føres og offentliggøres særskilte driftsregnskaber og balancer for aktiviteter i forbindelse med jernbanevirksomheders udførelse af transport og for aktiviteter i forbindelse med forvaltning af jernbaneinfrastrukturen. Statsstøtte, der ydes til et af disse to aktivitetsområder, må ikke overføres til det andet.

2. Medlemsstaterne kan desuden bestemme, at denne adskillelse skal indebære, at der skal være særskilte organisatoriske afdelinger i samme virksomhed, eller at forvaltningen af infrastruktur og transportvirksomhed skal varetages af særskilte enheder.

3. Medlemsstaterne skal sikre, at der føres og offentliggøres særskilte driftsregnskaber og balancer på den ene side for aktiviteter i forbindelse med jernbanegodstransport og på den anden side for aktiviteter i forbindelse med passagertransport. Offentlige midler, der udbetales til aktiviteter i forbindelse med transporttjenester som led i offentlig tjeneste, skal figurere særskilt i overensstemmelse med artikel 7 i forordning (EF) nr. 1370/2007, i de relevante regnskaber, og de må ikke overføres til aktiviteter i forbindelse med andre transporttjenester eller anden form for aktivitet.

4. Regnskaberne vedrørende de forskellige aktivitetsområder, der henvises til i stk. 1 og 3, skal føres således, at det er muligt at overvåge forbuddet mod overførsel af offentlige midler, der er betalt til et aktivitetsområde, til et andet.

Artikel 7

Uafhængighed i forbindelse med en infrastrukturforvalters væsentlige funktioner

1. Medlemsstaterne skal sikre, at de væsentlige funktioner vedrørende fastlæggelse af retfærdig og ikke-diskriminerende adgang til infrastruktur overdrages til organer eller virksomheder, der ikke selv udfører nogen form for jernbanetransport. Uanset strukturformer skal det fremgå, at denne målsætning er opfyldt.

De væsentlige funktioner omfatter:

a) beslutningstagning i forbindelse med kanaltildeling, herunder både fastlæggelse og vurdering af, hvad der står til rådighed, samt tildeling af individuelle kanaler, og

b) beslutningstagning i forbindelse med infrastrukturafgifter, herunder fastlæggelse og opkrævning af afgifter, jf. dog artikel 29, stk. 1.

Medlemsstaterne kan imidlertid overdrage ansvaret for at bidrage til udviklingen af jernbaneinfrastrukturen, f.eks. gennem investeringer, vedligeholdelse og finansiering, til jernbanevirksomheder eller ethvert andet organ.

2. Hvis infrastrukturforvalteren ikke er uafhængig af enhver jernbanevirksomhed med hensyn til retlig status, organisation eller beslutningstagning, varetages de funktioner, der er omhandlet i kapitel IV, afdeling 2 og 3, af henholdsvis et afgiftsorgan og et tildelingsorgan, som er uafhængige af enhver jernbanevirksomhed med hensyn til retlig status, organisation og beslutningstagning.

3. Når der i bestemmelserne i kapitel IV, afdeling 2 og 3, henvises til en infrastrukturforvalters væsentlige funktioner, henvises der også til opkrævningsorganet eller tildelingsorganet inden for deres respektive beføjelser.

AFDELING 3

Finansiel sanering

Artikel 8

Finansiering af infrastrukturforvaltningen

1. Medlemsstaterne skal udvikle den nationale jernbaneinfrastruktur, idet de i givet fald tager hensyn til Unionens samlede behov, herunder behovet for at samarbejde med tilgrænsende tredjelande. Med henblik herpå offentliggør de senest den … (*) en vejledende udviklingsstrategi for jernbaneinfrastrukturen med henblik på at opfylde fremtidige mobilitetsbehov med hensyn til vedligeholdelse, fornyelse og udvikling af infrastrukturen på grundlag af en bæredygtig finansiering af jernbanesystemet. Strategien skal dække en periode på mindst fem år og kunne forlænges.

2. Medlemsstaterne kan desuden under overholdelse af traktatens artikel 93, 107 og 108 tildele infrastrukturforvalteren tilstrækkelige finansielle midler i forhold til dennes funktioner som omhandlet i artikel 3, nr. 2, infrastrukturens dimension og de finansielle behov, navnlig til dækning af nyinvesteringer. Medlemsstaterne kan beslutte at finansiere disse investeringer på anden måde end ved direkte statsfinansiering.

3. Inden for rammerne af den pågældende medlemsstats overordnede politik og under hensyntagen til den strategi, der er nævnt i stk. 1, og den tildeling af finansielle midler fra medlemsstaterne, der er nævnt i stk. 2, vedtager infrastrukturforvalteren en virksomhedsplan, som omfatter investerings- og finansieringsprogrammer. Planen skal udformes med henblik på at sikre optimal og effektiv udnyttelse, tilvejebringelse og udvikling af infrastrukturen og samtidig sikre finansiel balance og omfatte de nødvendige midler til opfyldelsen af disse målsætninger. Infrastrukturforvalteren sikrer, at kendte ansøgere og efter anmodning potentielle ansøgere får adgang til de relevante

(*) to år efter dette direktivs ikrafttræden.

oplysninger og mulighed for at udtale sig om virksomhedsplanens indhold for så vidt angår vilkårene for adgang og anvendelse og arten, tilrådighedsstillelse og udvikling af infrastruktur, inden den vedtages af infrastrukturforvalteren.

4. Medlemsstaterne sikrer, at en infrastrukturforvalters regnskaber under normale forretningsvilkår og over en rimelig periode, som ikke overstiger anvendelsesperioden for den kontraktmæssige aftale, der er nævnt i artikel 30, stk. 2, som et mindstemål udviser balance mellem på den ene side indtægterne fra infrastrukturafgifter, overskud af andre forretningsaktiviteter og stats- og privatfinansiering, herunder forskud fra staten, når det er relevant, og på den anden side udgifterne til infrastrukturen, herunder til langsigtede fornyelser og forbedringer af aktiverne

Uden at det berører en eventuel langsigtet målsætning om brugerbetaling af infrastrukturomkostningerne for alle transportformer på grundlag af en fair, ikke-diskriminerende konkurrence mellem de forskellige transportformer, kan en medlemsstat, når jernbanetransporten er i stand til at konkurrere med andre transportformer, inden for afgiftsrammerne i artikel 31 og 32 kræve, at infrastrukturforvalteren afbalancerer sine regnskaber uden statsstøtte.

Artikel 9

Gennemsigtig gældslettelse

1. Med forbehold af Unionens statsstøtteregler og i overensstemmelse med traktatens artikel 93, 107 og 108 iværksætter medlemsstaterne passende ordninger til nedbringelse af offentligt ejede eller kontrollerede virksomheders gæld til et niveau, der ikke hindrer en sund økonomisk forvaltning, og som tillader en sanering af deres finansielle situation.

2. Af hensyn til de mål, der er nævnt i stk. 1, kan medlemsstaterne kræve, at der i disse jernbanevirksomheders regnskabsafdelinger oprettes en særskilt gældsnedbringelsesenhed.

Alle de lån, som jernbanevirksomheden har optaget både til finansiering af investeringer og til dækning af for store driftsudgifter som følge af jernbanetransporten eller jernbaneinfrastrukturforvaltningen, kan overføres til denne enheds balancer, indtil de er afviklet. Gæld fra datterselskabers aktiviteter kan ikke tages i betragtning.

3. Stk. 1 og 2 gælder kun for gæld eller skyldige renter på sådan gæld, som offentligt ejede eller kontrollerede jernbanevirksomheder har optaget inden datoen for åbningen af markedet for alle eller en del af jernbanetransporttjenesterne i den berørte medlemsstat og under alle omstændigheder senest den 15. marts 2001 eller datoen for tiltrædelse af Unionen for så vidt angår medlemsstater, der er tiltrådt Unionen efter den nævnte dato.

AFDELING 4

Adgang til jernbaneinfrastruktur og -tjenester

Artikel 10

Betingelser for adgang til jernbaneinfrastruktur

1. Jernbanevirksomheder tildeles ret til adgang på retfærdige, ikke-diskriminerende og gennemsigtige vilkår til alle medlemsstaters jernbaneinfrastruktur med henblik på udførelse af alle former for jernbanegodstransport. Denne ret skal omfatte adgang til infrastruktur, der forbinder søhavne og havne ved indre vandveje og andre servicefaciliteter, der er nævnt i bilag II, punkt 2, og til infrastruktur, som mere end én slutbruger benytter eller kunne benytte.

2. Jernbanevirksomheder tildeles ret til adgang til jernbaneinfrastrukturen i samtlige medlemsstater med henblik på at udføre international passagertransport. Under en international passagertransport har jernbanevirksomhederne ret 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. Denne ret omfatter også adgang til infrastruktur, der forbinder de servicefaciliteter, der er nævnt i bilag II, punkt 2.

3. Efter anmodning fra de relevante kompetente myndigheder eller berørte jernbanevirksomheder afgør de relevante tilsynsorganer, jf. artikel 55, om hovedformålet er passagerbefordring mellem to stationer i forskellige medlemsstater.

4. Kommissionen kan på grundlag af erfaringerne fra tilsynsorganerne, de kompetente myndigheder og jernbanevirksomhederne og på grundlag af arbejdet i den arbejdsgruppe, der er nævnt i artikel 57, stk. 1, vedtage foranstaltninger med nærmere procedureregler og kriterier for anvendelsen af nærværende artikels stk. 3. Sådanne gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 62, stk. 3.

Artikel 11

Begrænsning af retten til adgang og til at medtage og afsætte passagerer

1. Medlemsstaterne kan begrænse den i artikel 10 fastsatte ret til adgang på de strækninger mellem afgangs- og bestemmelsesstedet, 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.

2. Det eller de relevante tilsynsorganer, jf. artikel 55, afgør, om der er opstået ubalance i den økonomiske ligevægt i en kontrakt om offentlig tjeneste på grundlag af en objektiv økonomisk analyse og i henhold til forud fastlagte kriterier efter anmodning fra:

a) den eller de kompetente myndigheder, som indgik kontrakten om offentlig tjeneste

b) enhver anden berørt kompetent myndighed, som har ret til at begrænse adgangen i henhold til denne artikel

c) infrastrukturforvalteren

d) den jernbanevirksomhed, der opfylder kontrakten om offentlig tjeneste.

De kompetente myndigheder og de jernbanevirksomheder, der varetager den offentlige tjeneste, forelægger det eller de relevante tilsynsorganer de oplysninger, der med rimelighed kan kræves for at nå til en afgørelse. Det relevante tilsynsorgan vurderer de forelagte oplysninger og hører om nødvendigt alle relevante parter og underretter de relevante parter om sin begrundede afgørelse inden for en forud fastsat rimelig frist og under alle omstændigheder senest to måneder efter at have modtaget alle relevante oplysninger.

3. Det relevante tilsynsorgan begrunder sin afgørelse og præciserer, hvornår, hvor længe og på hvilke betingelser nedenstående kan ansøge om fornyet behandling af afgørelsen:

a) den eller de relevante kompetente myndigheder

b) infrastrukturforvalteren

c) den jernbanevirksomhed, der opfylder en kontrakt om offentlig tjeneste

d) den jernbanevirksomhed, som ansøger om markedsadgang,

4. Kommissionen kan på grundlag af erfaringerne fra tilsynsorganerne, de kompetente myndigheder og jernbanevirksomhederne og på grundlag af arbejdet i den arbejdsgruppe, der er nævnt i artikel 57, stk. 1 vedtage foranstaltninger med nærmere procedureregler og kriterier for anvendelsen af stk. 1, 2 og 3 i denne artikel. Sådanne gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 62, stk. 3.

5. Medlemsstaterne kan endvidere begrænse retten til at medtage og afsætte passagerer på stationer i samme medlemsstat på en rute for international passagertransport, hvis der er indrømmet eneret til at befordre passagerer mellem de pågældende stationer i en koncessionskontrakt, der er indgået inden den 4. december 2007 på grundlag af en retfærdig udbudsprocedure på konkurrencevilkår og i overensstemmelse med de relevante principper i EU-retten. Denne begrænsning kan gælde for kontraktens oprindelige løbetid eller 15 år, alt efter hvilken frist der er kortest.

6. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de i stk. 1, 2, 3 og 5 omhandlede afgørelser er undergivet domstolskontrol.

Artikel 12

Opkrævning af afgift af jernbanevirksomheder, der udfører passagertransport

1. Med forbehold af artikel 11, stk. 2, kan medlemsstaterne på de i denne artikel fastsatte betingelser bemyndige den myndighed, der har ansvar for passagertransport med jernbane, til at opkræve en afgift af jernbanevirksomheder, der udfører passagertransport på strækninger, der henhører under denne myndigheds kompetence, og hvor driften finder sted på strækningen mellem to stationer i den pågældende medlemsstat.

I dette tilfælde er jernbanevirksomheder, der udfører national eller international passagertransport, omfattet af samme afgift for driften af de strækninger, der henhører under denne myndigheds kompetence.

2. Afgiften har til formål at yde myndigheden kompensation for forpligtelsen til at yde offentlig tjeneste, der er omfattet af en kontrakt om offentlig tjeneste, som er indgået i overensstemmelse med EU-retten. Det afgiftsprovenu, der udbetales som kompensation, må ikke overstige, hvad der er nødvendigt for helt eller delvis at dække de udgifter, der er afholdt ved opfyldelsen af de relevante forpligtelser til offentlig tjeneste, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af nævnte forpligtelser.

3. Afgiften skal pålægges i overensstemmelse med EU-retten, navnlig principperne om rimelighed, gennemsigtighed, ikkeforskelsbehandling og proportionalitet, især mellem gennemsnitsprisen for passagertransport og afgiftens størrelse. De samlede pålagte afgifter i henhold til dette stykke må ikke bringe den økonomiske bæredygtighed i fare for den passagertransport, som pålægges afgiften.

4. De relevante myndigheder skal opbevare de oplysninger, der er nødvendige for at sikre, at afgifternes oprindelse og deres anvendelse kan spores. Medlemsstaterne videregiver disse oplysninger til Kommissionen.

5. Kommissionen kan på grundlag af erfaringerne fra tilsynsorganerne, de kompetente myndigheder og jernbanevirksomhederne og på grundlag af arbejdet i den arbejdsgruppe, der er nævnt i artikel 57, stk. 1, vedtage foranstaltninger med nærmere procedureregler og kriterier for anvendelsen af denne artikel. Sådanne gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 62, stk. 3.

Artikel 13

Betingelser for adgang til tjenesteydelser

1. Infrastrukturforvaltere leverer uden forskelsbehandling alle jernbanevirksomheder de minimumsadgangsydelser, der er fastlagt i bilag II, punkt 1.

2. Operatører af servicefaciliteter leverer jernbanevirksomheder ydelserne i bilag II, punkt 2, uden forskelsbehandling.

3. For at sikre fuld gennemsigtighed og adgang uden forskelsbehandling til de servicefaciliteter, der er nævnt i bilag II, punkt 2, litra a), b), c) og f), og levering af ydelser ved disse faciliteter, hvis operatøren af en sådan servicefacilitet direkte eller indirekte kontrolleres af et organ eller en virksomhed, som også er aktiv(t) og har en dominerende stilling på de nationale jernbanetransportmarkeder, hvor faciliteten benyttes, skal operatørerne af disse servicefaciliteter være organiseret på en sådan måde, at de er uafhængige af det pågældende organ eller den pågældende virksomhed med hensyn til organisation og beslutningstagning. En sådan uafhængighed indebærer ikke, at der skal oprettes et særskilt organ eller en særskilt virksomhed for servicefaciliteterne og kan opnås med to særskilte afdelinger inden for én og samme virksomhed.

For alle de servicefaciliteter, der er nævnt i bilag II, punkt 2, skal operatøren og organet eller virksomheden have særskilte regnskaber, herunder særskilte balancer og driftsregnskaber.

Når servicefaciliteten drives af en infrastrukturforvalter, eller operatøren af servicefaciliteten direkte eller indirekte kontrolleres af en infrastrukturforvalter, anses opfyldelse af kravene i dette stykke for at være godtgjort ved overholdelse af kravene i artikel 7.

4. Der må kun gives afslag på ansøgninger fra jernbanevirksomheder om adgang til og levering af ydelser ved servicefaciliteten, hvis der findes levedygtige alternativer, der gør det muligt at udføre den pågældende gods- eller passagertransport på den samme eller alternative ruter på økonomisk acceptable vilkår. Dette forpligter ikke operatøren af servicefaciliteten til at investere i ressourcer eller faciliteter for at imødekomme alle jernbanevirksomhedernes ansøgninger.

Når ansøgninger fra jernbanevirksomheder vedrører adgang til og levering af ydelser ved en servicefacilitet, der forvaltes af en servicefacilitetsoperatør som omhandlet i stk. 3, skal operatøren af servicefaciliteten begrunde eventuelle afslag og anvise levedygtige alternativer ved andre faciliteter.

5. Når en operatør af en servicefacilitet, jf. bilag II, punkt 2, støder på konflikter mellem forskellige ansøgninger, forsøger den så vidt muligt at imødekomme alle ansøgninger. Hvis der ikke findes noget levedygtigt alternativ og det ikke er muligt at imødekomme alle ansøgninger om kapacitet for den relevante facilitet på grundlag af påviste behov, kan ansøgeren klage til tilsynsorganet, jf. artikel 55, som undersøger sagen og træffer foranstaltninger, når det er relevant, for at sikre, at en passende del af kapaciteten tildeles den pågældende ansøger.

6. Når en servicefacilitet, jf. bilag II, punkt 2, ikke har været benyttet i mindst tre på hinanden følgende år, og jernbanevirksomheder over for operatøren af den pågældende servicefacilitet har tilkendegivet interesse for adgang til faciliteten på grundlag af et påvist behov, skal ejeren offentliggøre, at driften af faciliteten kan leases eller lejes som jernbaneservicefacilitet helt eller delvis, medmindre operatøren af den pågældende servicefacilitet godtgør, at en igangværende omstillingsproces forhindrer alle jernbanevirksomheder i at benytte den.

7. Hvis operatøren af servicefaciliteten leverer nogle af de tjenesteydelser, de i bilag II, punkt 3, omhandlede ekstra ydelser, skal denne på anmodning levere dem uden forskelsbehandling til alle jernbanevirksomheder, der ansøger herom.

