

TILSKIPUN EVRÓPUÞINGSINS OG RÁÐSINS 2001/14/EB

2002/EES/23/32

frá 26. febrúar 2001

um úthlutun aðstöðu við járnbrautargrunnvirki og álagningu gjalda fyrir notkun á járnbrautargrunnvirkjum og fyrir öryggisvottun(*)

EVROÞUÞINGIÐ OG RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS HAVA,
með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins, einkum
71. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnarinnar ⁽¹⁾,

með hliðsjón af álitum efnahags- og félagsmálanefndarinnar ⁽²⁾,

með hliðsjón af álitum svæðanefndarinnar ⁽³⁾,

í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í
251. gr. sáttmálans ⁽⁴⁾ sáttmálans á grundvelli sameiginlegs
texta sáttanefndarinnar frá 22. nóvember 2000,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Aukin samþætting á járnbrautargeira bandalagsins er nauðsynlegur liður í því að koma á innri markaði og ná takmarkinu um sjálfbæran hreyfanleika.
- 2) Með tilskipun ráðsins 91/440/EBE frá 29. júlí 1991 um þróun járnbrauta innan bandalagsins ⁽⁵⁾ er járnbrautarfyrirtækjum og millilandasamtökum þeirra tryggður ákveðinn réttur til aðgangs að alþjóðlegum járnbrautarflutningum. Þessi réttur felur í sér að margir geta notað sömu járnbrautargrunnvirki.
- 3) Með tilskipun ráðsins 95/19/EB frá 19. júní 1995 um úthlutun aðstöðu við járnbrautarmannvirki og innheimtu mannvirkjagjalds ⁽⁶⁾ er settur víðtækur rammi fyrir úthlutun aðstöðu við járnbrautarmannvirki.

4) Þessar tilskipanir hafa ekki komið í veg fyrir þó nokkurn breytileika á fyrirkomulagi og fjárhæðum járnbrautargrunnvirkjagjalda og tilhögun og tímalengd ferlisins við úthlutun aðstöðu.

5) Til að tryggja gagnsæi og aðgang allra járnbrautarfyrirtækja að járnbrautargrunnvirki án mismununar verða allar upplýsingar, sem eru nauðsynlegar til að geta notað aðgangsréttinn, birtar í leiðarvísi járnbrautarnets.

6) Viðeigandi kerfi fyrir úthlutun aðstöðu við járnbrautargrunnvirki, ásamt með samkeppnishæfum rekstraradilum, leiðir til betra jafnvægis milli flutningsmáta.

7) Sé stuðlað að hámarksnýtingu járnbrautargrunnvirkis leiðir það til þess að kostnaður samfélagsins vegna flutninga lækkar.

8) Til að stuðla að öflugum vöruflutningageira, einkum í vöruflutningum yfir landamæri, er nauðsynlegt að gera ráðstafanir til þess að opna markaðinn.

9) Aðildarríkin verða að geta leyft þeim sem kaupa járnbrautarþjónustu að taka beinan þátt í ferlinu við úthlutun aðstöðu.

10) Endurnýjun evrópskra járnbrauta með rýmri aðgangi fyrir alþjóðlega vöruflutninga á samevrópska járnbrautarflutningakerfinu útheimtir sanngjarna samkeppni milli flutninga á járnbrautum og á vegum, einkum þannig að tilhlýðilegt tillit sé tekið til ytri áhrifa. Með hentugum innheimtukerfum fyrir járnbrautargrunnvirki ásamt hentugum innheimtukerfum fyrir önnur flutningagrunnvirki og samkeppnishæfum rekstraradilum næst ákjósanlegt jafnvægi milli mismunandi flutningsmáta.

11) Innheimtu- og úthlutunarkerfin ættu að gera jafnan aðgang allra fyrirtækja án mismununar að möguleika og, eftir því sem unnt er, koma til móts við þarfir allra notenda og sérhvers flutningsmáta á sanngjarnan hátt án mismununar.

(*) Þessi EB-gerð, sem birtist í Stjtið. EB L 75, 15.3.2001, bls. 29, var nefnd í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 118/2001 frá 28. september 2001 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn. Sjá EES-viðbætur við Stjórnartíðindi Evrópubandalaganna nr. 60, 6.12.2001, bls. 29.

⁽¹⁾ Stjtið. EB C 321, 20.10.1998, bls. 10, og Stjtið. EB C 116 E, 26.4.2000, bls. 40.

⁽²⁾ Stjtið. EB C 209, 22.7.1999, bls. 22.

⁽³⁾ Stjtið. EB C 57, 29.2.2000, bls. 40.

⁽⁴⁾ Álit Evrópuþingsins frá 10. mars 1999 (Stjtið. EB C 175, 21.6.1999, bls. 120), staðfest 27. október 1999 (Stjtið. EB C 154, 5.6.2000, bls. 22), sameiginleg afstaða ráðsins frá 28. mars 2000 (Stjtið. EB C 178, 27.6.2000, bls. 28) og ákvörðun Evrópuþingsins frá 5. júlí 2000 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindum EB), ákvörðun Evrópuþingsins frá 1. febrúar 2001 og ákvörðun ráðsins frá 20. desember 2000.

⁽⁵⁾ Stjtið. EB L 237, 24.8.1991, bls. 25. Tilskipunin eins og henni var breytt með tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2001/12/EB (Stjtið. EB L 75, 15.3.2001, bls. 1).

⁽⁶⁾ Stjtið. EB L 143, 27.6.1995, bls. 75.

- 12) Innan þess ramma sem aðildarríkin ákveða ættu innheimtu- og úthlutunarkerfin að vera grunnvirkjastjórnnum hvatning til að nýta grunnvirki sín sem allra best.
- 13) Með kerfum fyrir úthlutun aðstöðu ættu járnbrautarfyrirtæki að fá skýrar og samræmdar ábendingar og þau ættu geta tekið skynsamlegar ákvarðanir á grundvelli þeirra.
- 14) Með tilliti til þess að notendur eða hugsanlegir notendur aðstöðu við járnbrautargrunnvirki þurfa að skipuleggja viðskipti sín og með tilliti til þarfa viðskiptamanna og þeirra sem leggja til fjármagn er mikilvægt að grunnvirkjastjórn tryggji að aðstöðu við grunnvirki sé úthlutað með þeim hætti sem endurspeglar þörfina fyrir að viðhalda og bæta áreiðanleika þjónustunnar.
- 15) Æskilegt er að járnbrautarfyrirtæki og grunnvirkjastjórn fái hvatningu til að halda allri röskun á kerfinu í lágmarki og til að bæta afköst þess.
- 16) Með innheimtu- og úthlutunarkerfum ætti að gera ráð fyrir möguleikanum á sanngjarnri samkeppni í járnbrautarþjónustu.
- 17) Miklu skiptir að tekið sé tillit til viðskiptalegra þarfa bæði umsækjanda og grunnvirkjastjórnar.
- 18) Mikilvægt er að grunnvirkjastjórn hafi sem mestan sveigjanleika við úthlutun aðstöðu við járnbrautargrunnvirki, en jafnframt skal gæta þess að fullnægja sanngjörnum kröfum umsækjanda.
- 19) Ferlið við úthlutun aðstöðu skal koma í veg fyrir að settar séu óþarfa takmarkanir á fyrirtæki sem hafa eða hyggjast sækja um rétt til að nota grunnvirki til að efla viðskipti sín.
- 20) Æskilegt er að grunnvirkjastjórn hafi vissan sveigjanleika til að nýta grunnvirkjanetið sem best.
- 21) Með úthlutunar- og innheimtakerfum þarf ef til vill að taka tillit til þess að ýmsir þættir járnbrautargrunnvirkjanetsins hafi verið hannaðir með ólíka aðalnotendur í huga.
- 22) Kröfur sem eiga við um farþegaflutninga geta í mörgum tilvikum stangast á við kröfur sem eiga við um vöruflutninga. Kröfur í farþegaflutningum geta leitt til þess að dýrara verði að koma upp og viðhalda járnbrautarneti en neti sem er eingöngu hannað fyrir vöruflutninga. Vaxandi hraðamunur milli járnbrautarmagna fyrir vöru og járnbrautarmagna fyrir farþega kann að leiða til aukins ágreinings milli þessara tveggja flutningsgeira.
- 23) Ólíkir notendur og ólíkir hópar notenda hafa oft misjöfn áhrif á aðstöðu við grunnvirki og nauðsynlegt er að jafnvægi sé milli þarfa hinnar mismunandi þjónustu.
- 24) Vera kann að um þjónustu sem er starfrækt samkvæmt samningi við opinbert yfirvald þurfi sérreglur til að laða að notendur.
- 25) Með innheimtu- og úthlutunarkerfum ber að taka tillit til áhrifa aukinnar nýtingar á aðstöðu við grunnvirki og að lokum skorts á aðstöðu.
- 26) Sökum þess að tímarammar, sem notaðir eru við gerð áætlana fyrir mismunandi flutningsmáta, eru mismunandi er æskilegt að tryggja að umsóknir um aðstöðu við grunnvirki, sem eru lagðar fram eftir að tímaáætlunin er fullgerð, verði teknar til greina.
- 27) Notkun upplýsingatækni getur gert það að verkum að vinnsla tímaáætlunar verði hraðari og sveigjanlegri, að auðveldara verði fyrir umsækjendur að sækja um aðstöðu við grunnvirki og auðveldara verði að ákveða lestarleiðir sem liggja um fleiri en eitt járnbrautarnet grunnvirkjastjórnar.
- 28) Til að tryggja járnbrautarfyrirtækjum sem besta niðurstöðu er æskilegt að láta fara fram athugun á því hvernig aðstaða við grunnvirki nýtist þegar farið er fram á samræmingu umsókna um aðstöðu til að mæta þörfum notenda.
- 29) Með tilliti til einokunarstöðu grunnvirkjastjórnar er æskilegt að fram fari athugun á lausri aðstöðu við grunnvirki og aðferðum til bæta hana þegar úthlutun aðstöðu fullnægir ekki þörfum notenda.
- 30) Skortur á upplýsingum um umsóknir annarra járnbrautarfyrirtækja og um hömlur innan kerfisins kann að gera járnbrautarfyrirtækjum erfitt um vik að hagnýta umsóknir sínar um aðstöðu við grunnvirki.
- 31) Mikilvægt er að tryggja betri samræmingu úthlutunarkerfa til að járnbrautirnar henti betur til flutninga þar sem notuð eru járnbrautarnet fleiri en einnar grunnvirkjastjórnar, einkum til flutninga milli landa.

- 32) Mikilvægt er að halda í lágmarki þeirri röskun á samkeppni sem kann að verða annaðhvort milli járnbrautargrunnvirkja eða milli flutningsmáta vegna mjög ólíkra innheimturreglna.
- 33) Æskilegt er að skilgreina þá þætti grunnvirkjaþjónustu sem eru grundvöllur þess að rekstraraðili geti veitt þjónustu og sem veita ætti fyrir lágmarksaðgangsverð.
- 34) Fjárfesting í járnbrautargrunnvirkjum er æskileg og ættu innheimtukerfi grunnvirkja að vera grunnvirkjastjórnnum hvatning til viðeigandi fjárfestinga, séu þær vænlegar í fjárhagslegu tilliti.
- 35) Með innheimtukerfum fá notendur ábendingar sem eru fjárhagslegs eðlis. Mikilvægt er að samræmi sé í þessum ábendingum til járnbrautarfyrirtækja og þær hjálpi þeim að taka skynsamlegar ákvarðanir.
- 36) Til að unnt sé að ákveða viðeigandi og sanngjarna fjárhæð grunnvirkjagjalda þurfa grunnvirkjastjórnir að skrá og meta eignir sínar og gera sér ljósa grein fyrir kostnaðarþáttum í rekstri grunnvirkis.
- 37) Þegar teknar eru ákvarðanir sem varða flutningsgeirann ber að tryggja að tekið sé tillit til ytri kostnaðar.
- 38) Mikilvægt er að tryggja að gjöld fyrir flutninga milli landa geri járnbrautum kleift að fullnægja þörfum markaðarins. Þess vegna skulu gjöldin samsvara þeim kostnaði sem beinlínis tengist rekstri viðkomandi járnbrautarþjónustu.
- 39) Samanlögð fjárhæð endurheimtarkostnaðar með grunnvirkjagjöldum hefur áhrif á þörfina fyrir framlag hins opinbera. Það kann að vera misjafnt hve háa fjárhæð aðildarríkin þurfa fyrir heildarendurheimtarkostnaði með grunnvirkjagjöldum, að meðtöldum hækkunum eða arðsemi sem markaðurinn fær staðið undir, jafnframt því að stemma af endurheimtarkostnað og innbyrðis samkeppni í járnbrautarflutningum. Samt sem áður er í öllum innheimtukerfum æskilegt að flutningar, sem fara um járnbrautarnetið, standi að minnsta kosti undir þeim viðbótarkostnaði sem þeir hafa í för með sér.
- 40) Járnbrautargrunnvirki er bundið einkasölu. Því er nauðsynlegt að veita grunnvirkjastjórnnum hvatningu til að minnka kostnað og stýra grunnvirkjum sínum á skilvirkan hátt.
- 41) Taka ber tillit til þess að fjárfestingar í grunnvirkjum og tækni til margra ára hafa ekki nægt til að skapa skilyrði fyrir raunverulegri þróun járnbrautarflutninga. Í ljósi þessa er því ráðlegt að hrinda viðeigandi endurbótum í framkvæmd, einkum til að koma
- samevrópsku járnbrautarflutningakerfi á laggimar, meðal annars með því að beita fyrirbyggjandi lagagerningum bandalagsins, með fyrirvara um forgangsröð sem þegar hefur verið ákveðin.
- 42) Afsláttur til járnbrautarfyrirtækja verður að byggjast á raunverulegum sparnaði í rekstri. Afsláttur má enn fremur nýta til að stuðla að skilvirkri notkun grunnvirkis.
- 43) Æskilegt er að járnbrautarfyrirtæki og grunnvirkjastjórn fái hvatningu til að halda allri röskun á kerfinu í lágmarki og bæta afköst þess.
- 44) Úthlutun aðstöðu er tengd kostnaði grunnvirkjastjórnar og skal fara fram á að hann verði greiddur.
- 45) Nauðsynlegt er að gera ráðstafanir til að tryggja að öllum járnbrautarfyrirtækjum með leyfi samkvæmt lögum bandalagsins sé skylt að hafa undir höndum viðeigandi öryggisskírteini þegar þau hefja rekstur á yfirráðasvæði aðildarríkis. Útgáfa öryggisskírteina verður að samrýmast lögum bandalagsins.
- 46) Til að tryggja skilvirka stjórnun og sanngjarna notkun járnbrautargrunnvirkis án mismununar er nauðsynlegt að koma á fót stjórnsýslustofnun sem fylgist með beitingu þessara bandalagsreglna og -gerða sem áfrýjunaraðili, þrátt fyrir möguleikann á endurskoðun dómsvalda.
- 47) Sérstakra ráðstafana er þörf með tilliti til sérstaks ástands af landfræðipólitískum eða landfræðilegum toga í tilteknum aðildarríkjum, auk sérstaks skipulags járnbrautargeirans í ýmsum aðildarríkjum, jafnframt því að tryggja heildarvirkni innri markaðarins.
- 48) Nauðsynlegar ráðstafanir til að koma þessari tilskipun í framkvæmd skulu samþykktar í samræmi við ákvörðun ráðsins 1999/468/EB frá 28. júní 1999 um reglur um meðferð framkvæmdavalds sem framkvæmdastjórninni er falið⁽¹⁾.
- 49) Í samræmi við dreifræðisregluna og meðalhófsregluna, eins og þær eru settar fram í 5. gr. sáttmálans, geta aðildarríkin ekki náð nægilega vel markmiðum þessarar tilskipunar, einkum að því er varðar samræmingu fyrirkomulags í aðildarríkjunum á úthlutun aðstöðu við járnbrautargrunnvirki og gjaldtöku fyrir notkun þeirra auk öryggisvottunar, með tilliti til þess að þörf er á að tryggja sanngjarna skilmála án mismununar um aðgang að grunnvirkjum

(¹) Stjtið. EB L 184, 17.7.1999, bls. 23.

og með tilliti til hinna augljósu, alþjóðlegu þátta í undirstöðuatriðum í rekstri járnbrautarneta og verður þeim því betur náð á vettvangi bandalagsins þar eð þörf er fyrir samræmdar aðgerðir landanna. Þessi tilskipun gengur ekki lengra en nauðsynlegt er til að ná fram þessum markmiðum.