8. Jernbanevirksomheder kan anmode infrastrukturforvalteren eller andre servicefacilitetoperatører om andre tjenesteydelser, der er omhandlet i bilag II, punkt 4, som hjælpeydelser. Operatøren af servicefaciliteten er ikke forpligtet til at levere disse tjenesteydelser. Hvis operatøren af servicefaciliteten beslutter at tilbyde andre nogle af disse tjenesteydelser, leverer den efter anmodning ydelserne til jernbanevirksomhederne uden forskelsbehandling.

9. Kommissionen kan på grundlag af erfaringerne fra tilsynsorganerne og operatørerne af servicefaciliteter og på grundlag af arbejdet i den arbejdsgruppe, der er nævnt i artikel 57, stk. 1, vedtage foranstaltninger med nærmere procedureregler og kriterier for adgangen til de ydelser, der skal leveres ved de servicefaciliteter, der er nævnt i bilag III, punkt 2-4. Sådanne gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 62, stk. 3.

AFDELING 5

Grænseoverskridende aftaler

Artikel 14

Generelle principper for grænseoverskridende aftaler

1. Medlemsstaterne påser, at bestemmelserne i grænseoverskridende aftaler ikke forskelsbehandler jernbanevirksomheder eller begrænser jernbanevirksomhedernes ret til frit at forestå grænseoverskridende tjenesteydelser.

2. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om grænseoverskridende aftaler senest den … (*) for så vidt angår aftaler indgået inden denne dato og inden indgåelsen for så vidt angår nye eller reviderede aftaler mellem medlemsstaterne. Kommissionen afgør, om aftalerne overholder EU-retten, senest ni måneder efter underretningen vedrørende aftaler indgået inden den … (**) og senest fire måneder efter underretningen vedrørende nye eller reviderede aftaler mellem medlemsstaterne. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 62, stk. 2.

3. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om, at de agter at indlede forhandlinger om og indgå nye eller reviderede grænseoverskridende aftaler mellem medlemsstater og tredjelande, uden at dette berører kompetencefordelingen mellem Unionen og medlemsstaterne i henhold til EU-retten.

4. Hvis Kommissionen inden for to måneder efter at have modtaget underretning om, at en medlemsstat agter at indlede forhandlinger, jf. stk. 2, finder, at forhandlingerne vil kunne skade målene for igangværende EU-forhandlinger med de pågældende tredjelande og/eller føre til en aftale, som er uforenelig med EU-retten, underretter den medlemsstaten herom.

Medlemsstaterne holder løbende Kommissionen underrettet om sådanne forhandlinger og opfordrer, når det er relevant, Kommissionen til at deltage som observatør.

5. Medlemsstaterne bemyndiges til midlertidigt at anvende og/eller indgå nye eller reviderede grænseoverskridende aftaler med tredjelande, forudsat at de er forenelige med EU-retten og ikke skader formålet og hensigten med Unionens transportpolitik. Kommissionen vedtager sådanne afgørelser om bemyndigelse. Gennemførelsesretsakterne vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 62, stk. 2.

(*) 6 måneder efter dette direktivs ikrafttræden.
(**) for dette direktivs ikrafttræden.

AFDELING 6

Kommissionens overvågningsopgaver

Artikel 15

Anvendelsesområde for markedsovervågningen

1. Kommissionen træffer de nødvendige foranstaltninger til at overvåge de tekniske og økonomiske vilkår og markedsudviklingen inden for Unionens jernbanetransport.

2. I den forbindelse inddrager Kommissionen repræsentanter for medlemsstaterne og de berørte sektorer, herunder brugerne, i sit arbejde, for at de bedre kan overvåge udviklingen i jernbanesektoren og på markedet, evaluere følgerne af de vedtagne foranstaltninger og analysere virkningerne af de foranstaltninger, Kommissionen har planlagt.

3. Kommissionen overvåger anvendelsen af nettet og udviklingen af rammebetingelserne i jernbanesektoren, navnlig infrastrukturafgifter, kapacitetstildeling, udvikling i jernbanetransportydelsernes priser og kvalitet, jernbanetransportydelser, der er omfattet af kontrakter om offentlig tjeneste, udstedelse af licenser samt graden af harmonisering mellem medlemsstaterne.

4. Kommissionen aflægger hvert andet år rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om:

a) udviklingen af det indre marked inden for jernbanetransport

b) rammebetingelserne, bl.a. for offentlig passagertransport med jernbane

c) situationen for Unionens jernbanenet

d) anvendelsen af adgangsrettigheder

e) hindringer for mere effektiv jernbanetransport

f) infrastrukturbegrænsninger

g) behovet for lovgivning.

5. Med henblik på Kommissionens markedsovervågning forelægger medlemsstaterne hvert år Kommissionen de nødvendige oplysninger om benyttelsen af nettene og udviklingen med hensyn til rammevilkårene for jernbanesektoren.

6. Kommissionen kan vedtage foranstaltninger til at sikre ensartethed i medlemsstaternes rapporteringsforpligtelser. Gennemførelsesretsakterne vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 62, stk. 3.

KAPITEL III

UDSTEDELSE AF LICENSER TIL JERNBANEVIRKSOMHEDER

AFDELING 1

Licensudstedende myndighed

Artikel 16

Licensudstedende myndighed

Hver medlemsstat udpeger en licensudstedende myndighed, der er ansvarlig for at udstede licenser og for at opfylde forpligtelserne i henhold til dette kapitel.

Den licensudstedende myndighed må ikke selv udføre jernbanetransport og skal være uafhængigt af virksomheder eller enheder, der udfører jernbanetransport.

AFDELING 2

Betingelser for opnåelse af en licens

Artikel 17

Generelle krav

1. En jernbanevirksomhed kan ansøge om licens i den medlemsstat, hvor den er etableret.

2. Medlemsstaterne må ikke udstede licens eller forlænge gyldigheden deraf, hvis de finder, at kravene i dette kapitel ikke er opfyldt.

3. En jernbanevirksomhed, der opfylder kravene i dette kapitel, kan få udstedt licens.

4. En jernbanevirksomhed må ikke udføre transport med jernbane i henhold til dette kapitel, medmindre den er i besiddelse af licens til den pågældende form for ydelse.

Licensen giver dog ikke i sig selv ret til adgang til jernbaneinfrastrukturen.

5. Kommissionen kan vedtage foranstaltninger med nærmere regler for anvendelsen af den fælles model for licensen og, hvis det er nødvendigt for at sikre fair og effektiv konkurrence på jernbanemarkederne, nærmere procedureregler for anvendelsen af denne artikel. Sådanne gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 62, stk. 3.

Artikel 18

Betingelser for opnåelse af en licens

Det kræves, at en virksomhed, der ansøger om en licens, allerede inden den påbegynder driften, over for vedkommende medlemsstats licensudstedende myndigheder kan godtgøre, at den til enhver tid kan opfylde de nærmere krav om hæderlighed, finansiel kapacitet og faglig kompetence samt dækning af erstatningsansvar, som er anført i artikel 19-22.

De enkelte virksomheder, der ansøger om en licens, skal med henblik herpå stille alle relevante oplysninger til rådighed.

Artikel 19

Krav om hæderlighed

Medlemsstaterne fastlægger betingelserne for, at kravet om hæderlighed er opfyldt, hvorved det skal sikres, at en virksomhed, der ansøger om en licens, eller de personer, der leder virksomheden:

a) ikke er blevet idømt straf for alvorlige overtrædelser, herunder for overtrædelser i erhvervsforhold

b) ikke er blevet erklæret konkurs

c) ikke er blevet dømt for alvorlige overtrædelser af særlige lovbestemmelser på transportområdet

d) ikke er blevet dømt for alvorlige eller gentagne overtrædelser af bestemmelser på det social- og arbejdsretlige område, herunder forpligtelser i henhold til lovgivningen om sikkerhed og sundhed på arbejdspladsen og forpligtelser i henhold til toldlovgivningen, når der er tale om en virksomhed, der ønsker at udføre grænseoverskridende godstransport, der er omfattet af toldprocedurer.

Artikel 20

Krav om finansiel kapacitet

1. Kravene vedrørende finansiel kapacitet er opfyldt, når en virksomhed, der ansøger om en licens, kan godtgøre, at den er i stand til at opfylde sine aktuelle og potentielle forpligtelser, der skal være opgjort på et realistisk grundlag, for en periode på 12 måneder.

2. Den licensudstedende myndighed vurderer den finansielle kapacitet, især på grundlag af en jernbanevirksomheds årsregnskab, eller, for så vidt en virksomhed, der ansøger om en licens, og som ikke kan fremlægge et årsregnskab, på grundlag af en redegørelse for dens balance. Hver virksomhed, der ansøger om en licens, skal mindst forelægge de i bilag III omhandlede oplysninger.

3. Den licensudstedende myndighed anser ikke en virksomhed, der ansøger om en licens, for at have den fornødne finansielle kapacitet, hvis den i betydeligt omfang eller tilbagevendende skylder beløb i skat eller socialsikringsbidrag, der er en følge af virksomhedens drift.

4. Den licensudstedende myndighed kan kræve, at der fremlægges en revisionserklæring og behørig dokumentation fra bank, sparekasse eller autoriseret revisor. Dokumentationen skal indeholde de i bilag III omhandlede oplysninger.

5. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 60 vedrørende visse ændringer af bilag III. Bilag III kan således ændres for at angive, hvilke oplysninger virksomheder, der ansøger om licens, skal give, eller suppleres på baggrund af erfaringerne fra de licensudstedende myndigheder eller udviklingen på jernbanetransportmarkedet.

Artikel 21

Krav om faglig kompetence

Kravene til faglig kompetence er opfyldt, når en virksomhed, der ansøger om en licens, kan påvise, at den har eller vil få en ledelsesorganisation, som er i besiddelse af den viden eller erfaring, der er nødvendig for at føre sikker og pålidelig kontrol og tilsyn med den form for drift, der er angivet i licensen.

Artikel 22

Krav om dækning af erstatningsansvar

En jernbanevirksomhed skal med forbehold af Unionens statsstøtteregler og i overensstemmelse med traktatens artikel 93, 107 og 108 være tilstrækkeligt forsikret eller på markedsvilkår have sikkerhed for i henhold til national og international lovgivning at kunne dække sit erstatningsansvar i tilfælde af uheld, særlig med hensyn til passagerer, bagage, fragt og post samt over for tredjemand.

AFDELING 3

Licensens gyldighed

Artikel 23

Område- og tidsmæssig gyldighed

1. En licens er gyldig på hele Unionens område.

2. En licens er gyldig, så længe jernbanevirksomheden opfylder forpligtelserne i dette kapitel. Den licensudstedende myndighed kan dog bestemme, at der skal foretages en fornyet vurdering med jævne mellemrum. I så tilfælde skal den fornyede vurdering foretages mindst hvert femte år.

3. Særlige vilkår vedrørende suspension eller tilbagekaldelse af licensen kan fremgå af selve licensen.

Artikel 24

Midlertidig licens, godkendelse, suspension og tilbagekaldelse

1. Hvis der er alvorlig tvivl om, hvorvidt en jernbanevirksomhed, der har fået udstedt licens, opfylder kravene i dette kapitel, særlig kravene i artikel 18, kan den licensudstedende myndighed til enhver tid kontrollere, om kravene overholdes. Den licensudstedende myndighed suspenderer eller tilbagekalder licensen, hvis den konstaterer, at jernbanevirksomheden ikke længere opfylder kravene.

2. Hvis den licensudstedende myndighed i en medlemsstat konstaterer, at der er alvorlig tvivl om, hvorvidt en jernbanevirksomhed, der har fået udstedt licens af en myndighed i en anden medlemsstat, opfylder de krav, der er fastlagt i dette kapitel, underretter den straks denne myndighed herom.

3. Med forbehold af stk. 1 kan den licensudstedende myndighed, når en licens suspenderes eller tilbagekaldes på grund af manglende opfyldelse af kravene om finansiel kapacitet, udstede en midlertidig licens, indtil jernbanevirksomheden er omorganiseret, forudsat at dette ikke indebærer en sikkerhedsrisiko. Den midlertidige licens gælder dog højst i seks måneder fra udstedelsesdatoen.

4. Hvis en jernbanevirksomhed har indstillet driften i seks måneder eller ikke har påbegyndt driften inden for seks måneder efter licensens udstedelse, kan den ansvarlige licensudstedende myndighed bestemme, at det kræves, at licensen skal forelægges til fornyet godkendelse eller suspenderes.

Hvis der er tale om påbegyndelse af en drift, kan jernbanevirksomheden anmode om, at fristen forlænges under hensyntagen til ydelsernes særlige karakter.

5. Hvis der sker ændringer, der berører en jernbanevirksomheds retlige status, navnlig i tilfælde af fusion eller overtagelse, kan den licensudstedende myndighed bestemme, at licensen skal forelægges til fornyet godkendelse. Den pågældende jernbanevirksomhed kan fortsætte driften, medmindre den licensudstedende myndighed finder, at dette indebærer en sikkerhedsrisiko. I så fald, skal grundene hertil angives.

6. Når en jernbanevirksomhed har til hensigt at ændre eller udvide sine aktiviteter væsentligt, skal licensen forelægges for den licensudstedende myndighed til nyvurdering.

7. Den licensudstedende myndighed må ikke lade en jernbanevirksomhed, over for hvilken der er indledt konkursbehandling eller lignende, beholde licensen, hvis myndigheden finder det godtgjort, at der ikke er nogen realistisk udsigt til en tilfredsstillende finansiel rekonstruktion inden for et rimeligt tidsrum.

8. Når den licensudstedende myndighed har suspenderet, tilbagekaldt eller ændret en licens, underretter den straks Det Europæiske Jernbaneagentur herom. Det Europæiske Jernbaneagentur underretter omgående de øvrige medlemsstaters licensudstedende myndigheder.

Artikel 25

Procedure for licensudstedelse

1. Procedurerne for licensudstedelser offentliggøres af den berørte medlemsstat, som underretter Kommissionen herom.

2. Den licensudstedende myndighed træffer snarest muligt og senest tre måneder efter, at alle relevante oplysninger, bl.a. de i bilag III anførte, er indgivet, afgørelse om, hvorvidt en ansøgning kan imødekommes. Den licensudstedende myndighed tager hensyn til alle foreliggende oplysninger. Afgørelsen meddeles straks den virksomhed, der ansøger om licens. Et eventuelt afslag skal angive de grunde, det er baseret på.

3. Medlemsstaterne skal sikre, at den licensudstedende myndigheds afgørelser kan prøves ved en domstol.

KAPITEL IV

OPKRÆVNING AF AFGIFTER FOR BRUG AF JERNBANEINFRASTRUKTUR OG TILDELING AF JERNBANEINFRASTRUKTURKAPACITET

AFDELING 1

Generelle principper

Artikel 26

Effektiv udnyttelse af infrastrukturkapacitet

Medlemsstaterne sikrer, at afgifts- og kapacitetstildelingsordninger for relevant jernbaneinfrastruktur overholder de i direktivet fastsatte principper, og giver således infrastrukturforvalteren mulighed for at markedsføre den disponible infrastrukturkapacitet og udnytte den så effektivt som muligt.

Artikel 27

Netvejledning

1. Efter høring af de berørte parter udarbejder og offentliggør infrastrukturforvalteren en netvejledning, der skal kunne anskaffes mod betaling af en afgift, som ikke må overstige udgivelsesomkostningerne. Netvejledningen offentliggøres på mindst to af Unionens officielle sprog. Netvejledningens indhold skal stilles gratis til rådighed i elektronisk format på infrastrukturforvalterens webportal og være tilgængelig via en fælles webportal. Webportalen etableres af infrastrukturforvalterne inden for rammerne af deres samarbejde i henhold til artikel 37 og 40.

2. I netvejledningen redegøres der for karakteren af den infrastruktur, som er til rådighed for jernbanevirksomheder, og der indeholdes oplysninger om vilkårene for adgang til den relevante jernbaneinfrastruktur. Netvejledningen indeholder også oplysninger om vilkårene for adgang til servicefaciliteter koblet til infrastrukturforvalterens net og for levering af ydelser i disse faciliteter eller henviser til et websted, hvor oplysningerne stilles gratis til rådighed i elektronisk format. Netvejledningens indhold er fastlagt i bilag IV.

3. Netvejledningen ajourføres og ændres i nødvendigt omfang.

4. Netvejledningen offentliggøres mindst fire måneder inden udløbet af fristen for ansøgninger om infrastrukturkapacitet.

Artikel 28

Aftaler mellem jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere

Jernbanevirksomheder, der udfører jernbanetransport, indgår de nødvendige offentlig- eller privatretlige aftaler med forvalterne af den benyttede jernbaneinfrastruktur. Aftalebetingelserne skal være ikke-diskriminerende og gennemsigtige i overensstemmelse med dette direktiv.

AFDELING 2

Afgifter for infrastruktur og tjenesteydelser

Artikel 29

Fastsættelse, opkrævning og inddrivelse af afgifter

1. Medlemsstaterne fastlægger en afgiftsramme under overholdelse af den forvaltningsmæssige uafhængighed i artikel 4.

Under iagttagelse af dette krav fastsætter medlemsstaterne også de nærmere regler for afgifterne eller overdrager beføjelserne hertil til infrastrukturforvalteren.

Medlemsstaterne sikrer, at netvejledningen indeholder afgiftsrammen og -reglerne eller henviser til et websted, hvor afgiftsrammen og -reglerne offentliggøres.

Infrastrukturforvalteren fastlægger og opkræver afgiften for brugen af infrastruktur i overensstemmelse med de fastlagte afgiftsrammer og -regler.

Uden at det berører den i artikel 4 omhandlede forvaltningsmæssige uafhængighed kan det nationale parlament få ret til at undersøge og om nødvendigt revidere det afgiftsniveau, som infrastrukturforvalteren har fastlagt, forudsat at en sådan ret er tillagt direkte i medfør af forfatningsretlige bestemmelser inden den … (*). En eventuel revision skal sikre, at afgifterne er i overensstemmelse med dette direktiv og de fastlagte afgiftsrammer og -regler.

2. Medmindre der er truffet særlige ordninger i henhold til artikel 32, stk. 3, sikrer infrastrukturforvaltere, at den gældende afgiftsordning er baseret på de samme principper for hele deres net.