- 50) Tilskipun þessi leysir af hólmi reglugerð ráðsins (EBE) nr. 2830/77 frá 12. desember 1977 um ráðstafanir sem eru nauðsynlegar til að gera bókhaldskerfi og ársreikninga járnbrautafyrirtækja samanburðarhæfa ⁽¹⁾, reglugerð ráðsins (EBE) nr. 2183/78 frá 19. september 1978 um samræmdar kostnaðarverðsreglur fyrir járnbrautafyrirtæki ⁽²⁾, ákvörðun ráðsins 82/529/EBE frá 19. júlí 1982 um ákvörðun flutningsgjalda í vöruflutningum á járnbrautum milli landa ⁽³⁾, ákvörðun ráðsins 83/418/EBE frá 25. júlí 1983 um sjálfstæði í viðskiptum járnbrautafyrirtækja varðandi flutninga farþega og farangurs milli landa ⁽⁴⁾ og tilskipun 95/19/EB og skulu þær því felldar úr gildi.

SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA:

I. KAFLI

INNGANGSÁKVÆÐI

1. gr.

Gildissvið

1. Tilskipun þessi varðar meginreglur og málsmeðferð sem ber að beita við ákvörðun og innheimtu járnbrautargrunnvirkjagjalda og úthlutun aðstöðu við járnbrautargrunnvirki.

Aðildarríkin skulu sjá til þess að með innheimtu- og úthlutunarkerfum fyrir járnbrautargrunnvirki sé þeim meginreglum fylgt sem settar eru í þessari tilskipun og gera þar með grunnvirkjastjórn kleift að markaðssetja lausa aðstöðu við grunnvirki og nýta hana eins vel og unnt er.

⁽¹⁾ Stjtið. EB L 334, 24.12.1977, bls. 13. Reglugerðinni var síðast breytt með aðildarlögunum frá 1994.

⁽²⁾ Stjtið. EB L 258, 21.9.1978, bls. 1. Reglugerðinni var síðast breytt með aðildarlögunum frá 1994.

⁽³⁾ Stjtið. EB L 234, 9.8.1982, bls. 5. Reglugerðinni var síðast breytt með aðildarlögunum frá 1994.

⁽⁴⁾ Stjtið. EB L 237, 26.8.1983, bls. 32. Reglugerðinni var síðast breytt með aðildarlögunum frá 1994.

2. Tilskipun þessi á við um notkun járnbrautargrunnvirkis fyrir innlenda og alþjóðlega járnbrautarþjónustu.

3. Aðildarríkjunum er heimilt að undanskilja frá gildissviði þessarar tilskipunar:

- sérstök staðar- og innanhéraðsnet fyrir farþegaþjónustu á járnbrautargrunnvirkjum;
- járnbrautarnet sem takmarka starfsemi sína við farþegaflutninga í borgum eða útborgum;
- innanhéraðsnet sem eingöngu eru notuð til vöruflutninga í héraði af járnbrautafyrirtæki sem fellur ekki undir gildissvið tilskipunar 91/440/EBE þar til annar umsækjandi sækir um aðstöðu á því járnbrautarneti;
- járnbrautargrunnvirki í einkaeign sem er einungis til þess gert að eigandi þess geti notað það til eigin vöruflutninga.

4. Flutningastarfsemi sem tekur til ferða fram og til baka með ökutækjum um Ermarsundsgöngin er undanþegin gildissviði þessarar tilskipunar.

2. gr.

Skilgreiningar

Í þessari tilskipun er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

- „úthlutun“: úthlutun aðstöðu við járnbrautargrunnvirki af hálfu grunnvirkjastjórnar;
- „umsækjandi“: járnbrautafyrirtæki með leyfi og/eða millilandasamtök járnbrautafyrirtækja og, í aðildarríkjunum þar sem sá möguleiki er fyrir hendi, aðrir einstaklingar og/eða lögaðilar sem hafa opinberra eða viðskiptalegra hagsmuna að gæta með því að kaupa aðstöðu við grunnvirki, svo sem opinber yfirvöld samkvæmt reglugerð (EBE) nr. 1191/69 ⁽⁵⁾, flutningsaðilar, farmmiðlarar og þeir sem starfrækja samsetta flutninga, til starfrækslu járnbrautarþjónustu á yfirráðasvæði sínu;
- „ásetið grunnvirki“: hluti grunnvirkis þar sem ekki er að öllu leyti unnt að fullnægja eftirspurn eftir aðstöðu við grunnvirki á tilteknum tímabilum, jafnvel eftir að ólíkar umsóknir um aðstöðu hafa verið samræmdar;

⁽⁵⁾ Reglugerð ráðsins (EBE) nr. 1191/69 frá 26. júní 1969 um aðgerðir aðildarríkjanna vegna skyldna sem felast í hugtakinu opinber þjónusta í flutningum á járnbrautum, vegum og skipgengum vatnaleiðum (Stjtið. EB L 156, 28.6.1969, bls. 1). Reglugerðinni var síðast breytt með reglugerð (EB) nr. 1893/91 (Stjtið. EB L 169, 29.6.1991, bls. 1).

- d) „áætlun um bætta aðstöðu“: ráðstöfun eða röð ráðstafana, hrint í framkvæmd samkvæmt tímaáætlun, til að létta á því álagi á aðstöðu sem er ástæða þess að hluta grunnvirkis er lýst sem „asetnu grunnvirki“;
- e) „samræming“: ferli sem úthlutunaraðili og umsækjendur fylgja þegar þeir leita lausna í tilvikum þegar umsóknir um aðstöðu við grunnvirki stangast á innbyrðis;
- f) „rammasamningur“: almennur samningur, bindandi frá lagalegu sjónarmiði á grundvelli opinbers réttar eða einkaréttar, þar sem sett eru fram réttindi og skyldur umsækjanda og grunnvirkjastjórnar eða úthlutunaraðila í tengslum við aðstöðu við grunnvirki sem verið er að úthluta og þau gjöld sem ber að innheimta á tímabili sem er lengra en eitt lestaráætlanatímabil;
- g) „grunnvirkjaaðstaða“: möguleikinn á að setja upp tímaáætlanir á lestarleiðum sem sótt er um á tilteknum hluta grunnvirkis á tilteknu tímabili;
- h) „grunnvirkjastjórn“: stofnun eða fyrirtæki sem sér einkum um að koma upp og viðhalda járnbrautar-grunnvirkjum. Þetta getur einnig tekið til þess að starfrækja eftirlits- og öryggiskerfi. Heimilt er að úthluta verkefnum grunnvirkjastjórnar við járnbrautarnet eða hluta járnbrautarnets til ýmissa stofnana eða fyrirtækja;
- i) „járnbrautarnet“: allt járnbrautargrunnvirkið sem er í eigu eða undir stjórn grunnvirkjastjórnar;
- j) „leiðarvísir járnbrautarnets“: leiðarvísir þar sem fram koma almennar reglur, frestur, aðferðir og skilmálar um innheimtu- og úthlutunarkerfi. Enn fremur allar aðrar upplýsingar sem eru nauðsynlegar til að geta sótt um grunnvirkjaaðstöðu;
- k) „járnbrautarfyrirtæki“: opinbert eða einkarekið fyrirtæki sem hefur leyfi samkvæmt gildandi löggjöf bandalagsins, er með aðalstarfsemi sína á sviði járnbrautarflutninga á vörum og/eða farþegum og er skuldbundið til að leggja til dráttarafl. Þetta á einnig við um fyrirtæki sem eingöngu leggja til dráttarafl;
- l) „lestarleið“: sú grunnvirkjaaðstaða sem þarf til að lest geti gengið milli tveggja staða á tilteknu tímabili;
- m) „tímaáætlun“: gögn sem sýna allar áætlunarferðir lesta og járnbrautarfarartækja á viðkomandi grunnvirki á því tímabili sem áætlunin gildir.

3. gr.

Leiðarvísir járnbrautarnets

1. Grunnvirkjastjórn skal, að höfðu samráði við hagsmunaaðila, semja og birta leiðarvísi járnbrautarnets, sem er fánlegur á verði sem má ekki vera hærra en kostnaðurinn við birtingu hans.
2. Í leiðarvísi járnbrautarnets skal gera grein fyrir því grunnvirki sem járnbrautarfyrirtæki fá aðgang að. Í honum skulu vera upplýsingar um skilyrði fyrir aðgangi að viðkomandi járnbrautargrunnvirki. Mælt er fyrir um efnisinnihald leiðarvísisins í I. viðauka.
3. Leiðarvísi járnbrautarnets skal uppfæra og breyta eftir því sem nauðsyn ber til.
4. Leiðarvísi járnbrautarnets skal birta eigi síðar en fjórum mánuðum áður en skilafrestur umsókna um aðstöðu við grunnvirki rennur út.

II. KAFLI

GRUNNVIRKJAGJÖLD

4. gr.

Álagning og innheimta gjalda

1. Aðildarríkin skulu ákveða ramma álagningar og innheimtu án þess að það stríði gegn því sjálfstæði í rekstri sem mælt er fyrir um í 4. gr. tilskipunar 91/440/EBE.
- Með fyrirvara um áður nefnd skilyrði um sjálfstæði í rekstri skulu aðildarríkin enn fremur setja sérstakar reglur um innheimtu eða fela það grunnvirkjastjórn. Grunnvirkjastjórn ákveður gjald fyrir notkun grunnvirkis og innheimtir það.

2. Ef grunnvirkjastjórn er ekki háð neinu járnbrautarfyrirtæki að því er varðar réttarstöðu, skipulag eða ákvarðanatöku eru verkefnin, sem lýst er í þessum kafla, fyrir utan innheimtu gjalda, á hendi innheimtustofnunar sem ekki er háð neinu járnbrautarfyrirtæki að því er varðar réttarstöðu, skipulag eða ákvarðanatöku.

3. Grunnvirkjastjórnir skulu starfa saman að skilvirkri lestarþjónustu sem er starfrækt á fleiri en einu grunnvirkjaneti. Þær skulu einkum miða að því að tryggja sem mesta samkeppnishæfni alþjóðlegra járnbrautarflutninga og skilvirka nýtingu samevrópska járnbrautarflutningansins. Þeim er heimilt að koma á fót sameiginlegum stofnunum til að þetta verði gerlegt. Samstarf eða sameiginleg stofnun skal heyra undir reglur þessarar tilskipunar.

4. Ef ekki eru gerðar sérstakar ráðstafanir samkvæmt 2. mgr. 8. gr. skulu grunnvirkjastjórnir sjá til þess að gildandi innheimtukerfi byggist á sömu meginreglum á öllu járnbrautarneti þeirra.

5. Grunnvirkjastjórnir skulu sjá til þess að innheimtukerfin séu notuð þannig að gjöld járnbrautarfyrirtækja, sem veita sambærilega þjónustu á svipuðum hluta markaðarins, séu jafngild og án mismununar og að raungjöld samrýmist reglunum sem settar eru í leiðarvísi járnbrautarnetsins.

6. Grunnvirkjastjórn eða innheimtustofnun skal virða viðskiptaleynd við meðferð upplýsinga frá umsækjendum.

5. gr.

Þjónusta

1. Járnbrautarfyrirtæki skulu án mismununar hafa rétt á lágmarksaðgangspakka og þann sporaðgang að þjónustuaðstöðu sem er lýst í II. viðauka. Þjónustuna, sem um getur í 2. lið II. viðauka, skal veita án mismununar og umsóknum járnbrautarfyrirtækja má því aðeins hafna að aðrir vænlegir kostir séu fyrir hendi samkvæmt markaðsskilyrðum. Sé þjónustan ekki á hendi einnar grunnvirkjastjórnar ber þeirri sem rekur „aðalgrunnvirkið“ að leitast við, eins og framast er unnt með sanngjörnum hætti, að greiða fyrir þeirri þjónustu.

2. Ef grunnvirkjastjórn býður sem viðbótarþjónustu einhverja þá þjónustu sem er lýst í 3. lið II. viðauka skal veita hana að beiðni járnbrautarfyrirtækis.

3. Járnbrautarfyrirtækjum er heimilt að sækja um stoðþjónustu, sem er tilgreind í 4. lið II. viðauka, til grunnvirkjastjórnar eða annarra sem veita viðkomandi þjónustu. Grunnvirkjastjórn er ekki skylt að veita þessa þjónustu.

6. gr.

Grunnvirkjakostnaður og bókhald

1. Aðildarríkin skulu setja skilyrði, þar með talið um fyrirframgreiðslu ef við á, til að tryggja, samkvæmt venjulegum viðskiptaskilmálum og á hæfilega löngu tímabili, að bókhald grunnvirkjastjórnar sýni jöfnuð milli grunnvirkjagjalda, tekna umfram gjöld af annarri viðskipta-starfsemi og framlags ríkisins annars vegar og útgjalda til grunnvirkja hins vegar.

Án þess að það hafi áhrif á hugsanlegt langtíamarkmið um að notendur greiði grunnvirkjakostnað fyrir allan flutningsmáta, á grundvelli sanngjarnrar samkeppni án

mismununar milli ýmiss konar flutningsmáta, getur aðildarríki farið fram á að grunnvirkjastjórn stemmi bókhaldið af án framlags ríkisins, séu járnbrautarflutningar þess megnugir að keppa við annan flutningsmáta, innan ramma álagningar og innheimtu í 7. og 8. gr.

2. Veita skal grunnvirkjastjórn, með tilhlýðilegu tilliti til öryggis og þess að viðhalda og efla gæði grunnvirkjaþjónustunnar, hvatningu til að draga úr kostnaði við grunnvirkin ásamt því að lækka aðgangsverðið.

3. Aðildarríkin skulu sjá til þess að ákvæðum 2. mgr. sé hrint í framkvæmd, annaðhvort með samningi milli lögbærra yfirvalda og grunnvirkjastjórnar, sem gildir í þrjú ár hið minnsta og kveður á um ríkisframlag, eða með setningu víðeigandi reglna með nauðsynlegum heimildum.

4. Ef samningur er fyrir hendi skulu skilmálar samningsins, ásamt fyrirkomulagi á greiðslum sem samkomulag er um að fari til grunnvirkjastjórnar, samþykktir fyrir fram og gilda á öllu samningstímabilinu.

5. Ákveða skal kostnaðarskiptingaradferð. Aðildarríkjunum er heimilt að krefjast fyrirframsamþykkis. Aðferð þessa ber að uppfæra öðru hverju miðað við bestu alþjóðlegu framkvæmd.

7. gr.

Meginreglur um innheimtu

1. Gjöld fyrir notkun járnbrautargrunnvirkis skulu greidd til grunnvirkjastjórnar og notuð til að fjármagna starfsemi hennar.

2. Aðildarríkin geta farið fram á að grunnvirkjastjórn veiti allar nauðsynlegar upplýsingar um álögð gjöld. Grunnvirkjastjórnin verður í þessu tilliti að geta fært rök fyrir því að grunnvirkjagjöld, sem í raun fara á reikning hvers rekstraraðila samkvæmt 4. til 12. gr., samrýmist reglum um aðferðafræði og, ef við á, þeim mælikvarða sem mælt er fyrir um í leiðarvísi járnbrautarnetsins.

3. Með fyrirvara um 4. eða 5. mgr. eða 8. gr. skulu gjöld fyrir lágmarksaðgangspakka og sporaðgang að þjónustuaðstöðu samsvara þeim kostnaði sem leiðir beint af rekstri viðkomandi járnbrautarþjónustu.