(*) to år før dette direktivs ikrafttræden.

3. Infrastrukturforvaltere sikrer, at anvendelsen af afgiftsordningen resulterer i ensartede og ikke-diskriminerende afgifter for forskellige jernbanevirksomheder, som udfører samme form for transport på en tilsvarende del af markedet, og at de afgifter, der faktisk anvendes, er i overensstemmelse med netvejledningen.

4. En infrastrukturforvalter behandler forretningsmæssige oplysninger fra ansøgere fortroligt.

Artikel 30

Infrastrukturomkostninger og -regnskaber

1. Infrastrukturforvaltere skal under behørig hensyntagen til sikkerheden og opretholdelsen og forbedringen af kvaliteten af infrastrukturtjenesten gives incitamenter til at nedbringe både omkostningerne ved tilvejebringelse af infrastruktur og niveauet for adgangsafgifterne.

2. Medlemsstaterne sikrer med forbehold af deres kompetence vedrørende jernbaneinfrastrukturplanlægning og af princippet om etårige budgetter, hvor det er relevant, at der indgås en kontraktmæssig aftale, der overholder de grundlæggende principper og parametre i bilag V, mellem den kompetente myndighed og infrastrukturforvalteren med en gyldighedsperiode på mindst tre år.

Medlemsstaterne sikrer, at kontraktmæssige aftaler, der er gældende den … (*), ændres for at tilpasse dem dette direktiv på det tidspunkt, hvor de forlænges, eller senest den … (**).

3. Medlemsstaterne gennemfører incitamenterne i stk. 1 ved den i stk. 2 nævnte kontraktmæssige aftale eller ved reguleringsforanstaltninger eller ved en kombination af incitamenter til at reducere omkostningerne i den kontraktmæssige aftale og afgiftsniveauet ved hjælp af reguleringsforanstaltninger.

4. Hvis en medlemsstat beslutter at gennemføre incitamenterne i stk. 1 gennemføres ved hjælp af reguleringsforanstaltninger, skal det baseres på en undersøgelse af, hvilke omkostningsreduktioner der kan opnås med henblik på for hvert år i en periode på højst fem år eller årligt at sætte øvre grænser for det af infrastrukturforvalteren fastsatte afgiftsniveau. Dette berører ikke tilsynsorganets beføjelser til at kontrollere afgifter, der er omhandlet i artikel 56.

5. Vilkårene for den kontraktmæssige aftale i stk. 2 og strukturen af de beløb, der udbetales som finansiering til infrastrukturforvalteren, vedtages på forhånd for hele kontraktperioden.

6. Medlemsstaterne sikrer, at ansøgere og efter anmodning potentielle ansøgere underrettes af den kompetente myndighed og infrastrukturforvalteren og får lejlighed til at udtale sig om den kontraktmæssige aftales indhold mindst tre måneder, før den undertegnes. Den kontraktmæssige aftale offentliggøres senest én måned efter indgåelsen.

Infrastrukturforvalteren sikrer overensstemmelse mellem bestemmelserne i den kontraktmæssige aftale og virksomhedsplanen.

7. Infrastrukturforvalterne udarbejder og opretholder et register over deres aktiver og de aktiver, de er ansvarlige for at forvalte, som kan anvendes til at vurdere, hvilke finansielle midler der er nødvendige for at reparere eller udskifte dem. Dette skal ledsages af specifikke oplysninger om udgifter til fornyelse og opgradering af infrastrukturen.

8. Infrastrukturforvalterne fastlægger en metode for en forholdsmæssig fordeling af omkostningerne. Medlemsstaterne kan kræve forhåndsgodkendelse. Denne metode skal ajourføres af og til på grundlag af den bedste internationale praksis.

Artikel 31

Afgiftsprincipper

1. Afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur og servicefaciliteter betales til henholdsvis infrastrukturforvalteren og operatøren af servicefaciliteten og anvendes til at finansiere deres virksomhed.

2. Medlemsstaterne kræver, at infrastrukturforvalteren og operatøren af servicefaciliteten forelægger tilsynsorganet den nødvendige dokumentation for de pålagte afgifter, så tilsynsorganet kan udføre sine funktioner som omhandlet i artikel 56. Infrastrukturforvalteren og operatøren af servicefaciliteten skal med henblik herpå kunne påvise, at de infrastrukturafgifter og afgifter for tjenesteydelser, der faktureres jernbanevirksomheden i henhold til artikel 30-37, er i overensstemmelse med den metode og de regler og, hvor det er relevant, afgiftsskalaer, der er fastsat i netvejledningen.

3. Med forbehold af stk. 4 eller 5 i denne artikel eller artikel 32 fastsættes afgifterne for minimumsadgangsydelserne og for adgangen til infrastruktur, der forbinder servicefaciliteter som den omkostning, der påløber direkte som følge af togtjenesten.

Inden den … (***) vedtager Kommissionen foranstaltninger med angivelse af metoderne til beregning af de omkostninger, der påløber direkte som følge af jernbanedriften. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 62, stk. 3.

Infrastrukturforvalteren kan beslutte at foretage en gradvis tilpasning til den i stk. 4 omhandlede metode over en periode på højst fem år efter den … (***).

4. Infrastrukturafgifterne, jf. stk. 3, kan omfatte en afgift, som afspejler eventuel knaphed på kapacitet i det klart afgrænsede afsnit af infrastrukturen i perioder med overbelastning.

(*) for dette direktivs ikrafttræden.
(**) tre år efter dette direktivs ikrafttræden.
(***) 36 måneder efter dette direktivs ikrafttræden.

5. Infrastrukturafgifterne, jf. stk. 3, kan ændres for at tage hensyn til omkostningerne ved miljøvirkninger, der er forårsaget af togdriften. En sådan ændring skal differentieres efter omfanget af den forårsagede virkning.

Kommissionen kan på grundlag af erfaringerne fra infrastrukturforvalterne, jernbanevirksomhederne, tilsynsorganerne og de kompetente myndigheder og under hensyntagen til gældende støjdifferentieringsordninger vedtage gennemførelsesforanstaltninger med angivelse af de nærmere bestemmelser for opkrævning af afgifter for omkostningerne ved støjgener, herunder varigheden af denne opkrævning, og således, at infrastrukturafgifterne kan differentieres for, hvor det er relevant, at tage hensyn til det berørte områdes følsomhed, navnlig for så vidt angår den berørte befolknings størrelse og togsammensætning med indvirkning på støjemissionsniveauet. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 62, stk. 3.

Opkrævning af afgifter for miljøomkostninger, der resulterer i en stigning i infrastrukturforvalterens samlede indtægter, er således kun tilladt, hvis sådanne afgifter anvendes på vejgodstransport i overensstemmelse med EU-retten.

Hvis opkrævningen af afgifter for miljøomkostninger resulterer i ekstra indtægter, afgør medlemsstaterne, hvordan indtægterne skal anvendes.

Medlemsstaterne sikrer, at de oplysninger, der er nødvendige, opbevares og, at miljøafgifternes oprindelse og deres anvendelse kan spores. Medlemsstaterne videregiver disse oplysninger til Kommissionen efter anmodning.

6. For at undgå uønskede uforholdsmæssige fluktuationer kan de i stk. 3, 4 og 5 omhandlede afgifter beregnes som gennemsnit for en rimelig omfattende togtrafik over rimeligt lange tidsrum. Infrastrukturafgifternes relative størrelse afhænger dog af de omkostninger, der kan tilskrives transporttjenesterne.

7. Afgiften for sporadgang til servicefaciliteter jf. bilag II, punkt 2, og levering af ydelser i sådanne faciliteter må ikke overstige omkostningen ved at levere dem samt en rimelig fortjeneste.

8. Hvis de tjenesteydelser, der i bilag II, punkt 3 og 4, er anført som ekstra ydelser og hjælpeydelser, kun tilbydes af én leverandør, må afgiften for den pågældende tjenesteydelse ikke overstige omkostningen ved at levere den.

9. Der kan opkræves afgifter for kapacitet, der anvendes til infrastrukturvedligeholdelse. Sådanne afgifter må ikke overstige infrastrukturforvalterens nettoindtægtstab som følge af vedligeholdelsen.

10. Operatøren af faciliteten for levering af de ydelser, der er anført i bilag II, punkt 2, 3 og 4, forsyner infrastrukturforvalteren med de oplysninger om afgifter, der skal figurere i netvejledningen, eller henviser til et websted, hvor oplysningerne stilles gratis til rådighed i elektronisk format i overensstemmelse med artikel 27.

Artikel 32

Undtagelser fra afgiftsprincipperne

1. En medlemsstat kan med henblik på at få infrastrukturforvalterens omkostninger dækket fuldt ud, hvis markedet kan bære det, opkræve tillæg på grundlag af effektive, gennemsigtige og ikke-diskriminerende principper, samtidig med at der sikres navnlig de internationale jernbanetjenester størst mulig konkurrenceevne. Afgiftsordningen skal respektere de produktivitetsstigninger, som jernbanevirksomhederne opnår.

Afgiftsniveauet må dog ikke sættes så højt, at markedssegmenter, der som et minimum kan betale de omkostninger, der er direkte forbundet med jernbanedriften, samt en forrentning, som markedet kan bære, udelukkes fra at bruge infrastrukturen.

Medlemsstaterne sikrer, før de godkender opkrævningen af tillæg, at infrastrukturforvalterne evaluerer deres relevans for specifikke markedssegmenter, idet de ser på mindst de segmentpar, der er anført i bilag VI, punkt 1, og vælger dem, der er relevante. Infrastrukturforvalternes liste over markedssegmenter skal indeholde mindst følgende tre segmenter: godstransport, passagertransport, der er omfattet af en kontrakt om offentlig tjeneste, og anden passagertransport. Infrastrukturforvalterne kan desuden skelne mellem markedssegmenterne, ud fra hvilke varer eller passager der transporteres.

Der fastlægges også markedssegmenter, hvor jernbanevirksomheder aktuelt ikke opererer, men vil kunne levere ydelser i gyldighedsperioden for afgiftsordningen. Infrastrukturforvalteren medtager ikke tillæg i afgiftsordningen for disse markedssegmenter.

Listen over markedssegmenter offentliggøres i netvejledningen og tages op til revision mindst hvert femte år.

2. Infrastrukturforvalterne kan i forbindelse med godstransport, til og fra tredjelande, hvis sporvidde afviger fra hovedbanenettet i Unionen, fastsætte højere afgifter med henblik på at få omkostningerne dækket fuldt ud.

3. For særlige fremtidige investeringsprojekter eller specifikke investeringsprojekter, der er afsluttet efter 1988, kan infrastrukturforvalteren fastsætte eller fortsat fastsætte højere afgifter på grundlag af omkostningerne ved sådanne projekter på lang sigt, hvis de øger effektiviteten eller omkostningseffektiviteten, eller begge dele, og ellers ikke kan eller ikke kunne være blevet iværksat. En sådan afgiftsordning kan også omfatte aftaler om deling af risikoen ved nye investeringer.

4. Infrastrukturafgifterne kan differentieres som incitament til, at togene udstyres med det europæiske togkontrolsystem (ETCS) og opfylder kravene i den udgave, som blev vedtaget ved Kommissionens beslutning 2008/386/EF [1], samt de efterfølgende udgaver.

Efter en konsekvensanalyse kan Kommissionen vedtage foranstaltninger med angivelse af de nærmere bestemmelser for differentiering af infrastrukturafgifterne, herunder varigheden af denne differentiering. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 62, stk. 3.

5. For at undgå forskelsbehandling sikres det, at enhver given infrastrukturforvalters gennemsnitlige og marginale afgifter for tilsvarende brug af hans infrastruktur er sammenlignelige, og at der opkræves samme afgifter for sammenlignelige tjenesteydelser i samme markedssegment. Infrastrukturforvalteren viser i netvejledningen, at afgiftsordningen opfylder disse krav, for så vidt dette kan ske uden at afsløre fortrolige forretningsoplysninger.

6. Hvis en infrastrukturforvalter har til hensigt at ændre de væsentlige elementer i det afgiftssystem, der er nævnt i denne artikels stk. 1, offentliggør han dem senest 3 måneder inden fristen for offentliggørelsen af netvejledningen i henhold til artikel 27, stk. 4.

Artikel 33

Rabatter

1. Enhver rabat på de afgifter, infrastrukturforvalteren opkræver af en jernbanevirksomhed for en hvilken som helst transporttjeneste, skal være i overensstemmelse med kriterierne i denne artikel, jf. dog traktatens artikel 101, 102, 106 og 107 og uanset princippet om direkte omkostninger, jf. artikel 31, stk. 3, i dette direktiv.

2. Med undtagelse af stk. 3 begrænses rabatter til infrastrukturforvalterens faktiske besparelser i administrationsomkostninger. Ved fastsættelsen af rabattens størrelse må der ikke tages hensyn til besparelser, som allerede er internaliseret i afgiften.

3. Infrastrukturforvalterne kan indføre ordninger for særlig trafik, der er til rådighed for alle brugere af infrastrukturen, i form af tidsbegrænsede rabatter for at fremme udviklingen af nye jernbanetjenester eller rabatter til fremme af anvendelse af linjer, der i væsentlig grad er underudnyttede.

4. Rabatter kan kun vedrøre afgifter, der opkræves for et bestemt afsnit af infrastrukturen.

5. Der skal gælde samme rabatordninger for samme transporttjenester. Rabatordninger anvendes uden forskelsbehandling for alle jernbanevirksomheder.

Artikel 34

Kompensationsordninger for udækkede miljø- og infrastrukturomkostninger og omkostninger ved ulykker

1. Medlemsstaterne kan indføre en tidsbegrænset ordning, der ved brug af jernbaneinfrastruktur kompenserer for de påviseligt udækkede eksterne miljø- og infrastrukturomkostninger og omkostninger ved ulykker ved konkurrerende transportformer, såfremt disse omkostninger overstiger de tilsvarende omkostninger ved jernbanetransport.

2. Hvis en jernbanevirksomhed, der modtager kompensation, har en eneret, skal kompensationen ledsages af sammenlignelige fordele for brugerne.

3. Kompensationsmetoderne og beregningerne skal være offentligt tilgængelige. Det er især nødvendigt at kunne dokumentere de specifikke omkostninger ved konkurrerende transportinfrastruktur, der ikke kræves dækket, og at sikre, at ordningen ikke indebærer forskelsbehandling af virksomheder.

4. Medlemsstaterne skal sikre, at ordningen er forenelig med traktatens artikel 93, 107 og 108.

Artikel 35

Præstationsordning

1. Infrastrukturafgiftsordninger skal tilskynde jernbanevirksomheder og infrastrukturforvalteren til at minimere forstyrrelser på jernbanenettet og forbedre nettets ydeevne gennem en præstationsordning. Dette kan omfatte bøder for aktiviteter, der medfører forstyrrelser af nettets drift, kompensation til virksomheder, der lider tab som følge af forstyrrelser, og bonusser som belønning for præstationer, der er bedre end det aftalte.

[1] Kommissionens beslutning af 23. april 2008 om ændring af bilag A i beslutning 2006/679/EF om den tekniske specifikation for interoperabilitet vedrørende delsystemet Styringskontrol og signaler i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog og bilag A i beslutning 2006/860/EF om den tekniske specifikation for interoperabilitet vedrørende delsystemet Togkontrol og signaler i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog (EUT L 136 af 24.5.2008, s. 11).

2. Grundprincipperne for præstationsordningen, som er angivet i bilag VI, punkt 2, finder anvendelse på hele nettet.

3. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse i artikel 60 vedrørende ændringer af bilag VI. Punkt 2, litra c). Bilag VI, punkt 2, litra c), kan således ændres på baggrund af udviklingen på jernbanemarkedet og de erfaringer, som tilsynsorganerne, jf. artikel 55, infrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne erhverver. Sådanne ændringer skal tilpasse kategorierne af forsinkelser efter bedste praksis udviklet af industrien.

Artikel 36

Reservationsafgifter

Infrastrukturforvaltere kan opkræve en passende afgift for kapacitet, som er tildelt, men som ikke udnyttes. Denne afgift skal tilskynde til effektiv udnyttelse af kapaciteten. Betalingerne af denne afgift foretages enten af ansøgeren eller den i overensstemmelse med artikel 41, stk. 1, udpegede jernbanevirksomhed.

Infrastrukturforvalterne skal til enhver tid kunne oplyse alle berørte parter om, hvilken infrastrukturkapacitet der allerede er tildelt brugervirksomhederne.

Artikel 37

Samarbejde i forbindelse med afgiftssystemer på mere end ét net

1. Medlemsstaterne skal sikre, at infrastrukturforvalterne samarbejder om at muliggøre en effektiv anvendelse af afgifts ordninger og slutter sig sammen for at koordinere afgiftsopkrævningen eller for at opkræve afgifter for driften af togtjenester, der krydser mere end ét infrastrukturnet af jernbanesystemet inden for Unionen. Infrastrukturforvalterne skal især søge at sikre, at internationale jernbanetjenester har den størst mulige konkurrenceevne, og at jernbanenettet udnyttes effektivt. De fastlægger i den henseende hensigtsmæssige procedurer, der er undergivet reglerne i dette direktiv.

2. For så vidt angår stk. 1 skal medlemsstaterne sikre, at infrastrukturforvalterne samarbejder om at muliggøre en effektiv anvendelse af tillæg, jf. artikel 32, og præstationsordninger, jf. artikel 35, for trafik, der krydser mere end ét net i jernbanesystemet inden for Unionen.

AFDELING 3

Tildeling af infrastrukturkapacitet

Artikel 38

Rettigheder til kapacitet

1. Infrastrukturkapacitet tildeles af en infrastrukturforvalter. Når den er tildelt en ansøger, kan modtageren ikke overdrage den til en anden virksomhed eller tjeneste.

Enhver handel med infrastrukturkapacitet er forbudt og fører til udelukkelse fra videre tildeling af kapacitet.

En jernbanevirksomheds udnyttelse af kapacitet til udførelse af operationer på vegne af en ansøger, som ikke er en jernbanevirksomhed, betragtes ikke som en overdragelse.

2. Ansøgere kan højst få overladt retten til at benytte bestemt infrastrukturkapacitet i form af en kanal for et tidsrum svarende til en køreplansperiode.