4. Inn í grunnvirkjagjaldið er heimilt að fella gjald sem endurspeglar skort á aðstöðu í skýrt afmörkuðum hluta grunnvirkis á álagstímum.

5. Heimilt er að breyta grunnvirkjagjaldinu með tilliti til kostnaðar af umhverfisáhrifum sem rekstur lestarinnar hefur í för með sér. Slíka breytingu skal sundurliða eftir því hve mikil áhrifin eru.

Innheimta umhverfiskostnaðar, er leiðir til hækkunar á heildartekjum grunnvirkjastjórnar, skal þó því aðeins leyfð að sambærileg fjárhæð sé innheimt vegna annars flutningsmáta þar sem um innbyrðis samkeppni er að ræða.

Ef ekki er krafist sambærilegrar fjárhæðar fyrir umhverfiskostnaði vegna annars flutningsmáta í innbyrðis samkeppni skal slík breyting ekki leiða til neinnar heildarbreytingar á tekjum grunnvirkjastjórnar. Hafi sambærileg fjárhæð til innheimtu vegna umhverfiskostnaðar verið tekin upp fyrir járnbrautirnar og fyrir flutningsmáta í innbyrðis samkeppni, og það hefur í för með sér aukatekjur, er það aðildarríkjanna að ákveða hvernig skuli nota tekjurnar.

6. Til að komast hjá óæskilegum, ótilhlýðilegum sveiflum er heimilt að reikna gjöldin, sem um getur í 3., 4. og 5. mgr., sem meðaltal á hæfilega dreifingu lestarþjónustu á hæfilega löngu tímabili. Hlutfallsleg upphæð grunnvirkjagjalda fer þó eftir þeim kostnaði sem fylgir þjónustunni.

7. Þjónusta sem um getur í 2. lið II. viðauka skal ekki falla undir þessa grein. Með fyrirvara um það sem að framan segir skal tillit tekið til samkeppnisstöðu járnbrautarflutninga þegar þjónustan, sem er tilgreind í 2. lið II. viðauka, er verðlögð.

8. Ef þjónusta, sem í 3. og 4. lið II. viðauka er tilgreind sem viðbótar- eða stoðþjónusta, er einungis á hendi eins aðila miðast gjald fyrir slíka þjónustu við kostnaðinn við að veita hana, reiknað út á grundvelli raunverulegrar notkunar.

9. Heimilt er að leggja gjöld á aðstöðu sem notuð er til viðhalds grunnvirkis. Slík gjöld skulu ekki vera yfir nettótekjutapi grunnvirkjastjórnar vegna viðhaldsins.

8. gr.

Undantekningar frá meginreglum um innheimtu

1. Til að ná fullri endurheimt kostnaðar sem grunnvirkjastjórn stofnar til er aðildarríki heimilt, ef markaðurinn stendur undir því, að krefjast álagningar á grundvelli skilvirkra, gagnsærra meginreglna án mismununar, jafnframt því að tryggja sem mesta samkeppnishæfni, einkum að því er varðar alþjóðlega járnbrautarflutninga. Í innheimtukerfinu skal taka tillit til framleiðniaukningar hjá járnbrautarfyrirtækjum.

Gjöldin mega þó ekki vera svo há að sá hluti markaðarins sem er þess megnugur að greiða að minnsta kosti þann kostnað sem leiðir beint af rekstri járnbrautarþjónustunnar, auk arðsemishlutfalls sem markaðurinn stendur undir, geti ekki notað grunnvirkin.

2. Til sérstakra fjárfestingarverkefna í framtíðinni, eða verkefna sem lokið er í mesta lagi fimmtán árum fyrir gildistöku þessarar tilskipunar, getur grunnvirkjastjórn ákveðið eða ákveðið síðar hærri gjöld á grundvelli langtímakostnaðar við slík verkefni ef þau auka skilvirkni og /eða kostnaðarhagkvæmni og sem væri ekki hægt eða hefði ekki verið hægt að takast á við að öðrum kosti. Slíkt innheimtufyrirkomulag getur einnig tekið til samninga um að deila þeirri áhættu sem fylgir nýjum fjárfestingum.

3. Til að koma í veg fyrir mismunun skal tryggja að meðal- og lágmarksgjöld tiltekinnar grunnvirkjastjórnar fyrir sambærilega notkun á grunnvirkjum hennar séu sambærileg og að fyrir sambærilega þjónustu í sama hluta markaðarins greiðist sömu gjöld. Grunnvirkjastjórn skal sýna fram á það í leiðarvísi járnbrautarnetsins að innheimtukerfið standist þessar kröfur, að svo miklu leyti sem þetta er mögulegt án þess að birta viðskiptaupplýsingar sem heyra undir viðskiptaleynd.

4. Ef grunnvirkjastjórn hyggst í grundvallaratriðum breyta innheimtukerfinu sem um getur í 1. mgr. skal hún kunngjöra það opinberlega að minnsta kosti þremur mánuðum fyrir breytingarnar.

9. gr.

Afsláttur

1. Með fyrirvara um 81., 82., 86. og 87. gr. sáttmálans og þrátt fyrir 3. mgr. 7. gr. þessarar tilskipunar skal allur afsláttur af gjöldum, sem grunnvirkjastjórn leggur á járnbrautarfyrirtæki fyrir hvers kyns þjónustu, standast þær viðmiðanir sem settar eru fram í þessari grein.

2. Með fyrirvara um 3. mgr. skal takmarka afslátt við raunverulegan rekstrarsparnað grunnvirkjastjórnar. Ekki er heimilt, þegar tekin er ávörðun um afslátt, að taka tillit til sparnaðar sem þegar hefur verið felldur inn í gjaldið.

3. Grunnvirkjastjórnnum er heimilt að taka upp kerfi sem allir notendur grunnvirkis hafa aðgang að fyrir tiltekna umferð með afslætti í takmarkaðan tíma til að stuðla að þróun nýrrar járnbrautarþjónustu eða með afslætti til að hvetja til notkunar járnbrautarlína sem eru mjög vannýttar.

4. Afslátt má einungis veita af gjöldum sem lögð eru á hluta grunnvirkis.
5. Svipuð afsláttarkerfi skulu gilda fyrir svipaða þjónustu.

10. gr.

Bótakerfi fyrir ógreiddan umhverfis-, slysa- og grunnvirkjakostnað

1. Aðildarríkjum er heimilt að taka upp í takmarkaðan tíma kerfi sem við notkun járnbrautargrunnvirkis bætur sannanlega ógreiddan umhverfis-, slysa- og grunnvirkjakostnað vegna flutningsmáta í innbyrðis samkeppni, að svo miklu leyti sem þessi kostnaður er meiri en samsvarandi kostnaður við járnbrautarflutninga.
2. Ef rekstraraðili, sem fær bætur, hefur einkarétt skal bótunum fylgja sambærilegar ávinningur fyrir notendur.
3. Aðferðafræði og útreikningar skal vera aðgengilegt almenningi. Einkum skal vera unnt að sýna fram á sérstakan kostnað við samgöngugrunnvirki í innbyrðis samkeppni, sem ekki er farið fram á að sé greiddur, og að tryggja að kerfið feli ekki í sér mismunun gagnvart fyrirtækjum.
4. Aðildarríkin skulu sjá til þess að slíkt kerfi samrýmist 73., 87. og 88. gr. sáttmálans.

11. gr.

Afkastagetukerfi

1. Innheimtakerfi vegna grunnvirkja skal, með notkun afkastagetukerfis, vera járnbrautarfyrirtækjum og grunnvirkjastjórn hvatning til að halda röskun í lágmarki og bæta afköst járnbrautarnetsins. Þetta kann að fela í sér viðurlög við aðgerðum sem raska starfsemi járnbrautarnets, bætur til fyrirtækja sem líða tjón vegna röskunar og aukagreiðslur fyrir afköst sem eru meiri en áætlað var.
2. Grundvallarreglur um afkastagetukerfið skulu gilda alls staðar á járnbrautarnetinu.

12. gr.

Bókunargjöld

Grunnvirkjastjórnir geta krafist viðeigandi gjalds fyrir aðstöðu sem sótt er um en er ekki notuð. Þetta gjald skal stuðla að skilvirkri nýtingu á aðstöðu.

Grunnvirkjastjórn skal alltaf vera í aðstöðu til að tilkynna öllum hagsmunaaðilum um grunnvirkjaaðstöðu sem hefur verið úthlutað til járnbrautarfyrirtækja.

III. KAFLI

ÚTHLUTUN GRUNNVIRKJAAÐSTÖÐU

13. gr.

Réttur til aðstöðu

1. Grunnvirkjastjórn skal úthluta aðstöðu við grunnvirki og þegar henni hefur verið úthlutað til umsækjanda er viðtakanda ekki heimilt að yfirfæra hana á annað fyrirtæki eða þjónustu.

Öll viðskipti með grunnvirkjaaðstöðu eru bönnuð og leiða til útilokunar frá frekari úthlutun aðstöðu.

Noti járnbrautarfyrirtæki aðstöðu undir starfsemi á vegum umsækjanda sem er ekki járnbrautarfyrirtæki telst það ekki vera yfirfærsla.

2. Veita má umsækjendum rétt til að nota sérstaka grunnvirkjaaðstöðu í formi lestarleiðar í mesta lagi á tímabili sem er eitt lestaráætlanatímabil.

Grunnvirkjastjórn og umsækjanda er heimilt að gera rammastærðing, eins og mælt er fyrir um í 17. gr., fyrir notkun aðstöðu á viðkomandi járnbrautargrunnvirki lengur en í eitt lestaráætlanatímabil.

3. Skilgreining á gagnkvæmum réttindum og skyldum grunnvirkjastjórna og umsækjenda að því er varðar úthlutun á aðstöðu skal koma fram í samningum eða löggjöf.

14. gr.

Úthlutun aðstöðu

1. Aðildarríkin geta ákveðið ramma fyrir úthlutun grunnvirkjaaðstöðu án þess að það stríði gegn því sjálfstæði í rekstri sem mælt er fyrir um í 4. gr. tilskipunar 91/440/EBE. Setja skal sérstakar reglur um úthlutun aðstöðu. Grunnvirkjastjórn skal hafa umsjón með ferlinu við úthlutun aðstöðu. Grunnvirkjastjórn skal einkum sjá til þess að tryggja að grunnvirkjaaðstöðu sé úthlutað með sanngjörnum hætti án mismununar og í samræmi við lög bandalagsins.

2. Ef grunnvirkjastjórn er ekki háð neinu járnbrautarfyrirtæki að því er varðar réttarstöðu, skipulag eða ákvarðanatöku eru verkefni, sem um getur í 1. mgr. og lýst er í þessum kafla, á hendi úthlutunaraðila sem ekki er háður neinu járnbrautarfyrirtæki að því er varðar réttarstöðu, skipulag eða ákvarðanatöku.

3. Grunnvirkjastjórnir og úthlutunaraðilar skulu virða viðskiptaleynd við meðferð upplýsinga sem þeim eru veittar.

15. gr.

Samstarf um úthlutun aðstöðu við grunnvirki sem fleiri en eitt járnbrautarnet tengjast

1. Grunnvirkjastjórnir skulu starfa saman að því að koma upp og úthluta aðstöðu við grunnvirki sem fleiri en eitt járnbrautarnet tengjast. Þær skulu skipuleggja alþjóðlegar lestarleiðir, einkum innan ramma samevrópska járnbrautarflutningakerfisins. Þær skulu ákveða viðeigandi málsmeðferð til að gera þetta kleift. Málsmeðferðin skal heyra undir reglur þessarar tilskipunar.

Málsmeðferð, sem er ákveðin til að samræma úthlutun grunnvirkjaaðstöðu á alþjóðavettvangi, kallar á samvinnu fulltrúa grunnvirkjastjórna allra járnbrautargrunnvirkja ef ákvarðanir þeirra hafa áhrif á fleiri en eina grunnvirkjastjórn. Hlutaðeigandi fulltrúar grunnvirkjastjórna utan bandalagsins geta komið að þessari málsmeðferð. Framkvæmdastjórnin skal látin vita og boðið að senda áheyrnarfulltrúa.

2. Á öllum fundum eða í annarri starfsemi, er varðar úthlutun grunnvirkjaaðstöðu fyrir járnbrautarþjónustu sem tekur til margra kerfa, skulu ákvarðanir einungis teknar af fulltrúum grunnvirkjastjórna.

3. Þátttakendur í samstarfinu, sem um getur í 1. mgr., skulu tryggja að aðild að því, rekstrarmáti og allar viðmiðanir, sem beitt er við mat og úthlutun grunnvirkjaaðstöðu, sé aðgengilegt öllum.

4. Grunnvirkjastjórnir í samstarfi, sem um getur í 1. mgr., skulu meta þörfina fyrir og, ef þörf krefur, leggja til og skipuleggja alþjóðlegar lestarleiðir til að greiða fyrir starfrækslu vöruflutningalesta sem sérstakar umsóknir, sem um getur í 23. gr., fjalla um.

Slíkar fyrirframákveðnar, alþjóðlegar lestarleiðir skulu vera aðgengilegar umsækjendum fyrir milligöngu einhvern hlutaðeigandi grunnvirkjastjórnar.

16. gr.

Umsækjendur

1. Járnbrautarfyrirtæki og millilandasamtök þeirra og, á yfirráðasvæði aðildarríkja sem það leyfa, aðrir umsækjendur sem samrýmast skilgreiningunni í b-lið 2. gr. geta lagt fram umsóknir um aðstöðu við grunnvirki. Aðildarríkin geta einnig, á yfirráðasvæði sínu, leyft öðum umsækjendum að sækja um aðstöðu við grunnvirki.

2. Grunnvirkjastjórn getur sett fram kröfur um að umsækjendur tryggi að lögmætar væntingar um framtíðarhagnað og nýtingu á grunnvirki verði uppfylltar. Slíkar kröfur skulu vera viðeigandi, gagnsæjar og án mismununar. Birta skal kröfurnar sem hluta af úthlutunarreglum í leiðarvísi járnbrautarnets og greina framkvæmdastjórninni frá þeim.

3. Kröfurnar í 2. mgr. geta einungis tekið til fjárhagslegrar tryggingar, sem má ekki vera yfir viðeigandi fjárhæð sem er í réttu hlutfalli við umfang fyrirhugaðrar starfsemi umsækjanda, og tryggingar á getu til að sækja um aðstöðu við grunnvirki.

17. gr.

Rammasamningar

1. Heimilt er, með fyrirvara um 81., 82. og 86. gr. sáttmálans, að gera rammasamning við umsækjanda. Í slíkum rammasamningi eru skilgreindir eiginleikar þeirrar aðstöðu við grunnvirki sem umsækjandi sækir um og honum stendur til boða á tímabili sem ekki er lengra en eitt lestaráætlanatímabil. Í rammasamningi er lestarleið ekki nákvæmlega skilgreind en hún skal vera skipulögð með tilliti til þess að fullnægja lögmætum viðskiptaþörfum umsækjanda. Aðildarríki getur farið fram á að stjórnsýslustofnun, sem um getur í 30. gr. þessarar tilskipunar, samþykki slíkan rammasamning fyrir fram.

2. Rammasamningar mega ekki útiloka aðra umsækjendur eða þjónustu frá því að nota viðkomandi grunnvirki.

3. Gera verður ráð fyrir því að skilmálum rammasamnings megi breyta eða takmarka til að unnt sé að nýta járnbrautargrunnvirkið sem best.

4. Rammasamningur getur falið í sér viðurlög ef nauðsynlegt reynist að breyta samningnum eða fella hann úr gildi.

5. Gildistími rammasamnings skal að meginreglu til vera fimm ár. Grunnvirkjastjórn getur samþykkt skemmra eða lengra tímabil í sérstökum tilvikum. Tímabil sem er lengra en fimm ár skal réttlætt með viðskiptasamningum, sérstökum fjárfestingum eða áhættu.