En infrastrukturforvalter og en ansøger kan indgå en rammeaftale, som anført i artikel 42, om brug af kapacitet på den relevante jernbaneinfrastruktur for et længere tidsrum end en køreplansperiode.

3. Infrastrukturforvalternes og ansøgernes respektive rettigheder og forpligtelser med hensyn til enhver tildeling af kapacitet fastlægges i kontrakter eller i medlemsstaternes lovgivning.

4. Hvis en ansøger agter at anmode om infrastrukturkapacitet med henblik på at udføre international passagertransport, underretter han de relevante infrastrukturforvaltere og tilsynsorganer. For at gøre det muligt at vurdere, om formålet med den internationale rute er at befordre passagerer mellem stationer i forskellige medlemsstater, og hvad den mulige økonomiske betydning for eksisterende kontrakter om offentlig tjeneste er, sikrer tilsynsorganerne underretning af enhver kompetent myndighed, der har forhandlet en kontrakt om passagertransport med jernbane på den rute i henhold til en kontrakt om offentlig tjeneste, af alle andre berørte kompetente myndigheder med ret til at begrænse adgangen i henhold til artikel 11 og af enhver jernbanevirksomhed, der opfylder en kontrakt om offentlig tjeneste på den rute, den internationale passagertransport vedrører.

Artikel 39

Kapacitetstildeling

1. Medlemsstaterne kan fastlægge rammer for tildelingen af infrastrukturkapacitet med forbehold af det i artikel 4 nævnte krav om forvaltningsmæssig uafhængighed. Der fastsættes nærmere regler for tildelingen af kapacitet. Infrastrukturforvalteren foretager kapacitetstildelingen. Infrastrukturforvalteren sikrer bl.a., at infrastrukturkapacitet tildeles på et retfærdigt og ikke-diskriminerende grundlag og i overensstemmelse med EU-retten.

2. Infrastrukturforvalterne behandler de forretningsmæssige oplysninger, de modtager, fortroligt.

Artikel 40

Samarbejde om tildeling af infrastrukturkapacitet på mere end ét net

1. Medlemsstaterne skal sikre, at infrastrukturforvalterne samarbejder om effektiv tilvejebringelse og tildeling af infrastrukturkapacitet, der går over mere end ét banenet af jernbanesystemet inden for Unionen, herunder rammeaftaler, jf. artikel 42. Infrastrukturforvalterne opretter passende procedurer, som er underlagt reglerne i dette direktiv, og organiserer kanaler, der krydser mere end ét net, i overensstemmelse hermed.

Medlemsstaterne skal sikre, at repræsentanter for infrastrukturforvaltere, hvis tildelingsbeslutninger har betydning for andre infrastrukturforvaltere, inddrages for at koordinere tildelingen af eller for at tildele al relevant infrastrukturkapacitet på internationalt plan, med forbehold af de specifikke regler i EU-retten om netværk med fokus på jernbanegodstransport. De nødvendige repræsentanter for infrastrukturforvaltere fra tredjelande kan inddrages i disse procedurer.

2. Kommissionen underrettes om og indbydes til at deltage som observatører i de vigtigste møder, hvor de fælles principper og metoder for tildeling af infrastruktur drøftes. Tilsynsorganerne skal modtage tilstrækkelige oplysninger om udviklingen af fælles principper og metoder for tildeling af infrastrukturer og fra it-baserede tildelings systemer til, at de kan udføre deres tilsyn i overensstemmelse med artikel 56.

3. På alle møder og alle andre aktiviteter, der vedrører tildeling af infrastrukturkapacitet til togdrift, der omfatter flere net, træffes beslutningerne udelukkende af repræsentanter for infrastrukturforvaltere.

4. Deltagerne i det i stk. 1 omhandlede samarbejde sikrer, at navne på deltagere, driftsmetoder og alle relevante kriterier, som anvendes ved vurdering og tildeling af infrastrukturkapacitet, gøres offentligt tilgængelige.

5. Infrastrukturforvaltere, der indgår i et i stk. 1 omhandlet samarbejde, skal vurdere behovet for og om nødvendigt foreslå og organisere internationale kanaler for at lette drift af godstog, som er genstand for en ad hoc-ansøgning, jf. artikel 48.

Sådanne internationale kanaler, der er arrangeret på forhånd, stilles til rådighed for ansøgere gennem enhver af de deltagende infrastrukturforvaltere.

Artikel 41

Ansøgere

1. Ansøgninger om infrastrukturkapacitet kan indgives af ansøgere. Med henblik på at benytte en sådan infrastrukturkapacitet skal ansøgerne udpege en jernbanevirksomhed, der skal indgå en aftale med infrastrukturforvalteren i overensstemmelse med artikel 28. Dette berører ikke ansøgernes ret til at indgå aftaler med infrastrukturforvaltere i overensstemmelse med artikel 44, stk. 1.

2. Infrastrukturforvalteren kan fastsætte krav til ansøgere for at sikre, at hans legitime forventninger om fremtidige indtægter og udnyttelsen af infrastrukturen kan opfyldes. Sådanne krav skal være rimelige, gennemsigtige og ikke-diskriminerende. De skal præciseres i netvejledningen, jf. bilag IV, punkt 3, litra b). De kan kun omfatte en finansiel garanti, som ikke må overstige et passende niveau, der står i rimeligt forhold til niveauet for ansøgerens forventede aktivitet, og en garanti for evnen til at udarbejde bud på infrastrukturkapacitet i overensstemmelse med reglerne.

3. Kommissionen vedtager inden den … (*) gennemførelsesforanstaltninger med nærmere regler om de kriterier, der skal følges for anvendelsen af stk. 2. Sådanne gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 62, stk. 3.

Artikel 42

Rammeaftaler

1. Med forbehold af traktatens artikel 101, 102 og 106 kan der indgås en rammeaftale mellem en infrastrukturforvalter og en ansøger. En sådan rammeaftale specificerer karakteristikaene for den infrastrukturkapacitet, som ansøgeren har behov for og får tilbudt i et tidsrum, der overstiger en køreplansperiode.

Rammeaftalen specificerer ikke en kanal nærmere, men skal være udformet således, at den imødekommer ansøgerens legitime forretningsmæssige behov. En medlemsstat kan kræve en forhåndsgodkendelse af en rammeaftale fra et tilsynsorgan, jf. artikel 55 i dette direktiv.

2. Rammeaftaler må ikke udelukke andre ansøgere eller tjenester fra at udnytte den relevante infrastruktur.

3. Vilkårene i rammeaftaler skal kunne ændres eller begrænses for at muliggøre bedre udnyttelse af jernbaneinfrastrukturen.

4. Rammeaftaler kan omfatte bøder, såfremt det bliver nødvendigt at ændre eller ophæve aftalen.

5. Rammeaftaler indgås i princippet for en periode på fem år og kan forlænges med perioder svarende til deres oprindelige løbetid. Infrastrukturforvalteren kan i særlige tilfælde acceptere en kortere eller længere gyldighedsperiode. Enhver periode på over fem år skal være begrundet med tilstedeværelsen af forretningskontrakter, særlige investeringer eller risici.

(*) 36 måneder efter dette direktivs ikrafttræden.

6. For tjenester, der anvender infrastruktur til særlige formål, jf. artikel 49, som kræver store og langfristede investeringer, kan der indgås rammeaftaler for en periode på 15 år, hvor det er behørigt begrundet af ansøgeren. En gyldighedsperiode på over 15 år kan kun tillades i ganske særlige tilfælde, navnlig i forbindelse med store og langfristede investeringer, især hvis disse er omfattet af aftalemæssige forpligtelser, der omfatter en flerårig afskrivningsplan.

I sådanne usædvanlige tilfælde kan rammeaftalen evt. udstikke de detaljerede karakteristika for den kapacitet, der stilles til rådighed for ansøgeren for rammeaftalens varighed. Sådanne karakteristika kan bl.a. omfatte antal afgange i kanalerne, deres størrelse og kvalitet. Infrastrukturforvalteren kan begrænse den reserverede kapacitet, hvis den i et tidsrum på mindst en måned er blevet benyttet til under den tærskelkvote, der er nævnt i artikel 52.

Fra 1. januar 2010 kan en første rammeaftale indgås for en periode på fem år, der kan forlænges én gang, på grundlag af de kapacitetskarakteristika, som er benyttet af ansøgere, der drev jernbanevirksomhed før 1. januar 2010, for at tage hensyn til særlige investeringer eller tilstedeværelsen af forretningskontrakter. Det tilsynsorgan, der er omhandlet i artikel 55, er ansvarligt for at give tilladelse til, at en sådan aftale kan træde i kraft.

7. Den generelle karakter af hver rammeaftale gøres tilgængelig for alle berørte parter, idet forretningshemmeligheder dog behandles fortroligt.

8. Kommissionen kan på grundlag af erfaringerne fra tilsynsorganerne, de kompetente myndigheder og jernbanevirksomhederne og på grundlag af arbejdet i den arbejdsgruppe, der er nævnt i artikel 57, stk. 1, vedtage foranstaltninger med nærmere procedureregler og kriterier for anvendelsen af denne artikel. Sådanne gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 62, stk. 3.

Artikel 43

Plan for tildelingsprocessen

1. Infrastrukturforvalteren overholder den i bilag VII fastsatte plan for kapacitetstildelingen.

2. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 60 vedrørende visse ændringer af bilag VII. Bilag VII kan således efter høring af alle infrastrukturforvalterne ændres for at tage højde for driftsmæssige hensyn i tildelingsprocessen. Disse ændringer skal ske på grundlag af, hvad der er nødvendigt i lyset af erfaringerne, for at sikre en effektiv tildelingsproces og afspejle infrastrukturforvalternes driftsmæssige hensyn.

3. Infrastrukturforvalterne skal være enige med de øvrige berørte og relevante infrastrukturforvaltere om, hvilke internationale kanaler der skal tages med i køreplanen, før der indledes konsultationer om udkastet til køreplan. Der skal kun foretages justeringer, hvis det er absolut nødvendigt.

Artikel 44

Ansøgning

1. Ansøgere kan på offentlig- eller privatretligt grundlag anmode infrastrukturforvalteren om en aftale, der giver ret til at benytte jernbaneinfrastruktur mod betaling af en afgift, som fastsat i kapitel IV, afdeling 2.

2. Ansøgninger, der vedrører den almindelige køreplan, skal respektere de i bilag VII fastsatte tidsfrister.

3. En ansøger, som har indgået en rammeaftale, indgiver sin ansøgning i overensstemmelse med aftalen.

4. Infrastrukturforvaltere skal for så vidt angår kanaler, der går over mere end ét net, sikre, at ansøgerne kan indgive ansøgning til en one-stop-shop, der enten er et fælles organ, som er etableret af infrastrukturforvalterne, eller en enkelt infrastrukturforvalter, der deltager i kanalen. Den pågældende infrastrukturforvalter kan derefter på ansøgerens vegne søge om kapacitet hos de andre berørte infrastrukturforvaltere. Dette krav berører ikke Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010 af 22. september 2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport [1].

Artikel 45

Planlægning

1. Infrastrukturforvalteren imødekommer i videst muligt omfang alle ansøgninger om infrastrukturkapacitet, herunder ansøgninger om kanaler, der går over mere end ét net, og tager i videst mulig omfang hensyn til alle forhold af betydning for ansøgerne, herunder de økonomiske konsekvenser for deres virksomhed.

2. Infrastrukturforvalteren kan give bestemte transportydelser fortrinsstilling ved planlægningsprocessen og samordningen, jf. dog artikel 47 og 49.

3. Infrastrukturforvalteren hører alle berørte parter om udkastet til køreplan og giver dem mindst en måned til at fremsætte deres synspunkter. Berørte parter omfatter alle, som har ansøgt om infrastrukturkapacitet, samt andre parter, som har bemærkninger til, hvordan køreplanen kan indvirke på deres mulighed for at levere jernbanetransportydelser i køreplansperioden.

4. Infrastrukturforvalteren træffer de nødvendige foranstaltninger til at forsøge at løse påpegede problemer.

[1] EUT L 276 af 20.10.2010, s. 22.

Artikel 46

Samordning

1. Hvis der opstår konflikter mellem forskellige ansøgninger under den planlægningsproces, der er omhandlet i artikel 45, forsøger infrastrukturforvalteren, gennem en samordning af ansøgningerne, at imødekomme alle ansøgninger i videst muligt omfang.

2. Hvis der opstår en situation, der kræver samordning, har infrastrukturforvalteren ret til inden for rimelige grænser at tilbyde infrastrukturkapacitet, der adskiller sig fra den, hvorom der er ansøgt.

3. Infrastrukturforvalteren tilstræber gennem høring af de berørte ansøgere at løse eventuelle konflikter. En sådan høring skal ske på grundlag af videregivelse af følgende oplysninger, der inden for en rimelig frist stilles gratis til rådighed i skriftlig eller elektronisk form:

a) kanaler, som alle andre ansøgere har anmodet om for de samme strækninger

b) kanaler, som er foreløbigt tildelt alle andre ansøgere for de samme strækninger

c) alternative kanaler, som er foreslået for de relevante strækninger i overensstemmelse med stk. 2

d) fuldstændige oplysninger om de kriterier, der anvendes ved tildelingen af kapacitet.

Disse oplysninger stilles i overensstemmelse med artikel 39, stk. 2, til rådighed på en sådan måde, at andre ansøgeres identitet ikke videregives, medmindre de berørte ansøgere har givet samtykke til en sådan videregivelse.

4. Netvejledningen skal indeholde en redegørelse for principperne for samordningen. De skal især afspejle vanskeligheden ved at arrangere internationale kanaler og de konsekvenser, ændringer kan få for andre infrastrukturforvaltere.

5. Hvis ansøgninger om infrastrukturkapacitet ikke kan imødekommes uden samordning, tilstræber infrastrukturforvalteren at imødekomme alle ansøgninger gennem samordning.

6. Med forbehold af de foreliggende appelmuligheder og bestemmelserne i artikel 56 skal der i tilfælde af tvister om tildeling af infrastrukturkapacitet oprettes et tvistbilæggelsessystem til hurtig afgørelse af sådanne tvister. Netvejledningen skal indeholde en redegørelse for dette system. Hvis dette system anvendes, skal der træffes en afgørelse inden for en frist på ti arbejdsdage.

Artikel 47

Overbelastning af infrastrukturen

1. Hvis det efter samordning af ansøgningerne om kanaler og høring af ansøgerne ikke er muligt at imødekomme ansøgninger om infrastrukturkapacitet i tilstrækkeligt omfang, skal infrastrukturforvalteren omgående erklære det afsnit af infrastrukturen, hvor dette har gjort sig gældende, for overbelastet infrastruktur. Det samme gælder for infrastruktur, hvor der i nær fremtid kan forventes knaphed på kapacitet.

2. Hvis infrastrukturen er blevet erklæret for overbelastet, skal infrastrukturforvalteren foretage en kapacitetsanalyse i henhold til artikel 50, medmindre en kapacitetsforbedringsplan i henhold til artikel 51 allerede er under gennemførelse.

3. Hvis de afgifter, der er omhandlet i artikel 31, stk. 6, ikke er blevet opkrævet eller ikke har givet et tilfredsstillende resultat, og infrastrukturen er blevet erklæret for overbelastet, kan infrastrukturforvalteren desuden benytte prioriteringskriterier ved tildelingen af infrastrukturkapacitet.

4. Prioriteringskriterierne skal tage hensyn til en transporttjenestes betydning for samfundet i forhold til enhver anden transporttjeneste, som derved udelukkes.

Med henblik på at sikre, at der i den forbindelse udvikles en tilfredsstillende transporttjeneste, især for at opfylde public servicekravene eller for at fremme udviklingen af jernbanespedition, kan medlemsstaterne, forudsat det ikke indebærer forskelsbehandling, træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de offentlige transporttjenester prioriteres højere i forbindelse med tildeling af infrastrukturkapacitet.

Medlemsstaterne kan i givet fald godtgøre infrastrukturforvalteren et eventuelt indtægtstab i forbindelse med, at en bestemt kapacitet tildeles visse tjenester i henhold til andet afsnit.

I forbindelse med disse foranstaltninger og denne godtgørelse skal der også tages hensyn til virkningerne af ovennævnte udelukkelse i andre medlemsstater.

5. Ved fastlæggelsen af prioriteringskriterierne tages der behørigt hensyn til betydningen af godstransporttjenester og især internationale godstransporttjenester.

6. I netvejledningen redegøres der for de procedurer, der skal følges, og de kriterier, der skal anvendes, i forbindelse med overbelastet infrastruktur.

Artikel 48

Ad hoc-ansøgninger

1. Infrastrukturforvalteren besvarer ad hoc-ansøgninger om individuelle kanaler så hurtigt som muligt, dog senest inden fem arbejdsdage. Eventuelle oplysninger om disponibel overskydende kapacitet stilles til rådighed for alle ansøgere, som måtte ønske at benytte denne kapacitet.

2. Infrastrukturforvaltere foretager om nødvendigt en evaluering af behovet for reservekapacitet, der skal være til rådighed inden for den endelige køreplan, for at de kan reagere hurtigt på forventede ad hoc-ansøgninger om kapacitet. Dette gælder også i tilfælde af overbelastet infrastruktur.

Artikel 49

Infrastruktur til særlige formål

1. Med forbehold af stk. 2 skal infrastrukturkapacitet kunne benyttes af alle typer transporttjenester, der opfylder de nødvendige karakteristika for drift på den pågældende kanal.

2. Hvor der findes egnede alternative strækninger, kan infrastrukturforvalteren i samråd med de berørte parter forbeholde infrastruktur til brug for bestemte typer trafik. Med forbehold af traktatens artikel 101, 102 og 106 kan infrastrukturforvalteren i så tilfælde give denne type trafik fortrinsstilling ved tildelingen af infrastrukturkapacitet.

Forbeholdelse af infrastruktur til særlige formål er ikke til hinder for, at den pågældende infrastruktur kan benyttes af andre typer trafik, hvis der er kapacitet til rådighed.

3. Hvis infrastruktur er forbeholdt til særlige formål, som beskrevet i stk. 2, anføres dette i netvejledningen.

Artikel 50

Kapacitetsanalyse

1. Formålet med en kapacitetsanalyse er at afdække de begrænsninger i infrastrukturkapaciteten, der gør det umuligt at imødekomme ansøgninger om kapacitet i fuldt omfang, og at stille forslag til, hvordan yderligere ansøgninger kan imødekommes. Kapacitetsanalysen skal afdække årsagerne til overbelastningerne, og hvilke foranstaltninger der kan træffes på kort og mellemlang sigt for at afhjælpe dem.

2. Kapacitetsanalysen skal omfatte infrastrukturen, driftsprocedurerne, karakteren af de forskellige tjenester, der opererer på infrastrukturen, og alle disse faktorers indvirkning på infrastrukturkapaciteten. Blandt de foranstaltninger, der skal tages i betragtning, kan nævnes ændret linjeføring, tidsmæssig omdisponering, hastighedsændringer og infrastrukturforbedringer.

3. En kapacitetsanalyse skal være udført senest seks måneder efter, at infrastruktur er blevet erklæret for overbelastet.

Artikel 51

Kapacitetsforbedringsplan

1. Senest seks måneder efter færdiggørelsen af en kapacitetsanalyse forelægger infrastrukturforvalteren en kapacitetsforbedringsplan.

2. En kapacitetsforbedringsplan udarbejdes efter samråd med brugere af den pågældende overbelastede infrastruktur.

Planen skal afdække

a) årsagerne til overbelastningen

b) den forventede fremtidige trafikudvikling

c) begrænsningerne for infrastrukturudviklingen

d) mulighederne for og omkostningerne ved at forøge kapaciteten, herunder forventede ændringer i adgangsafgifter.

På grundlag af en costbenefitanalyse af de foreslåede foranstaltninger skal planen også fastlægge, hvilke foranstaltninger der skal træffes til at forøge infrastrukturkapaciteten, herunder en tidsplan for gennemførelsen.

Planen skal eventuelt forhåndsgodkendes af medlemsstaten.

3. Infrastrukturforvalteren ophører med at opkræve alle afgifter på den relevante infrastruktur i henhold til artikel 31, stk. 4, når

a) infrastrukturforvalteren ikke forelægger en kapacitetsforbedringsplan eller

b) infrastrukturforvalteren ikke gør fremskridt med de foranstaltninger, der er foreslået i kapacitetsforbedringsplanen.

Med forbehold af godkendelse fra tilsynsorganet, jf. artikel 55, kan infrastrukturforvalteren dog fortsætte med at opkræve disse afgifter, hvis

a) kapacitetsforbedringsplanen ikke kan gennemføres på grund af forhold, der ligger uden for infrastrukturforvalterens kontrol, eller

b) de forhåndenværende muligheder ikke er økonomisk eller finansielt levedygtige.

Artikel 52

Brugen af kanaler

1. I netvejledningen skal infrastrukturforvalteren redegøre nærmere for, i hvilket omfang der tages hensyn til tidligere udnyttelse af kanaler, når der foretages en prioritering ved tildelingen af infrastrukturkapacitet.

2. Især hvor det drejer sig om overbelastet infrastruktur, kræver infrastrukturforvalteren, at en kanal opgives, hvis den i et tidsrum på mindst en måned er blevet benyttet til under en tærskelkvote, der skal fastsættes i netvejledningen, medmindre dette skyldes ikke-økonomiske årsager, som ansøgeren ikke er herre over.

Artikel 53

Infrastrukturkapacitet til vedligeholdelsesarbejde

1. Ansøgninger om infrastrukturkapacitet med henblik på at udføre vedligeholdelsesarbejde forelægges under planlægningsprocessen.

2. Infrastrukturforvalteren tager behørigt hensyn til, hvilke konsekvenser reservering af infrastrukturkapacitet til planlagt vedligeholdelse af spor har for andre ansøgere.

3. Infrastrukturforvalteren underretter hurtigst muligt de berørte parter om, at infrastrukturkapaciteten ikke er til rådighed på grund af uplanlagt vedligeholdelsesarbejde.

Artikel 54

Særlige foranstaltninger i tilfælde af forstyrrelser

1. Hvis der opstår forstyrrelser i togtrafikken på grund af tekniske fejl eller som følge af en ulykke, træffer infrastrukturforvalteren alle de foranstaltninger, der er nødvendige for at normalisere situationen. Med henblik herpå udarbejder han en beredskabsplan med en liste over de forskellige organer, der skal underrettes i tilfælde af alvorlige hændelser eller alvorlige forstyrrelser i togtrafikken.

2. I en nødsituation og når det er uomgængelig nødvendigt som følge af sammenbrud, som midlertidigt gør infrastrukturen ubrugelig, kan de tildelte kanaler uden advarsel trækkes tilbage lige så længe, som det tager at reparere systemet.

Infrastrukturforvalteren kan, hvis han anser det for nødvendigt, forlange, at jernbanevirksomhederne stiller de midler, han finder mest hensigtsmæssige, til hans disposition for at togtrafikken kan normaliseres hurtigst muligt.

3. Medlemsstaterne kan kræve, at jernbanevirksomhederne deltager i tilsynet med, at de selv overholder sikkerhedsstandarder og -regler, og i håndhævelsen af disse standarder og regler.

AFDELING 4

Tilsynsorgan

Artikel 55

Tilsynsorgan

1. Hver medlemsstat opretter et enkelt nationalt tilsynsorgan for jernbanesektoren. Dette organ skal være en særskilt myndighed, som organisatorisk, funktionelt, hierarkisk og med hensyn til beslutningstagning er retligt adskilt fra og uafhængigt af enhver anden privat eller offentlig enhed, jf. dog stk. 2. Det skal også med hensyn til organisation, finansieringsbeslutninger, retlig struktur og beslutningstagning være uafhængigt af enhver infrastrukturforvalter, ethvert afgiftsorgan og tildelingsorgan og enhver ansøger. Det skal desuden være funktionelt uafhængigt af enhver kompetent myndighed, der tager sig af tildelingen af en kontrakt om offentlig tjeneste.

2. Medlemsstaterne kan oprette tilsynsorganer, som er kompetente for flere adskillige regulerede sektorer, hvis disse integrerede tilsynsmyndigheder opfylder ovennævnte krav om uafhængighed, jf. stk. 1. Tilsynsorganet for jernbanesektoren kan også rent organisatorisk slås sammen med den nationale konkurrencemyndighed, jf. artikel 11 i Rådets forordning (EF) nr. 1/2003 af 16. december 2002 om gennemførelse af konkurrencereglerne i traktatens artikel 101 og 102 ([1]), den sikkerhedsmyndighed, der er oprettet i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU ([2]), eller det licensudstedende organ, der er omhandlet i nærværende direktivs kapitel III, hvis det fælles organ opfylder uafhængighedskravene i stk. 1.

3. Medlemsstaterne sikrer, at tilsynsorganet bemandes og forvaltes på en måde, der sikrer uafhængighed. De sikrer navnlig, at de personer, hvis ansvar det er at træffe beslutninger for tilsynsorganet i overensstemmelse med artikel 56, f.eks. i givet fald medlemmer af bestyrelsen, handler uafhængigt af eventuelle markedsinteresser med relation til jernbanesektoren og derfor ikke har nogen interesse eller noget forretningsforhold med nogen af de regulerede virksomheder eller enheder og ikke søger eller modtager instruktioner fra nogen regering eller offentlig eller privat enhed, når de udfører tilsynsorganets funktioner.

Personer, hvem det påhviler at træffe beslutninger for tilsynsorganet i overensstemmelse med artikel 56, har fulde beføjelser til at ansætte og forvalte personalet i tilsynsorganet.

([1]) EFT L 1 af 4.1.2003, s. 1. Titlen på Rådets forordning (EF) nr. 1/2003 er blevet justeret under hensyn til omnummereringen af artiklerne i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, jf. Lissabontraktatens artikel 5. Den oprindelige henvisning var til traktatens artikel 81 og 82.

([2]) EUT L 164 af 30.4.2004, s. 29.

Artikel 56

Tilsynsorganets funktioner

1. Med forbehold af artikel 46, stk. 6, har en ansøger ret til at indgive klage til tilsynsorganet, hvis han mener at være blevet uretfærdigt behandlet, udsat for forskelsbehandling eller på anden måde krænket, især ved en af infrastrukturforvalteren eller, hvis det er relevant, jernbanevirksomheden eller operatøren af en servicefacilitet truffet afgørelse vedrørende:

a) netvejledningen i sin foreløbige og endelige udgave

b) de kriterier, der er anført i netvejledningen

c) tildelingsprocessen og dens resultat

d) afgiftsordninger

e) niveauet for eller strukturen i infrastrukturafgifter, som virksomheden skal eller kan komme til at skulle betale

f) ordninger vedrørende adgang i overensstemmelse med artikel 10, 11, 12 og 13

g) adgang til og opkrævning af afgifter for tjenester i henhold til artikel 13.

2. Med forbehold af de nationale konkurrencemyndigheders beføjelser til at sikre konkurrencen på markederne for jernbanetransportydelser har tilsynsorganet beføjelse til at overvåge konkurrencesituationen på markederne for jernbanetransportydelser og navnlig at kontrollere stk. 1, litra a) til g), på eget initiativ med henblik på at undgå forskelsbehandling af ansøgerne. Det kontrollerer især, om netvejledningen indeholder diskriminerende bestemmelser eller giver infrastrukturforvalteren skønsbeføjelser, som kan anvendes til at forskelsbehandle ansøgerne.

3. Medlemsstaterne kan træffe afgørelse om, at tilsynsorganet får til opgave at vedtage ikke-bindende udtalelser om den foreløbige udgave af virksomhedsplanen i artikel 8, stk. 3, den kontraktmæssige aftale og kapacitetsforbedringsplanen, og især at angive, hvorvidt disse instrumenter er i overensstemmelse med den konkurrencemæssige situation på markederne for jernbanetjenester.

4. Tilsynsorganet skal have den nødvendige organisatoriske kapacitet til at udføre sine funktioner.

5. Tilsynsorganet sikrer, at afgifter, der er fastsat af infrastrukturforvalteren, er i overensstemmelse med kapitel IV, afdeling 2, og ikke indebærer forskelsbehandling. Forhandlinger mellem ansøgere og en infrastrukturforvalter om niveauet for infrastrukturafgifter er kun tilladt, hvis de foregår under overvågning af tilsynsorganet. Tilsynsorganet griber ind, hvis forhandlingerne kan forventes at stride mod dette kapitel.

6. Tilsynsorganet er beføjet til at forlange relevante oplysninger fra infrastrukturforvalteren, ansøgere og alle involverede tredjeparter i den pågældende medlemsstat.

De ønskede oplysninger skal afgives hurtigst muligt. Tilsynsorganet skal kunne håndhæve sådanne anmodninger med passende sanktioner, herunder bøder. De oplysninger, der skal videregives til tilsynsorganet, omfatter bl.a. alle de data, som tilsynsorganet forlanger inden for rammerne af sit arbejde med at behandle klager og overvåge konkurrencen på markederne for jernbanetransportydelser i overensstemmelse med stk. 2. Dette omfatter data, som er nødvendige til statistiske formål og markedsobservation.

7. Tilsynsorganet anmodes om at behandle alle klager og træffe de fornødne foranstaltninger senest to måneder efter modtagelsen af alle oplysninger. Med forbehold af de nationale konkurrencemyndigheders beføjelser til at sikre konkurrencen på markederne for jernbanetjenesteydelser træffer tilsynsorganet, hvor det er nødvendigt, på eget initiativ afgørelse om passende foranstaltninger med henblik på at korrigere en uønsket udvikling på disse markeder, navnlig med hensyn til stk. 1, litra a) til g).

En afgørelse truffet af tilsynsorganet bindende for alle de af afgørelsen omfattede parter og skal ikke være underlagt kontrol fra en anden administrativ instans' side. Tilsynsorganet skal kunne håndhæve sine afgørelser med passende sanktioner, herunder bøder.

I tilfælde af en klage vedrørende afslag på en ansøgning om infrastrukturkapacitet eller vedrørende vilkårene for et tilbud om kapacitet bekræfter tilsynsorganet enten, at en ændring af infrastrukturforvalterens beslutning ikke er påkrævet, eller forlanger afgørelsen ændret i overensstemmelse med de af tilsynsorganet angivne retningslinjer.

8. Medlemsstaterne skal sikre, at afgørelser truffet af tilsynsorganet kan prøves ved en domstol. Klager kan have opsættende virkning for tilsynsorganets afgørelse, hvis den umiddelbare virkning af tilsynsorganets afgørelse vil kunne påføre den klagende part uoprettelig eller tydeligt urimelig skade. Denne bestemmelse berører ikke de beføjelser, som den domstol, der behandler klagen, har i medfør af forfatningsretlige bestemmelser, hvor det er relevant.

9. Medlemsstaterne skal sikre, at afgørelser truffet af tilsynsorganet offentliggøres.

10. Tilsynsorganet er beføjet til at gennemføre revisioner eller iværksætte eksterne revisioner hos infrastrukturforvalterne, operatører af servicefaciliteter og, når det er relevant, jernbanevirksomheder for at kontrollere, om bestemmelserne i artikel 6 om adskillelse af regnskaber er overholdt. I denne henseende kan tilsynsorganet anmode om alle relevante oplysninger. Tilsynsorganet har især beføjelse til at anmode infrastrukturforvalteren, operatører af servicefaciliteter og alle virksomheder

eller andre enheder, der udfører eller tager del i forskellige former for jernbanetransport eller forvaltning af infrastruktur som omtalt i artikel 6, stk. 1 og 2 og artikel 13, om at stille alle eller dele af de i bilag VIII opførte regnskabsoplysninger til rådighed, og om at opfylde de detaljeringskrav, som det nødvendigt og rimeligt at stille.

Uden at det berører de eksisterende beføjelser for myndigheder med ansvar for statsstøttespørgsmål kan tilsynsorganet også ud fra disse regnskaber drage konklusioner vedrørende statsstøttespørgsmål, som det skal indberette til disse myndigheder.

11. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 60 vedrørende visse ændringer af bilag VIII. Bilag VIII kan således ændres på baggrund af udviklingen i regnskabs- og tilsynspraksis og/eller med henblik på at tilføje yderligere elementer, der er nødvendige for at kontrollere adskillelse af regnskaberne.

Artikel 57

Samarbejde mellem tilsynsorganerne

1. Tilsynsorganerne udveksler oplysninger om deres arbejde samt om deres beslutningstagningsprincipper og beslutningspraksis og samarbejder på anden vis for at samordne deres beslutningstagning i hele Unionen. Med henblik herpå deltager de og arbejder sammen i arbejdsgrupper, som mødes regelmæssigt. Med henblik på at sikre et aktivt samarbejde hjælper Kommissionen tilsynsorganerne med dette arbejde.

2. Tilsynsorganerne skal arbejde tæt sammen, bl.a. via arbejdsarrangementer, for at yde hinanden gensidig bistand inden for rammerne af deres opgaver med overvåge markeder, behandle klager eller foretage undersøgelser.

3. I tilfælde af en klage eller en undersøgelse på eget initiativ om spørgsmål om adgang til eller opkrævning af afgifter vedrørende en international kanal samt inden for rammerne af overvågningen af konkurrencen på markedet i forbindelse med international jernbanetransport hører det berørte tilsynsorgan tilsynsorganerne i alle de andre medlemsstater, gennem hvilke den pågældende kanal strækker sig, og anmoder dem om alle nødvendige oplysninger, før det træffer sin afgørelse.

4. De tilsynsorganer, der høres i henhold til stk. 3, leverer alle de oplysninger, som de selv har ret til at anmode om i overensstemmelse med deres nationale lovgivning. Disse oplysninger må kun anvendes til den i stk. 3 omhandlede klagebehandling eller undersøgelse.

5. Det tilsynsorgan, som modtager klagen eller på eget initiativ gennemfører en undersøgelse, videregiver relevante oplysninger til det ansvarlige tilsynsorgan, således at dette kan træffe foranstaltninger med hensyn til de berørte parter.

6. Medlemsstaterne skal sikre, at enhver repræsentant for infrastrukturforvaltere, der er inddraget i proceduren, jf. artikel 40, stk. 1, hurtigst muligt leverer alle de oplysninger, der er nødvendige for behandlingen af den i stk. 3 i denne artikel omhandlede klage eller undersøgelse, og som tilsynsorganet i den medlemsstat, hvor den pågældende repræsentant har sit hjemsted, har anmodet om. Dette tilsynsorgan har ret til at fremsende sådanne oplysninger vedrørende den berørte internationale kanal til de i stk. 3 omhandlede tilsynsorganer.

7. Tilsynsorganerne udarbejder fælles principper og metoder for de afgørelser, som de i henhold til dette direktiv er beføjet til at træffe. På grundlag af tilsynsorganernes erfaringer og arbejdet i arbejdsgruppen i stk. 1, og hvis det er nødvendigt for at sikre effektivt samarbejde i tilsynsorganerne, kan Kommissionen vedtage foranstaltninger, som indeholder sådanne fælles principper og metoder. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 62, stk. 3.

8. Tilsynsorganerne gennemgår de afgørelser, der træffes, og de metoder, der benyttes af sammenslutninger af infrastrukturforvaltere, jf. artikel 37 og artikel 40, stk. 1, som gennemfører bestemmelserne i dette direktiv eller på anden måde letter den internationale jernbanetransport.

KAPITEL V

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 58

Udbudsregler

Bestemmelserne i dette direktiv berører ikke Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/17/EF af 31. marts 2004 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester ([1]).

Artikel 59

Undtagelser

1. Indtil den 15. marts 2013 behøver Irland, der er en medlemsstat beliggende på en ø med jernbaneforbindelse til kun en anden medlemsstat, og Det Forenede Kongerige, der er i samme situation for så vidt angår Nordirland,

a) ikke at overdrage et uafhængigt organ sikringen af en retfærdig og ikke-diskriminerende adgang til infrastruktur som omhandlet i artikel 7, stk. 1, første afsnit, for så

([1]) EUT L 134 af 30.4.2004, s. 1.

vidt den artikel forpligter medlemsstaterne til at oprette uafhængige organer til udførelse af de opgaver, der er omhandlet i artikel 7, stk. 2

b) ikke at opfylde kravene i artikel 27, artikel 29, stk. 2, artikel 38, 39 og 42, artikel 46, stk. 4 og 6, artikel 47, artikel 49, stk. 3, artikel 50-53, artikel 55 og artikel 56, forudsat at beslutninger om tildeling af infrastrukturkapacitet eller opkrævning af afgifter kan appelleres, hvis en jernbanevirksomhed indgiver skriftlig anmodning herom til et uafhængigt organ, som træffer afgørelse senest to måneder efter fremsendelsen af alle relevante oplysninger, og denne afgørelse kan prøves ved en domstol.