Lengra tímabil en 10 ár skal einungis vera mögulegt í undantekningartilvikum, einkum í tengslum við miklar langtímafjárfestingar og sérstaklega þegar slík fjárfesting fellur undir samningsbundnar skuldbindingar.

6. Samtímis því að viðskiptaleynd er virt skal almennt efni hvers rammasamnings vera aðgengilegt öllum hagsmunaaðilum.

18. gr.

Tímaáætlun fyrir úthlutunarferli

1. Grunnvirkjastjórn skal fylgja þeirri áætlun um úthlutun aðstöðu sem sett er fram í III. viðauka.
2. Grunnvirkjastjórnir og aðrar viðkomandi og hlutað-eigandi grunnvirkjastjórnir skulu koma sér saman um það hvaða lestarleiðir skuli vera í tímaáætluninni áður en hafnar eru viðræður um drög að henni. Breytingar skulu því aðeins gerðar að þær séu algjörlega nauðsynlegar.

19. gr.

Umsókn

1. Umsækjendum er heimilt á grundvelli ríkisréttar eða einkaréttar að fara fram á samning við grunnvirkjastjórn er veiti rétt til að nota járnbrautargrunnvirki gegn gjaldi sem kveðið er á um í II. kafla.
2. Að því er varðar umsóknir sem tengjast almennri tímaáætlun skal virða þann skilafrest sem er tiltekinn í III. viðauka.
3. Umsækjandi, sem er aðili að rammasamningi, skal leggja umsókn sína fram í samræmi við þann samning.
4. Umsækjendur geta sótt um aðstöðu við grunnvirki, sem fleiri en eitt járnbrautarnet tengjast, hjá einni grunnvirkjastjórn. Skal sú grunnvirkjastjórn þá hafa leyfi til þess fyrir hönd umsækjanda að sækja um aðstöðu hjá öðrum viðkomandi grunnvirkjastjórnunum.
5. Grunnvirkjastjórnir skulu sjá til þess að umsækjendur geti sótt um beint til sameiginlegrar stofnunar, sem grunnvirkjastjórnir kunna að koma á fót, þegar um er að ræða aðstöðu við grunnvirki sem fleiri en eitt járnbrautarnet tengjast.

20. gr.

Gerð tímaáætlunar

1. Grunnvirkjastjórn skal, að svo miklu leyti sem unnt er, koma til móts við allar umsóknir um aðstöðu við grunnvirki, einnig umsóknir um lestarleiðir sem liggja um fleiri en eitt

járnbrautarnet, og skal hún, að svo miklu leyti sem unnt er, taka tillit til alls sem hamlar umsækjendum, þar með talinna efnahagslegra áhrifa á starfsemi þeirra.

2. Grunnvirkjastjórn er heimilt að veita sérstakri þjónustu forgang innan áætlunar- og samræmingarferlisins, en eingöngu í samræmi við 22. og 24. gr.

3. Grunnvirkjastjórn skal ráðgast við hagsmunaaðila um drög að tímaáætluninni og veita þeim frest í að minnsta kosti einn mánuð til að koma skoðunum sínum á framfæri. Hagsmunaaðilar eru allir sem hafa sótt um aðstöðu við grunnvirki auk annarra sem vilja eiga þess kost að gera athugasemdir við það hvernig tímaáætlunin getur haft áhrif á getu þeirra til að kaupa járnbrautarþjónustu á viðkomandi lestaráætlanatímabili.

4. Grunnvirkjastjórn skal gera viðeigandi ráðstafanir til að leysa þann vanda sem vakin er athygli á.

21. gr.

Samræmingarferli

1. Ef upp kemur ágreiningur um ólíkar umsóknir meðan á samræmingarferlinu, sem um getur í 20. gr., stendur skal grunnvirkjastjórn leitast við með samræmingu umsókna að tryggja að komið sé til móts við þær allar eftir því sem frekast er unnt.
2. Þegar upp kemur staða þar sem samræmingar er þörf skal grunnvirkjastjórn hafa rétt til þess, innan sanngjarnra marka, að stinga upp á aðstöðu við grunnvirki sem er öðruvísi en sótt er um.
3. Grunnvirkjastjórnin skal leitast við að leysa allan ágreining í samráði við hlutaðeigandi umsækjendur.
4. Skilgreina skal meginreglurnar um samræmingarferlið í leiðarvísi járnbrautarnetsins. Þær skulu einkum endurspegla erfiðleikana við að skipuleggja alþjóðlegar lestarleiðir og þau áhrif sem breytingar kunna að hafa á aðrar grunnvirkjastjórnir.
5. Þegar ekki er hægt að samþykkja umsóknir um aðstöðu við grunnvirki án samræmingar skal grunnvirkjastjórnin reyna að koma til móts við þær allar með samræmingu.
6. Með fyrirvara um gildandi málsmeðferð við áfrýjun og ákvæði 30. gr. skal, þegar upp kemur ágreiningur um úthlutun aðstöðu við grunnvirki, vera til kerfi fyrir lausn ágreiningsmála til að unnt sé að leysa slík mál tafarlaust. Sé þetta kerfi notað skal taka ákvörðun innan tíu virkra daga.

22. gr.

Ásetið grunnvirki

1. Ef samræming á leiðum sem sótt hefur verið um og samráð við umsækjendur nægir ekki fyllilega til að koma til móts við umsóknir um aðstöðu við grunnvirki verður grunnvirkjastjórnin þegar í stað að lýsa því yfir að sá hluti grunnvirkis sem þetta á við um sé ásetinn. Þetta skal einnig gilda um grunnvirki þar sem fyrirsjáanlegt er að aðstaða verði ófullnægjandi í náinni framtíð.

2. Hafi því verið lýst yfir að grunnvirki sé ásetið skal grunnvirkjastjórnin láta fara fram greiningu á aðstöðu, eins og lýst er í 25. gr., nema áætlun um bætta aðstöðu, eins og lýst er í 26. gr., hafi þegar verið hrint í framkvæmd.

3. Þegar ekki hafa verið lögð á gjöld í samræmi við 4. mgr. 7. gr. eða álagning hefur ekki verið fullnægjandi og grunnvirkjastjórn hefur lýst því yfir að grunnvirkið sé ásetið er grunnvirkjastjórn auk þess heimilt að beita forgangsviðmiðunum við úthlutun aðstöðu við grunnvirki.

4. Með forgangsviðmiðunum skal taka tillit til þess hversu mikilvæg þjónustan er fyrir samfélagið miðað við aðra þjónustu sem þar af leiðandi verður útilokuð.

Til að tryggja að innan þessa ramma þróist viðunandi flutningaþjónusta, einkum til að fullnægja kröfum um opinbera þjónustu eða stuðla að þróun vöruflutninga með járnbrautum, geta aðildarríkin gert nauðsynlegar ráðstafanir, sem eru án mismununar, til að slík þjónusta hafi forgang þegar aðstöðu við grunnvirki er úthlutað.

Aðildarríkjunum er heimilt, eftir því sem við á, að bæta grunnvirkjastjórn hugsanlegt tekjutap sem tengist því að tiltekinni aðstöðu er úthlutað til tiltekinnar þjónustu samkvæmt undirgreininni hér að framan.

Einnig ber að taka tillit til áhrifa áður nefndrar útilokunar á hin aðildarríkin.

5. Með forgangsviðmiðunum ber að taka tilhlýðilegt tillit til mikilvægis vöruflutningaþjónustu, einkum alþjóðlegrar vöruflutningaþjónustu.

6. Í leiðarvísi járnbrautarnetsins skal gera grein fyrir þeirri málsmeðferð og þeim viðmiðunum sem ber að fara eftir þegar grunnvirki er ásetið.

23. gr.

Sérstakar umsóknir

1. Grunnvirkjastjórn skal afgreiða sérstakar umsóknir um einstakar lestarleiðir eins skjótt og unnt er og í síðasta lagi innan fimm virkra daga Upplýsingar um lausa umfram

aðstöðu skulu vera tiltækar öllum umsækjendum sem vilja nota þá aðstöðu.