2. Hvis mere end en jernbanevirksomhed med licens i henhold til artikel 17 (i Irlands og Nordirlands tilfælde en jernbanevirksomhed med licens andetsteds) imidlertid indgiver en officiel ansøgning om at udføre konkurrerende jernbanetransport i, til eller fra Irland eller Nordirland, træffes der afgørelse om, hvorvidt denne undtagelse fortsat skal finde anvendelse, efter rådgivningsproceduren i artikel 62, stk. 2.

Undtagelserne i stk. 1. gælder ikke, hvis en jernbanevirksomhed, der udfører jernbanetransport i Irland eller Nordirland indgiver en officiel ansøgning om at udføre jernbanetransport i, til eller fra en anden medlemsstats område, bortset fra Irland for jernbanevirksomheder, der udfører jernbanetransport i det nordlige Irland og Det Forenede Kongerige for jernbanevirksomheder, der udfører jernbanetransport i Irland.

Senest et år efter modtagelsen af enten afgørelsen, jf. første afsnit i dette stykke, eller meddelelsen om den officielle ansøgning, jf. andet afsnit i dette stykke, skal den/de pågældende medlemsstat(er) (Irland eller Det Forenede Kongerige for så vidt angår Nordirland) indføre den nødvendige lovgivning til gennemførelse af de i stk. 1 nævnte artikler.

3. En undtagelse som omhandlet i stk. 1 kan fornyes for perioder på højst fem år. Senest 12 måneder før udløbet af undtagelsens gyldighed kan en medlemsstat, der benytter sig af nævnte undtagelse, henvende sig til Kommissionen med anmodning om en fornyet undtagelse. Enhver sådan anmodning skal begrundes. Kommissionen behandler anmodningen og vedtager en afgørelse efter rådgivningsproceduren i artikel 62, stk. 2. Denne procedure anvendes på enhver afgørelse vedrørende anmodningen.

Når Kommissionen træffer afgørelse, tager den hensyn til udviklingen i den geopolitiske situation og til udviklingen på jernbanemarkedet i, til og fra den medlemsstat, der har anmodet om en fornyet undtagelse.

Artikel 60

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 20, artikel 35, stk. 3, artikel 43, stk. 2, og artikel 56, stk. 11, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den … (*). Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for en periode af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

3. Den i artikel 20, artikel 35, stk. 3, artikel 43, stk. 2, og artikel 56, stk. 11, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidig Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

5. En delegeret retsakter vedtaget i henhold til artikel 20, artikel 35, stk. 3, artikel 43, stk. 2, og artikel 56, stk. 11, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Denne frist forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 61

Gennemførelsesforanstaltninger

Kommissionen undersøger efter anmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ specifikke foranstaltninger vedtaget af de nationale myndigheder vedrørende anvendelsen af bestemmelserne i dette direktiv om betingelserne for adgang til jernbaneinfrastruktur og -tjenester, udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder, infrastrukturafgifter og kapacitetstildeling senest 12 måneder efter vedtagelsen af disse foranstaltninger. Kommissionen afgør inden fire måneder efter modtagelse af en sådan anmodning og efter rådgivningsproceduren i artikel 62, stk. 2, hvorvidt den pågældende foranstaltning fortsat kan finde anvendelse.

(*) for dette direktivs ikrafttræden.

Artikel 62

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af et udvalg. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011.

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011. Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt.

Artikel 63

Rapport

Senest den 31. december 2012 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om gennemførelsen af kapitel II.

Denne rapport skal også indeholde en vurdering af udviklingen på markedet, herunder en status over forberedelserne af en yderligere åbning af jernbanemarkedet. Kommissionen analyserer ligeledes i rapporten de forskellige markedsordningsmodeller og indvirkningen af dette direktiv på kontrakter om offentlig tjeneste og deres finansiering. Kommissionen tager i den forbindelse hensyn til gennemførelsen af forordning (EF) nr. 1370/2007 og de iboende forskelle mellem medlemsstaterne (netværkstæthed, passagerantal, gennemsnitlig rejseafstand). Kommissionen fremsætter i rapporten, hvis det er relevant, forslag til lovgivningsmæssige ledsageforanstaltninger til fremme af en sådan markedsåbning og vurderer virkningerne af sådanne foranstaltninger.

Artikel 64

Gennemførelse i national ret

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv, herunder for så vidt angår virksomheders, operatørers, ansøgeres, myndigheders og andre enheders overholdelse heraf, senest den … (*). De tilsender straks Kommissionen disse bestemmelser.

Bestemmelserne skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De skal også indeholde oplysning om, at henvisninger i gældende love og administrative bestemmelser til de direktiver, der ophæves ved nærværende direktiv, gælder som henvisninger til nærværende direktiv. De nærmere regler for henvisningen og for affattelsen af den nævnte oplysning fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne tilsender Kommissionen de vigtigste nationale bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 55, stk. 1, anvendes fra den … (**).

Forpligtelsen til at gennemføre kapitel II og IV i dette direktiv i national lovgivning gælder ikke for Cypern og Malta, så længe der ikke er noget jernbanenet på deres område.

Artikel 65

Ophævelse

Direktiv 91/440/EØF, 95/18/EF og 2001/14/EF, som ændret ved de direktiver, der er opført i bilag IX, del A, ophæves med virkning fra den … (***), uden at dette berører medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til fristerne for gennemførelse i national ret af de direktiver, der er anført i bilag IX, del B.

Henvisninger til de ophævede direktiver gælder som henvisninger til dette direktiv og skal læses i overensstemmelse med sammenligningstabellen i bilag X.

Artikel 66

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 67

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
…	…
Formand	*Formand*

(*) 36 måneder efter dette direktivs ikrafttræden.

(**) 60 måneder efter dette direktivs ikrafttræden.

(***) for dette direktivs ikrafttræden.

BILAG I

LISTE OVER JERNBANEINFRASTRUKTURELEMENTER

Jernbaneinfrastruktur omfatter følgende elementer, såfremt disse hører til hoved- og sidesporene, med undtagelse af spor inden for reparationsværksteder, baneværksteder eller lokomotivremiser samt private sportilslutninger:

— grunde

— banelegeme og planum, især dæmninger, gennemskæringer, dræninger og afvandingsgrøfter, gennemløbsrør, beklædningsmure og beplantninger til beskyttelse af skråninger osv.; personperroner og læsseramper, herunder på passagerstationer og i godsterminaler; rabatter og sidestier; indhegningsmure, hække, stakitter; brandlinier; opvarmningsanlæg til sporskifter; snehegn

— særlige konstruktioner: broer, stenkister og øvrige baneoverføringer, tunneller, overdækkede gennemskæringer og øvrige baneunderføringer; støttemure og afskærmninger mod laviner, nedstyrtende sten osv.

— niveauoverkørsler med de til sikring af vejtrafikken nødvendige anlæg

— overbygning: skinner, rilleskinner, tvangsskinner; sveller og langsveller, let profiljern til skinnesamling; ballast inklusive grus og sand; sporskifter og skinnekryds; drejeskiver og skydebroer (med undtagelse af dem, der kun bruges til motorvogne)

— vejanlæg på banegårdsforpladser og i godsbanegårde med tilkørselsveje

— sikrings-, signal- og telekommunikationsanlæg på fri strækning, på banegårde og rangerbanegårde, herunder anlæg til produktion, transformering og fordeling af elektrisk strøm til signalvæsenet og telekommunikationsanlæggene; de til nævnte anlæg hørende bygninger; skinnebremser

— belysningsanlæg til trafikkens afvikling og sikring

— anlæg til transformering og tilførsel af strøm til den elektriske togfremdrift; understationer, strømforsyningsledninger mellem understation og køretråd, køreledninger med master, tredjeskinne med bærestolper

— bygninger med tilknytning til infrastrukturen, herunder en anlægsdel til opkrævning af transportafgifter.

BILAG II

YDELSER, DER SKAL LEVERES TIL JERNBANEVIRKSOMHEDERNE

(jf. artikel 13)

1. Minimumsadgangsydelser omfatter:

   a) behandling af ansøgninger om jernbaneinfrastrukturkapacitet

   b) ret til at benytte den kapacitet, der tildeles

   c) brug af jernbaneinfrastrukturen, herunder sporskifter og skiftestationer

   d) togkontrol, herunder signalgivning, regulering, ekspedition samt fremsendelse og tilvejebringelse af oplysninger om togbevægelser

   e) brug af elforsyningsudstyr til levering af strøm til elektrisk kørsel, hvor dette forefindes

   f) alle andre oplysninger, der er nødvendige for at iværksætte eller drive den tjeneste, hvortil der er tildelt infrastrukturkapacitet.

2. Der skal også gives adgang, herunder sporadgang, til følgende servicefaciliteter, når de findes og til de ydelser, der leveres i disse faciliteter:

   a) passagerstationer og dertil hørende bygninger og andre faciliteter, herunder rejseinformationsvisning og placering af billetsalg

   b) godsterminaler

   c) rangerterræner og togformeringsfaciliteter, herunder rangeringsfaciliteter

   d) depotspor

   e) vedligeholdelsesfaciliteter, med undtagelse af omfattende vedligeholdelsestjenester, der leveres i vedligeholdelsesfaciliteter udelukkende beregnet til specifikke typer af rullende materiel, og andre tekniske faciliteter, herunder rengørings- og vaskefaciliteter

   f) sø- og indlandshavnefaciliteter, som er knyttet til jernbaneaktiviteter

   g) hjælpefaciliteter

   h) brændstofpåfyldningsfaciliteter og levering af brændstof i disse faciliteter, idet afgifterne herfor på fakturaerne skal figurere særskilt.

3. Ekstra ydelser kan omfatte:

   a) strøm til elektrisk kørsel, idet afgifterne herfor på fakturaerne skal figurere særskilt fra afgifterne for brug af elforsyningsudstyr

   b) forvarmning af passagertog

   c) særlige kontrakter om:

      — kontrol af transport af farligt gods

      — assistance til kørsel af specialtog.

4. Hjælpeydelser kan omfatte:

   a) adgang til telenet

   b) levering af supplerende oplysninger

   c) teknisk inspektion af rullende materiel

   d) billetsalg på passagerbanegårde

   e) omfattende vedligeholdelsestjenester, der leveres i vedligeholdelsesfaciliteter udelukkende beregnet til specifikke typer af rullende materiel

BILAG III

FINANSIEL KAPACITET

(jf. artikel 20)

De oplysninger, som virksomheder, der ansøger om licens, skal indgive i overensstemmelse med artikel 20, dækker følgende forhold:

a) disponible likvide midler, herunder bankindeståender og træk på kassekreditter og lån

b) midler og aktiver, der kan frigøres som sikkerhedsstillelse

c) driftskapital

d) relevante udgifter, herunder anskaffelsesudgifter til eller afdrag på køretøjer, grunde, fast ejendom, anlæg og rullende materiel

e) tredjemands rettigheder over virksomhedens formue

f) skatter og socialsikringsbidrag.

BILAG IV

NETVEJLEDNINGENS INDHOLD

(jf. artikel 27)

Netvejledningen, jf. artikel 27, skal indeholde følgende oplysninger:

1. Et afsnit om den infrastruktur, der er til jernbanevirksomhedernes rådighed, og om betingelserne for adgang til denne. Oplysningerne i dette afsnit skal hvert år bringes i overensstemmelse med eller henvise til de infrastrukturregistre, der skal offentliggøres i henhold til artikel 35 i direktiv 2008/57/EF.

2. Et afsnit om afgiftsprincipper og tariffer. Afsnittet skal indeholde de fornødne detaljerede oplysninger om afgiftsordningen og tilstrækkelige oplysninger om afgifter samt andre relevante oplysninger om adgang for de i bilag II anførte tjenesteydelser, der kun leveres af en enkelt leverandør. Det skal i detaljer beskrive den metode og de regler og, hvor det er relevant, skalaer, der anvendes i forbindelse med gennemførelsen af artikel 31 til 36, hvad angår både omkostninger og afgifter. Det skal indeholde oplysninger om allerede besluttede eller planlagte afgiftsændringer for de næste fem år, hvis oplysningerne foreligger.

3. Et afsnit om principperne og kriterierne for kapacitetstildeling. I afsnittet skal der redegøres for de generelle kapacitetskarakteristika ved den infrastruktur, der er til rådighed for jernbanevirksomheder, og for alle restriktioner for dens brug, herunder forventelige behov for kapacitet til vedligeholdelse. Det skal desuden indeholde nærmere oplysninger om procedurer og tidsfrister vedrørende kapacitetstildelingen og indeholde de specifikke kriterier, der skal anvendes, herunder særlig:

   a) de nærmere vilkår, på hvilke ansøgere kan ansøge om kapacitet fra infrastrukturforvalteren

   b) de krav, der stilles til ansøgere

   c) tidsplanen for ansøgnings- og tildelingsprocessen, de procedurer, der skal følges ved anmodning om oplysninger om tidsplan, og de procedurer, der skal følges ved planlægning af planlagt og uforudset vedligeholdelsesarbejde

   d) de principper, der gælder for samordningsprocessen, og det tvistbilæggelsessystem, der er oprettet som led i denne proces

   e) de procedurer og kriterier, der anvendes, hvis infrastrukturkapaciteten er overbelastet

   f) nærmere oplysninger om restriktioner for brugen af infrastruktur

   g) de omstændigheder, under hvilke der tages hensyn til tidligere niveauer for kapacitetsudnyttelse ved fastlæggelsen af prioriteter for tildelingsprocessen.

   I dette afsnit redegøres der i enkeltheder for de foranstaltninger, der skal sikre hensigtsmæssig behandling af godstransport, international transport og ad hoc-ansøgninger. Det skal indeholde en skabelon for ansøgninger om kapacitet. Infrastrukturforvalteren skal også offentliggøre detaljerede oplysninger om tildelingsprocedurerne for internationale kanaler.

4. Et afsnit med oplysninger om ansøgning om en licens, jf. dette direktivs artikel 25, og jernbanesikkerhedscertifikater, der udstedes i overensstemmelse med direktiv 2004/49/EF. eller henvisning til et websted, hvor disse oplysninger stilles gratis til rådighed i elektronisk format.

5. Et afsnit med oplysninger om procedurer for tvistbilæggelse og klager vedrørende spørgsmål om adgang til jernbaneinfrastruktur og –tjenester samt den præstationsordning, der er omhandlet i artikel 35.

6. Et afsnit med oplysninger om adgang til og afgifter for servicefaciliteter, jf. bilag II. Operatører af servicefaciliteter, som ikke kontrolleres af infrastrukturforvalteren, skal forelægge oplysninger om afgifter for adgang til faciliteten og for leveringen af tjenester, samt oplysninger om de tekniske adgangsbetingelser, som skal anføres i netvejledningen, eller henvise til et websted, hvor disse oplysninger stilles gratis til rådighed i elektronisk format.

7. En aftalemodel med henblik på indgåelsen af rammeaftaler mellem en infrastrukturforvalter og en ansøger i overensstemmelse med artikel 42.

BILAG V

GRUNDLIGGENDE PRINCIPPER OG PARAMETRE FOR KONTRAKTMÆSSIGE AFTALER MELLEM KOMPETENTE MYNDIGHEDER OG INFRASTRUKTURFORVALTERE

(jf. artikel 30)

I den kontraktmæssige aftale skal bestemmelserne i artikel 30 specificeres, og den skal mindst omfatte følgende elementer:

1. aftalens anvendelsesområde hvad angår infrastruktur og servicefaciliteter, som struktureres i overensstemmelse med bilag II. Det skal omfatte alle aspekter af infrastruktur forvaltning, herunder vedligeholdelse og fornyelse af infrastruktur, der allerede er i brug.

2. de aftalte betalingers eller tildelte midlers struktur fordelt på de infrastrukturtjenester, der er opført i bilag II, til vedligeholdelse og til afhjælpning af eksisterende forsinkelser i vedligeholdelsen

3. brugerorienterede præstationsmål i form af indikatorer og kvalitetskriterier, som omfatter elementer som:

   a) togpræstation, f.eks. med hensyn til strækningshastighed og pålidelighed samt kundetilfredshed

   b) netværkskapacitet

   c) forvaltning af aktiver

   d) aktivitetsmængder

   e) sikkerhedsniveauer og

   f) miljøbeskyttelse

4. mængden af eventuelle forsinkelser i vedligeholdelsen og infrastruktur, der tages ud af brug og derfor udløser andre finansielle strømme

5. incitamenter, jf. artikel 30, stk. 1, med undtagelse af de incitamenter, der gennemføres ved hjælp af lovgivningsmæssige foranstaltninger i henhold til artikel 30, stk. 3

6. infrastrukturforvalterens minimumsforpligtelser med hensyn til rapporteringsindhold og -hyppighed, herunder oplysninger, der skal offentliggøres årligt

7. den aftalte aftalevarighed, som skal være afpasset efter og i overensstemmelse med varigheden af infrastrukturforvalterens virksomhedsplan, koncession eller i givet fald licens, og de afgiftsrammer og -regler, staten har fastlagt

8. regler for håndtering af større driftsafbrydelser og nødsituationer, herunder beredskabsplaner og tidlig ophævelse af den kontraktmæssige aftale, og information til brugerne

9. afhjælpende foranstaltninger, der skal træffes, hvis en af parterne misligholder sine kontraktforpligtelser, eller under særlige omstændigheder, der berører muligheden for offentlig finansiering; dette omfatter betingelser og procedurer for genforhandling og tidlig ophævelse.

BILAG VI

KRAV VEDRØRENDE OMKOSTNINGER OG AFGIFTER I FORBINDELSE MED JERNBANEINFRASTRUKTUR

(jf. artikel 32, stk. 1, og artikel 35)

1. De segmentpar, infrastrukturforvalterne skal se på, når de udarbejder en liste over markedssegmenter i henhold til artikel 32, stk. 1, skal omfatte mindst følgende par:

   a) passagertransport vs. godstransport

   b) tog, som fragter farligt gods, vs. andre godstog

   c) indenlandske vs. internationale tjenester

   d) kombineret transport vs. direkte tog

   e) bymæssig eller regional passagertransport vs. mellembys passagertransport

   f) bloktog vs. vognladningstog

   g) fast vs. lejlighedsvis togdrift.

2. Præstationsordningen, jf. artikel 35, baseres på følgende grundlæggende principper:

   a) For at opnå et aftalt præstations niveau og undgå at bringe en tjenestes økonomiske levedygtighed i fare aftaler infrastrukturforvalteren med ansøgerne de vigtigste parametre for præstationsordningen, navnlig værdien af forsinkelser, tærsklerne for skyldige betalinger under præstationsordningen vedrørende både individuelle togkørsler og alle en jernbanevirksomheds togkørsler i en given periode.

   b) Infrastrukturforvalteren meddeler mindst fem dage før togkørslen jernbanevirksomhederne den køreplan, ud fra hvilken forsinkelser vil blive beregnet. Infrastrukturforvalteren kan benytte en kortere meddelelsesfrist i tilfælde af force majeure eller sene ændringer af køreplanen

   c) Alle forsinkelser skal tilskrives en af følgende kategorier og underkategorier af forsinkelser:

      1. drifts-/planlægningsforvaltning, som kan tilskrives infrastrukturforvalteren

      1.1. udarbejdelse af køreplan

      1.2. oprangering

      1.3. fejl i driftsprocedure

      1.4. ukorrekt anvendelse af prioritetsregler

      1.5. personale

      1.6. andre årsager

      2. infrastrukturanlæg, der kan tilskrives infrastrukturforvalteren

      2.1. signalanlæg

      2.2. signalanlæg ved niveauoverkørsler

      2.3. telekommunikationsanlæg

      2.4. strømforsyningsudstyr

      2.5. spor

2.6. strukturer

2.7. personale

2.8. andre årsager

3. årsager i forbindelse med anlægsarbejde, der kan tilskrives infrastrukturforvalteren

3.1. planlagt bygge- og anlægsarbejde

3.2. uregelmæssigheder i udførelsen af bygge- og anlægsarbejde

3.3. hastighedsbegrænsning på grund af defekt spor

3.4. andre årsager

4. årsager, der kan tilskrives andre infrastrukturforvaltere

4.1. forårsaget af foregående infrastrukturforvalter

4.2. forårsaget af næste infrastrukturforvalter

5. kommercielle årsager, der kan tilskrives jernbanevirksomheden

5.1. overskridelse af standsetid

5.2. anmodning fra jernbanevirksomheden

5.3. læsning

5.4. uregelmæssigheder i forbindelse med lastning

5.5. kommerciel klargøring af tog

5.6. personale

5.7. andre årsager

6. rullende materiel, der kan tilskrives jernbanevirksomheden

6.1. planlægning/omlægning af vagtskema

6.2. oprangering foretaget af jernbanevirksomhed

6.3. problemer vedrørende passagervogne

6.4. problemer vedrørende vogne (godstransport)

6.5. problemer vedrørende vogne, lokomotiver og jernbanevogne

6.6. personale

6.7. andre årsager

7. årsager, der kan tilskrives andre jernbanevirksomheder

7.1. forårsaget af næste jernbanevirksomhed

7.2. forårsaget af foregående jernbanevirksomhed

8. eksterne årsager, der hverken kan tilskrives infrastrukturforvalter eller jernbanevirksomhed

8.1. strejke

8.2. administrative formaliteter

8.3. ekstern påvirkning

8.4. konsekvenser af vejr- og naturårsager

8.5. forsinkelse på grund af eksterne årsager på efterfølgende net

8.6. andre årsager

9. sekundære årsager, der hverken kan tilskrives infrastrukturforvalter eller jernbanevirksomhed

9.1. farlige hændelser, ulykker og farer

9.2. optaget spor forårsaget af samme togs forsinkelse

9.3. optaget spor forårsaget af et andet togs forsinkelse

9.4. kørsel i ring

9.5. forbindelse

9.6. behov for yderligere undersøgelse.

d) Når det er muligt, skal forsinkelserne kun tilskrives en enkelt organisation, både hvad angår ansvaret for at forårsage afbrydelsen og muligheden for at genetablere normale trafikforhold.

e) Ved beregningen af betalinger skal der tages hensyn til den gennemsnitlige forsinkelse for togdrift, der er underlagt lignende regularitetskrav.

f) Infrastrukturforvalteren skal hurtigst muligt underrette jernbanevirksomhederne om beregningen af skyldige betalinger under præstationsordningen. Denne beregning skal omfatte alle forsinkede togkørsler inden for en periode på højst en måned.

g) Med forbehold af de gældende klageprocedurer og bestemmelserne i artikel 56 skal der i tilfælde af tvister om præstationsordningen oprettes et tvistbilæggelsessystem til hurtig afgørelse af sådanne tvister. Dette tvistbilæggelsessystem skal være upartisk over for de involverede parter. Hvis dette system anvendes, skal der træffes en afgørelse inden for en frist på ti arbejdsdage.

h) En gang om året offentliggør infrastrukturforvalteren det årlige gennemsnitlige præstations niveau, jernbanevirksomhederne har opnået, på grundlag af de vigtigste aftalte parametre i præstationsordningen.

BILAG VII

PLAN FOR TILDELINGSPROCESSEN

(jf. artikel 43)

1. Køreplanen fastlægges én gang hvert kalenderår.

2. Overgangen til ny køreplan finder sted ved midnat den anden lørdag i december. Hvis der foretages en ændring eller tilpasning efter vinteren, eventuelt af hensyn til ændringer i køreplanerne for den regionale passagertrafik, sættes den i værk den anden lørdag i juni og med andre intervaller mellem disse datoer, som måtte være nødvendige. Infrastrukturforvalterne kan sammen vælge andre datoer og underretter i så fald Kommissionen, hvis den internationale trafik berøres.

3. Sidste frist for indgivelse af ansøgninger om infrastrukturkapacitet, der skal indarbejdes i køreplanen, er 12 måneder før køreplanen træder i kraft.

4. Senest 11 måneder før køreplanen træder i kraft, sikrer infrastrukturforvalterne, at der er etableret foreløbige internationale kanaler i samarbejde med andre relevante infrastrukturforvaltere. Infrastrukturforvaltere sikrer, at disse kanaler respekteres i videst muligt omfang under den resterende del af processen.

5. Senest fire måneder efter sidste frist for de godkendte ansøgeres afgivelse af bud udarbejder infrastrukturforvalteren et udkast til køreplan.

BILAG VIII

REGNSKABSOPLYSNINGER, DER SKAL FORELÆGGES TILSYNSORGANET EFTER ANMODNING

(jf. artikel 56, stk. 10)

1. Adskilte regnskaber

   a) separate driftsregnskaber og balancer for gods-, passager- og infrastrukturforvaltningsaktiviteter

   b) detaljerede oplysninger om individuelle kilder og anvendelse af offentlige midler og andre former for kompensation på gennemskuelig og udførlig vis, omfattende en detaljeret gennemgang af virksomhedernes pengestrømme, således at det kan fastlås, hvordan disse offentlige midler og andre former for kompensation er blevet anvendt

   c) omkostnings- og profitkategorier, der gør det muligt at fastslå, om der har fundet krydssubsidiering sted mellem disse forskellige aktiviteter i overensstemmelse med tilsynsorganets krav

   d) den metode, der er benyttet til at fordele omkostninger på de forskellige aktiviteter

   e) i de tilfælde hvor den regulerede virksomhed udgør en del af en koncernstruktur, fuldstændige oplysninger om selskabsinterne betalinger.

2. Overvågning af afgifter for sporadgang

   a) forskellige omkostningskategorier og navnlig tilstrækkelige oplysninger om marginale/direkte omkostninger i forbindelse med forskellige tjenester eller grupper af tjenester, således at infrastrukturafgifterne kan overvåges

   b) tilstrækkelige oplysninger til, at de individuelle afgifter, der er betalt for tjenester (eller grupper af tjenester), kan overvåges; hvis tilsynsorganet kræver det, skal disse oplysninger også indeholde data om mængder af individuelle tjenester, priser for individuelle tjenester og samlede indtægter for individuelle tjenester, som interne og eksterne kunder har betalt for

   c) omkostninger og indtægter for individuelle tjenester (eller grupper af tjenester), idet der anvendes den relevante omkostningsmetode, som tilsynsorganet kræver, til at identificere potentielt konkurrencefordrejende prisfastsættelse (krydssubsidiering, underbudspriser og overpriser).

3. Oplysninger om finansielle resultater

   a) en erklæring om finansielle resultater

   b) en sammenfattet udgiftsopgørelse

   c) en opgørelse over vedligeholdelsesudgifter

   d) en opgørelse over driftsudgifter

   e) en indtægtsopgørelse

   f) ledsagende noter, der uddyber og forklarer opgørelserne, hvor dette er relevant.

BILAG IX

Del A

OPHÆVEDE DIREKTIVER MED ÆNDRINGER

(jf. artikel 65)

Rådets direktiv 91/440/EØF (EFT L 237 af 24.8.1991, s. 25)	
Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF (EFT L 75 af 15.3.2001, s. 1)	
Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/51/EF (EUT L 164 af 30.4.2004, s. 164)	
Rådets direktiv 2006/103/EF (EUT L 363 af 20.12.2006, s. 344)	Kun bilagets punkt B
Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/58/EF (EUT L 315 af 3.12.2007, s. 44)	Kun artikel 1
Rådets direktiv 95/18/EF (EFT L 143 af 27.6.1995, s. 70)	
Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/13/EF (EFT L 75 af 15.3.2001, s. 26)	
Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF (EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44)	Kun artikel 29
Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF (EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29)	
Kommissionens beslutning 2002/844/EF (EFT L 289 af 26.10.2002, s. 30)	
Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF (EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44)	Kun artikel 30
Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/58/EF (EUT L 315 af 3.12.2007, s. 44)	Kun artikel 2

Del B

FRISTER FOR GENNEMFØRELSE I NATIONAL RET

(jf. artikel 65)

Direktiv	Frist for gennemførelse
91/440/EØF	1. januar 1993
95/18/EF	27. juni 1997
2001/12/EF	15. marts 2003
2001/13/EF	15. marts 2003
2001/14/EF	15. marts 2003
2004/49/EF	30. april 2006
2004/51/EF	31. december 2005
2006/103/EF	1. januar 2007
2007/58/EF	4. juni 2009

BILAG X

SAMMENLIGNINGSTABEL

Direktiv 91/440/EØF	Direktiv 95/18/EF	Direktiv 2001/14/EF	Nærværende direktiv
Artikel 2, stk. 1	Artikel 1, stk. 1	Artikel 1, stk. 1, første afsnit	Artikel 1, stk. 1
		Artikel 1, stk. 2	Artikel 1, stk. 2
Artikel 2, stk. 2			Artikel 2, stk. 1
	Artikel 1, stk. 2		Artikel 2, stk. 2
		Artikel 1, stk. 3	Artikel 2, stk. 3
			Artikel 2, stk. 4 til 9
Artikel 2, stk. 4			Artikel 2, stk. 10
Artikel 3			Artikel 3, nr. 1 til 8
			Artikel 3, nr. 9 til 11
	Artikel 2, litra b) og c)		Artikel 3, nr. 12 og 13
			Artikel 3, nr. 14 og 15
		Artikel 2	Artikel 3, nr. 16 til 26
Artikel 4			Artikel 4
Artikel 5			Artikel 5
Artikel 6, stk. 1 og 2			Artikel 6, stk. 1 og 2
Artikel 9, stk. 4			Artikel 6, stk. 3
Artikel 6, stk. 1, andet afsnit			Artikel 6, stk. 4
Artikel 6, stk. 3, og bilag II			Artikel 7, stk. 1
		Artikel 4, stk. 2, og artikel 14, stk. 2	Artikel 7, stk. 2
Artikel 7, stk. 1, 3 og 4			Artikel 8, stk. 1, 2 og 3
		Artikel 6, stk. 1	Artikel 8, stk. 4
Artikel 9, stk. 1 og 2			Artikel 9, stk. 1 og 2
Artikel 10, stk. 3 og 3a			Artikel 10, stk. 1 og stk. 2,
Artikel 10, stk. 3b			Artikel 11, stk. 1, 2 og 3
			Artikel 11, stk. 4
Artikel 10, stk. 3c og 3e			Artikel 11, stk. 5 og 6
Artikel 10, stk. 3f			Artikel 12, stk. 1 til 4
			Artikel 12, stk. 5
		Artikel 5	Artikel 13
			Artikel 14

Direktiv 91/440/EØF	Direktiv 95/18/EF	Direktiv 2001/14/EF	Nærværende direktiv
Artikel 10b			Artikel 15
	Artikel 3		Artikel 16
	Artikel 4, stk. 1 til 4		Artikel 17, stk. 1 til 4
	Artikel 5		Artikel 18
	Artikel 6		Artikel 19
	Artikel 7, stk. 1		Artikel 20, stk. 1
	Bilag, del I, nr. 1		Artikel 20, stk. 2
			Artikel 20, stk. 3
	Artikel 8		Artikel 21
	Artikel 9		Artikel 22
	Artikel 4, stk. 5		Artikel 23, stk. 1
	Artikel 10		Artikel 23, stk. 2 og 3
	Artikel 11		Artikel 24
	Artikel 15		Artikel 25
		Artikel 1, stk. 1, andet afsnit	Artikel 26
		Artikel 3	Artikel 27
Artikel 10, stk. 5			Artikel 28
		Artikel 4, stk. 1, 3, 4, 5 og 6	Artikel 29
		Artikel 6, stk. 2 til 5	Artikel 30
		Artikel 7	Artikel 31
		Artikel 8	Artikel 32
		Artikel 9	Artikel 33
		Artikel 10	Artikel 34
		Artikel 11	Artikel 35
		Artikel 12	Artikel 36
			Artikel 37
		Artikel 13	Artikel 38
		Artikel 14, stk. 1 og 3	Artikel 39
		Artikel 15	Artikel 40
		Artikel 16	Artikel 41
		Artikel 17	Artikel 42
		Artikel 18	Artikel 43
		Artikel 19	Artikel 44
		Artikel 20, stk. 1, 2 og 3	Artikel 45, stk. 1, 2 og 3
			Artikel 45, stk. 4

Direktiv 91/440/EØF	Direktiv 95/18/EF	Direktiv 2001/14/EF	Nærværende direktiv
		Artikel 20, stk. 4	Artikel 45, stk. 5
		Artikel 21	Artikel 46
		Artikel 22	Artikel 47
		Artikel 23	Artikel 48
		Artikel 24	Artikel 49
		Artikel 25	Artikel 50
		Artikel 26	Artikel 51
		Artikel 27	Artikel 52
		Artikel 28	Artikel 53
		Artikel 29	Artikel 54
		Artikel 30, stk. 1	Artikel 55
		Artikel 30, stk. 2	Artikel 56, stk. 1
		Artikel 31	Artikel 57
Artikel 12			Artikel 58
Artikel 14a		Artikel 33, stk. 1, 2 og 3	Artikel 59
			Artikel 60
		Artikel 34, stk. 2	Artikel 61
Artikel 11a		Artikel 35, stk. 1, 2 og 3	Artikel 62
Artikel 10, stk. 9			Artikel 63
		Artikel 38	Artikel 64
			Artikel 65
	Artikel 17	Artikel 39	Artikel 66
Artikel 16	Artikel 18	Artikel 40	Artikel 67
			Bilag I
		Bilag II	Bilag II
	Bilag		Bilag III
		Bilag I	Bilag IV
			Bilag V
			Bilag VI
		Bilag III	Bilag VII
			Bilag VIII

RÅDETS BEGRUNDELSE

I. INDLEDNING

Den 21. september 2010 forelagde Kommissionen Rådet sit forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (omarbejdning) ([1]).

Den 16. november 2011 vedtog Europa-Parlamentet sin førstebehandlingsudtalelse ([2]).

Den 12. december 2011 nåede Rådet til politisk enighed om direktivudkastet. Efter den juridiske og sproglige gennemgang vedtog Rådet sin førstebehandlingsholdning den 8. marts 2012 i overensstemmelse med den almindelige lovgivningsprocedure som fastlagt i artikel 294 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

Rådet har under sit arbejde taget hensyn til udtalelsen fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg og udtalelsen fra Regionsudvalget.

II. ANALYSE AF FØRSTEBEHANDLINGSHOLDNINGEN

1. Generelt

Forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (omarbejdning) har til hensigt at omarbejde den første jernbanepakke for at forenkle, præcisere og modernisere de forskriftsmæssige rammer i den europæiske jernbanesektor, samtidig med at der gøres fremskridt mod Europa 2020-strategien. Formålet med omarbejdningsinitiativet er at forenkle de forskriftsmæssige rammer gennem konsolidering og præcisering af lovgivningen om adgang til jernbanemarkedet. Endelig er det hensigten at modernisere lovgivningen ved at fjerne forældede bestemmelser og indføre nye bestemmelser, der svarer bedre til jernbanemarkedets nuværende funktion.

Kommissionens omarbejdede forslag omfatter først og fremmest

— en finansiering af og opkrævning af afgifter for jernbaneinfrastruktur

— betingelserne for adgang til og konkurrence på jernbanemarkedet

— et lovgivningsmæssigt tilsyn med jernbanemarkedet.

Rådet er enigt med Kommissionen i forslagets formål, men Rådets tilgang indebærer flere ændringer i forhold til det oprindelige forslag. En række af de foreslåede bestemmelser kan ikke accepteres, fordi de anses for at have for vidtrækkende konsekvenser, især for jernbanevirksomhedernes adgangsbetingelser til servicefaciliteter, for afgiftsprincipperne i forbindelse med af jernbaneinfrastruktur og servicefaciliteter samt for tilsynsorganets funktioner. Andre er blevet omformuleret med henblik på forenkling og præcisering af de eksisterende tre direktiver.

Som følge af denne tilgang har Rådets førstebehandlingsholdning i et vist omfang ændret Kommissionens oprindelige forslag ved, at det er blevet omformuleret, og flere bestemmelser er udgået. Dette indebærer, at de ændringer, der blev indsat i Europa-Parlamentets førstebehandlingsudtalelse vedrørende disse udeladte bestemmelser, ikke kan accepteres af Rådet.

([1]) Dok. 13788/10.
([2]) TA/2011/503/P7.

2. **De vigtigste politiske spørgsmål**

i) Jernbanevirksomhedernes adgangsbetingelser til servicefaciliteter og til de ydelser, der skal leveres ved disse faciliteter (artikel 13 og bilag III)

Med henblik på at give nye jernbanevirksomheder korrekt markedsadgang og derved forøge konkurrencen i jernbanesektoren foreslår Kommissionen at indføre krav om uafhængighed med hensyn til retlig status, organisation og beslutningstagning for forvaltningen af servicefaciliteter og for jernbanetransport for at eliminere interessekonflikter mellem på den ene side leverandører af jernbanerelaterede tjenesteydelser eller ejere af servicefaciliteter og på den anden side etablerede jernbanevirksomheder.

Rådet mener, at Kommissionens forslag skal ændres i overensstemmelse hermed for at erstatte henvisningen til uafhængighed med hensyn til retlig status med kravet om uafhængighed med hensyn til organisation og beslutningstagning. Mere specifikt indfører Rådet en adskillelse mellem de væsentlige servicefaciliteter, hvortil der skal garanteres et højere konkurrenceniveau på den ene side, og de øvrige servicefaciliteter på den anden side. For sidstnævntes vedkommende indfører Rådet kun adskillelse af regnskaberne; for de væsentlige servicefaciliteter, hvortil adgangen skal forbedres, indfører Rådet kravet om uafhængighed med hensyn til organisation og beslutningstagning.

Rådet tilføjer endvidere, at en sådan uafhængighed ikke indebærer noget krav om, at der skal oprettes et særskilt organ eller en særskilt virksomhed for servicefaciliteterne og kan opnås med to særskilte afdelinger inden for én og samme virksomhed.

I den oprindelige tekst foreslår Kommissionen indførelsen af brugspligt (hvad der ikke bruges skal leases ud) for forvaltningen af jernbanerelaterede servicefaciliteter. Når en servicefacilitet ikke er blevet brugt over en periode, skal ejeren (gennem leje eller leasing) stille den til rådighed for en anden interesseret part. Den foreslåede foranstaltning har til hensigt at øge disponibiliteten af faciliteter på markedet ved at forhindre problemer med kunstig mætning.

Rådet er indforstået med den foreslåede tilgang, men foreslår at fastsætte perioden til tre år i stedet for de to år, der er fastsat i Kommissionens oprindelige forslag. Desuden er Rådet af den opfattelse, at jernbanevirksomheden over for operatøren skal tilkendegive en interesse i at bruge faciliteten på grundlag af et påvist behov. Endelige tilføjer Rådet, at operatøren bør have ret til at undgå leasing og leje af den pågældende facilitet, hvis han kan godtgøre en igangværende omstillingsproces.

Europa-Parlamentet foreslår, at der fastlægges et bredere anvendelsesområde med hensyn til kravene om adskillelse i artikel 13, stk. 2, mens Rådet ikke accepterer, at yderligere servicefaciliteter underkastes kravene om adskillelse.

I den sammenhæng blev Europa-Parlamentets ændringsforslag 62 ikke accepteret af Rådet.

ii) Afgiftsprincipper og undtagelser fra afgiftsprincipperne (artikel 31, 32 og bilag VIII)

Direkte omkostninger

Kommissionen foreslår i sit oprindelige forslag, at omkostninger i forbindelse med »minimumsadgangsydelser« fastlægges i bilag III. I stk. 1 fastlægges den omkostning, der påløber direkte som følge af togtjenesten i overensstemmelse med bilag VIII. Sidstnævnte omfatter en liste af elementer, der skal udelukkes, når de direkte omkostninger ved minimumsadgangspakken beregnes. Kommissionen foreslår at give mulighed for at ændre det gennem delegerede retsakter.

Rådet støtter princippet om, at afgifterne for minimumsadgangsydelserne og for adgangen til infrastruktur, der forbinder servicefaciliteter, fastsættes som den omkostning, der påløber direkte som følge af jernbanedriften, men mener, at bilag VIII, stk. 1, skal udgå, og at metodologien for beregningen af direkte omkostninger påløbet som følge af jernbanedriften, skal vedtages via

gennemførelsesretsakter for at sikre en harmoniseret gennemførelse af denne artikel. Endelig indfører Rådet også muligheden for, at infrastrukturforvalteren kan beslutte at foretage en gradvis tilpasning af metoderne til beregning af direkte omkostninger over en periode på fem år efter fristen for gennemførelsen af direktivet. Denne bestemmelse har til formål at give medlemsstaterne tid til gradvist at forøge deres infrastrukturfinansieringer for at overholde sådanne fælles metoder.

Støjgeneafgifter

Kommissionen foreslår, at når der i henhold til EU-lovgivningen opkræves afgifter for omkostninger ved støjgener fra vejgodstransport, skal infrastrukturafgifterne ændres for at tage hensyn til omkostningerne ved støjgener, der er forårsaget af togdriften. Den foreslåede differentiering af afgifter for sporadgang på grundlag af støjemission har til formål at skabe et klart incitament til at modernisere det rullende materiel.

Rådet mener, at Kommissionens tilgang i forbindelse med opkrævning af afgifter for omkostningerne ved støjgener skal være et frivilligt system for medlemsstaterne, så infrastrukturforvalterne undgår negative finansielle virkninger. Desuden indføres en mulighed for, at Kommissionen kan vedtage gennemførelsesforanstaltninger med angivelse af de nærmere bestemmelser for opkrævning af afgifter for omkostningerne ved støjgener, som sikrer, at afgifterne kan differentieres for, hvor det er relevant, at tage hensyn til det berørte områdes følsomhed, navnlig for så vidt angår den berørte befolknings størrelse og togsammensætning med indvirkning på støjemissionsniveauet.

Europæisk togkontrolsystem

I Kommissionens forslag skal tog, som er udstyret med det europæiske togkontrolsystem (ETCS), tilstås en midlertidig reduktion af infrastrukturafgiften. Rådet støtter en frivillig tilgang og er i denne henseende imod en tvungen foranstaltning.

Generelt følger Europa-Parlamentet Kommissionens tilgang hvad angår de grundlæggende bestemmelser om infrastrukturafgifter. Det foreslår endog at styrke Kommissionens forslag i forbindelse med betingelserne for opkrævning af støjafgifter og navnlig at gøre det obligatorisk uafhængigt af foranstaltninger inden for vejsektoren. Europa-Parlamentet insisterer også på at gøre det obligatorisk at reducere afgifterne for tog, som er udstyret med ETCS. Desuden foreslår Europa-Parlamentet, at muligheden for at pålægge afgifter i forbindelse med andre miljøomkostninger kun begrænses til de situationer, hvor sådanne afgifter opkræves i medfør af EU-lovgivningen for vejgodstransport og insisterer på at øremærke eventuelle indtægter til fordel for transportsystemer.

I den sammenhæng kunne Rådet ikke tage ændringsforslag 78, 79, 80 og 132 i betragtning.

iii) Finansiering af infrastrukturforvalteren og infrastrukturomkostninger og -regnskaber (artikel 8, artikel 30 og bilag VII)

Kommissionen foreslår i sit oprindelige forslag, at infrastrukturforvaltere skal gives incitamenter til at reducere omkostningerne til udbud af infrastruktur og adgangsafgiftniveauet. Det foreslås, at gennemførelsen af disse incitamenter kun kan ske gennem en kontraktmæssig aftale mellem den nationale kompetente myndighed og infrastrukturforvalteren om infrastrukturomkostninger og adgangsafgifter. Ifølge Kommissionens forslag indgås de kontraktmæssige aftaler mellem de nationale myndigheder og infrastrukturforvalterne for en periode på mindst fem år. Kommissionens overordnede mål i forbindelse med dette spørgsmål er at stimulere indførelsen af langsigtede strategier for jernbaneudvikling.

Rådet er i princippet enigt med Kommissionens tilgang i dette spørgsmål, men foretrækker at bevare muligheden for at anvende forskriftsmæssige foranstaltninger til gennemførelsen af ovennævnte incitamenter som et alternativ til ovennævnte kontraktmæssige aftaler og at reducere minimumsvarigheden for kontraktmæssige aftaler til tre år. Rådet foreslår desuden, at det præciseres, at det er medlemsstaternes ansvar at fastsætte niveauet for den offentlige finansiering, der skal bruges til finansiering af infrastruktur.

Rådet deler Kommissionens mål om at fastlægge en udviklingsstrategi for jernbaneinfrastrukturforvaltere, forudsat at offentliggørelsen af denne strategi forbliver vejledende. Rådet går desuden ikke ind for at indføre en fast frist for at sikre, at infrastrukturforvalternes regnskaber er i balance, men foretrækker at angive en rimelig periode, der ikke overstiger varigheden af den kontraktmæssige aftale, der er omtalt i artikel 30, stk. 2.

Europa-Parlamentet foreslår at forlænge varigheden af de nationale infrastrukturudviklingsstrategier, at udvide høringen af de berørte parter om udviklingsstrategierne, at styrke medlemsstaternes forpligtelse til at tilvejebringe offentlig finansiering og at afkorte den frist, som Kommissionen foreslår i sin oprindelige tekst til at sikre balance i infrastrukturforvalternes regnskaber. I denne forbindelse kan Rådet ikke acceptere Europa-Parlamentets ændring 55 og 78.

iv) Adskillelse af infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder (artikel 6 og 7)

Rådet deler Kommissionens tilgang med hensyn til ikke at behandle adskillelsen af infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder i omarbejdningsforslaget om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde.

Europa-Parlamentet foreslår imidlertid at indføre særlige krav til it-tjenester og personalepolitikker. Desuden ændrer Parlamentet de gældende krav om adskillelse af infrastrukturforvalteres og jernbanevirksomheders regnskaber. Endelig opfordrer Parlamentet Kommissionen til at forelægge et nyt lovgivningsforslag om dette spørgsmål inden udgangen af 2012 for at sikre fuldstændig adskillelse af infrastrukturforvaltning og transportvirksomhed; Parlamentet fastholder, at det nye forslag også bør fastsætte, at de nationale jernbanepassagermarkeder skal åbnes.

Rådet kan derfor ikke tage hensyn til ændring 51-54.

v) Tilsynsorganets funktioner (artikel 55-57)

Kommissionens forslag indeholder flere nye bestemmelser, der har til formål at sikre, at tilsynsorganerne er i stand til effektivt at udføre deres opgaver på grundlag af større uafhængighed, øgede beføjelser og yderligere midler til deres rådighed.

Det foreslås derfor at modernisere bestemmelserne om tilsynsorganernes uafhængighed ved at fastsætte, at de skal være uafhængige af enhver offentlig eller privat myndighed. Den foreslåede foranstaltning har til formål at mindske risikoen for interessekonflikter og dermed styrke tilsynsorganernes tilsynskapacitet.

Endvidere indeholder Kommissionens forslag udvidelse af tilsynsorganernes beføjelser til følgende funktioner: 1) afgørelser om adgang til og opkrævning af afgifter for jernbanerelaterede tjenesteydelser, som er afgørende for at muliggøre markedsadgang og sikre redelig konkurrence, og 2) hindring af, at statslige midler, der er bestemt til ikkeprofitgivende aktiviteter, omdirigeres til finansiering af kommercielle aktiviteter. Det foreslås også, at tilsynsorganerne får beføjelse til at foretage revision eller iværksætte ekstern revision hos jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere for at kontrollere, om bestemmelserne i artikel 6 om adskillelse af regnskaber overholdes. Endelig foreslår Kommissionen i sit omarbejdningsforslag, at infrastrukturforvaltere skal forelægge omkostningsregnskabsdata i en aggregeret og standardiseret form som »forskriftsmæssige regnskaber« for at gøre det muligt for tilsynsorganerne at arbejde mere effektivt.

Selv om Rådet generelt tilslutter sig Kommissionens tilgang for så vidt angår styrkelse af tilsynsorganerne, mener det imidlertid, at det er nødvendigt at revidere de foreslåede bestemmelser om uafhængighedskravene for tilsynsorganernes personale. Desuden gør Rådet tilsynsorganernes mulighed for at gribe ind i finansielle spørgsmål valgfri, og Rådet accepterer ikke offentliggørelse af forskriftsmæssige regnskaber.

Rådet vil også give tilsynsorganerne beføjelse til at overvåge konkurrencesituationen på markederne for jernbanetjenester og til at træffe passende foranstaltninger til at korrigere en uønsket udvikling på disse markeder med forbehold af de nationale konkurrencemyndigheders beføjelser til at sikre konkurrencen. Rådet tilslutter sig desuden princippet om at skabe en ramme for et koordineret samarbejde mellem de nationale tilsynsorganer.

Europa-Parlamentet vil give de nationale tilsynsorganer omfattende beføjelser til at føre kontrol med gennemførelsen af direktivet og foreslår yderligere at styrke de nationale tilsynsorganers uafhængighed og midler, samtidig med at deres nuværende beføjelse til at korrigere en uønsket markedsudvikling begrænses. Endelig støtter Europa-Parlamentet også formaliseringen af samarbejdet mellem de nationale tilsynsorganer gennem oprettelse af et netværk og indfører en anmodning til Kommissionen om at forelægge et lovgivningsforslag om oprettelse af et europæisk tilsynsorgan.

I denne forbindelse kan Rådet ikke acceptere ændring 48, 96, 97, 98, 99 og 100.

vi) Delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter

I Kommissionens oprindelige forslag foreslås delegerede retsakter som et instrument til ændring af forskellige bilag, herunder afsnit i bilag.

Rådet mener imidlertid, at antallet af bilag og afsnit, som Kommissionen bør have beføjelse til vedtagelse af delegerede retsakter til ændring af, skal nedbringes og begrænses til visse ændringer af bilag V, bilag VIII, punkt 4c, og bilag IX og X. Rådet fratager derfor Kommissionen muligheden for at vedtage ændringer af bilag I (jernbaneinfrastrukturelementer), bilag II (en infrastrukturforvalters væsentlige funktioner), bilag III (ydelser, der skal leveres til jernbanevirksomhederne), bilag VI (netvejledning), bilag VII (kontraktmæssig aftale) og en del af bilag VIII (afgifter) ved delegerede retsakter, eftersom disse bilag indeholder væsentlige bestemmelser.

Desuden indfører Rådet gennemførelsesforanstaltninger til vedtagelse af ensartede betingelser for anvendelsen af visse bestemmelser i bilagene og afsnittene, for eksempel artikel 13 om betingelser for adgang til jernbanerelaterede tjenesteydelser, artikel 31, stk. 3, om fastlæggelse af en metode til beregning af direkte omkostninger, artikel 31, stk. 5, om fastlæggelse af en fælles metode til opkrævning af støjafgifter og artikel 32 om fastlæggelse af en fælles metode til ETCS-tilpasning.

Generelt foreslår Europa-Parlamentet enten yderligere begrænsninger eller at fratage Kommissionen beføjelse til at vedtage delegerede retsakter. Herudover afviser Parlamentet anvendelse af gennemførelsesretsakter til vedtagelse af ensartede betingelser for anvendelsen af visse bestemmelser i bilagene og afsnittene.

I denne forbindelse kan Rådet ikke acceptere ændring 62, 65, 68, 69, 70, 71, 72, 76, 78, 80, 81, 82 og 87.

3. **Andre politiske spørgsmål**

Generelt forkaster Rådet de EP-ændringer, der ikke overholder bestemmelserne i den interinstitutionelle aftale om en mere systematisk omarbejdning af retsakter (2002/C 77/01). I punkt 8 i denne aftale hedder det: »*Hvis det under lovgivningsproceduren viser sig at være nødvendigt i omarbejdningsretsakten at foretage indholdsmæssige ændringer af de bestemmelser, som i Kommissionens forslag forbliver uændrede, foretages disse ændringer i overensstemmelse med den procedure, der er fastlagt i traktaten, afhængig af den pågældende hjemmel.*«

Rådet mener, at de EP-ændringer, der vedrører bestemmelser, som ikke findes i Kommissionens omarbejdningsforslag, ikke er nødvendige af hensyn til sammenhængen og klarheden. Rådet kan derfor ikke tage hensyn til ændring 16, 17, 27, 29, 30, 33, 36, 38, 39, 40, 51, 52, 53, 57, 59, 67, 73, 85, 88, 89, 90, 94 og 95.

4. **Andre ændringer, der er vedtaget af Europa-Parlamentet**

Yderligere EP-ændringer, som ikke er medtaget i Rådets førstebehandlingsholdning, vedrører:

— indførelse af yderligere krav til passagerinformation og -billetsalg (ændring 57)

— bestemmelser om frister for de nationale tilsynsorganers afgørelser (ændring 59)

— udvidelse af omfanget af markedsovervågning til beskæftigelses- og arbejdsvilkår samt til investeringer i jernbaneinfrastruktur (ændring 65)

— et krav om, at den ansøgende jernbanevirksomhed på ansøgningstidspunktet også godtgør, at den er indehaver af et sikkerhedscertifikat (ændring 73)

— et krav om at offentliggøre netvejledningen på engelsk (ændring 75)

— en restriktiv frist for infrastrukturforvalteren til at underrette de berørte parter om uplanlagt vedligeholdelsesarbejde (ændring 93)

— en gennemførelsesfrist på 12 måneder (ændring 112)

— styrkede bestemmelser om tjenesteydelser, der skal stå til rådighed for passagererne på stationer (ændring 115)

— medtagelse af en henvisning til direktiv 2009/72/EF for så vidt angår levering af strøm til elektrisk kørsel (ændring 115)

— udvidelse af oplysningerne til overvågning af jernbanemarkedet, jf. bilag IV, punkt 1, til at omfatte indsamling af oplysninger om hændelser, ulykker og alvorlige ulykker (ændring 116)

— yderligere krav om dækning af erstatningsansvar (ændring 140).

III. **KONKLUSION**

Rådet har ved udarbejdelsen af sin førstebehandlingsholdning taget fuldt hensyn til Kommissionens forslag og Europa-Parlamentets førstebehandlingsudtalelse. For så vidt angår Europa-Parlamentets foreslåede ændringer bemærker Rådet, at et vist antal ændringer allerede er medtaget – indholdsmæssigt, delvis eller helt – i dets førstebehandlingsholdning.