2. Grunnvirkjastjórnir skulu, ef nauðsyn ber til, meta þörfina á varaaðstöðu sem á að vera tiltæk innan ramma endanlegrar tímaáætlunar til að gera þeim kleift að bregðast skjótt við sérstökum umsóknum um aðstöðu sem gert er ráð fyrir að berist. Þetta gildir einnig þegar grunnvirki eru ásetin.

24. gr.

Grunnvirki sem þjónar sérstökum tilgangi

1. Með fyrirvara um 2. mgr. telst aðstaða við grunnvirki vera tiltæk fyrir allar tegundir af þjónustu sem hefur þá eiginleika sem eru nauðsynlegir fyrir starfrækslu á viðkomandi lestarleið.

2. Ef aðrar ákjósanlegar leiðir eru fyrir hendi er grunnvirkjastjórn heimilt, að höfðu samráði við hagsmunaaðila, að taka frá grunnvirki fyrir sérstaka tegund flutninga. Með fyrirvara um 81., 82. og 86. gr. sáttmálans getur grunnvirkjastjórn í slíku tilviki látið þá tegund flutninga hafa forgang við úthlutun aðstöðu við grunnvirki.

Að taka frá grunnvirki, sem þjónar sérstökum tilgangi, skal ekki koma í veg fyrir að slík grunnvirki séu notuð fyrir aðrar tegundir flutninga þegar aðstaða er laus og járnbrautarfarartæki hefur þá tæknilegu eiginleika sem eru nauðsynlegir fyrir starfrækslu á viðkomandi lestarleið.

3. Þegar grunnvirki hefur verið frátekið samkvæmt 2. mgr. skal gera grein fyrir því í leiðarvísi járnbrautarnetsins.

25. gr.

Greining á aðstöðu

1. Markmiðið með greiningu á aðstöðu er að skilgreina takmarkanir á aðstöðu við grunnvirki, sem eru orsök þess að ekki er fyllilega unnt að koma til móts við umsóknir um aðstöðu, og að gera tillögur um aðferðir sem gera kleift að samþykkja viðbótarumsóknir. Í greiningunni skal sýnt fram á orsakir fyrir umferðarþröng og hvaða ráðstafanir megi gera, til skamms og meðallangs tíma, til að létta á henni.

2. Greiningin skal taka til grunnvirkisins, verklagsreglna, hvers eðlis sú þjónusta er sem er starfrækt og áhrifa allra þessara þátta á viðkomandi aðstöðu við grunnvirki. Meðal þeirra ráðstafana sem koma til greina má nefna breytingu á akstursleiðum tiltekinnar þjónustu, breytingar á tímaáætlun, hraðabreytingar og endurbætur grunnvirkis.

3. Greiningu á aðstöðu skal lokið innan sex mánaða frá því að lýst hefur verið yfir að grunnvirki sé ásetið.

27. gr.

26. gr.

Áætlun um bættu aðstöðu

1. Innan sex mánaða frá því að greiningu á aðstöðu lýkur skal grunnvirkjastjórnin leggja fram áætlun um bættu aðstöðu.

2. Áætlun um bættu aðstöðu skal samin að höfðu samráði við notendur viðkomandi ásetins grunnvirkis.

Hún verður að ná yfir:

- a) ástæður fyrir umferðarþrönginni,
- b) líklega þróun umferðar í framtíðinni,
- c) takmarkanir á þróun grunnvirkis,
- d) möguleika á og kostnað við að bæta aðstöðu, þar með taldar líklegar breytingar á aðgangsverði.

Hún skal einnig, á grundvelli kostnaðarábatagreiningar þeirra ráðstafana sem koma til greina, skera úr um til hvaða aðgerða skuli gripið til að bæta aðstöðu við grunnvirki og einnig hver gildistíminn fyrir framkvæmd þeirra skuli vera.

Hlutaðeigandi aðildarríki verður að eiga þess kost að samþykkja áætlunina fyrir fram.

3. Grunnvirkjastjórnin skal hætta að innheimta þau gjöld sem eru lögð á viðkomandi grunnvirki samkvæmt 4. mgr. 7. gr. ef:

- a) hún leggur ekki fram áætlun um bættu aðstöðu; eða
- b) henni verður ekkert ágengt með aðgerðaáætlunina sem er tilgreind í áætluninni um bættu aðstöðu.

Grunnvirkjastjórninni er þó heimilt, með fyrirvara um samþykki stjórnarsýslustofnunarinnar sem um getur í 30. gr., að halda áfram að innheimta þessi gjöld ef:

- a) ekki er unnt að framkvæma áætlunina um bættu aðstöðu af ástæðum sem hann fær ekki ráðið við; eða
- b) möguleikarnir sem eru fyrir hendi eru ekki vænlegir í efnahagslegu eða fjárhagslegu tilliti.

Notkun lestarleiða

1. Einkum þegar um ásetið grunnvirki er að ræða skal grunnvirkjastjórnin fara fram á að lestarleið verði skilað ef notkun hennar hefur í að minnsta kosti einn mánuð verið undir viðmiðunarkvótanum sem ber að mæla fyrir um í leiðarvísi járnbrautarnetsins, nema ástæðurnar fyrir þessu séu ekki efnahagslegs eðlis og rekstraraðilinn fái ekki við þær ráðið.

2. Í leiðarvísi járnbrautarnetsins getur grunnvirkjastjórn gert nánari grein fyrir því hversu mikið tillit hún muni taka til fyrri nýtingar lestarleiða við forgangsroðun í úthlutunarferlinu.

28. gr.

Grunnvirkjaaðstaða fyrir áætlað viðhald

1. Umsóknir um grunnvirkjaaðstöðu með tilliti til viðhalds skulu lagðar fram þegar gerð tímaáætlunar stendur yfir.

2. Grunnvirkjastjórn skal taka viðunandi tillit til þess hvaða áhrif það hefur fyrir aðra umsækjendur að grunnvirkjaaðstaða er tekin frá fyrir áætlað viðhald.

29. gr.

Sérstakar ráðstafanir sem ber að gera ef röskun verður

1. Ef röskun verður á lestarferðum sökum tæknibilunar eða sem afleiðing af slysi verður grunnvirkjastjórn að grípa til allra nauðsynlegra ráða til að koma hlutunum í samt horf. Í því skyni verður hún að gera neyðaráætlun með skrá yfir opinbera aðila sem ber að gera viðvart verði alvarlegt óhapp eða alvarleg röskun á lestarferðum.

2. Þegar neyðarástand ríkir og þegar skilyrðislausu nauðsyn ber til vegna bilunar sem gerir grunnvirkið ónothæft um tíma er heimilt að afturkalla fyrirvaralaust leyfi fyrir lestarleið sem úthlutað hefur verið eins lengi og nauðsynlegt er til að gera við kerfið.

Grunnvirkjastjórn er heimilt, telji hún það nauðsynlegt, að fara fram á að járnbrautarfyrirtæki útvegi henni þau hjálpargögn sem hún telur best henta til að koma hlutunum í samt horf eins skjótt og unnt er.

3. Aðildarríkin geta farið fram á að járnbrautarfyrirtæki taki þátt í að tryggja framkvæmd og eftirlit með því að þau fylgi sjálf öryggisstöðlum og -reglum.

IV. KAFLI

ALMENNAR RÁDSTAFANIR

30. gr.

Stjórnsýslustofnun

1. Með fyrirvara um 6. mgr. 21. gr. skulu aðildarríkin koma á fót stjórnsýslustofnun. Stofnun þessi, sem getur verið ráðuneyti sem fer með samgöngumál eða einhver önnur stofnun, skal vera óháð öllum grunnvirkjastjórnunum, gjaldheimtustofnunum, úthlutunaraðilum eða umsækjendum í skipulagningu, ákvörðunum um fjármögnun, í lögformlegu tilliti og ákvarðanatöku. Stofnunin skal starfa samkvæmt þeim meginreglum sem gerð er grein fyrir í þessari grein, en samkvæmt henni er heimilt að láta mismunandi aðila annast áfrýjunar- og eftirlitsstörf.

2. Umsækjandi getur skotið máli sínu til stjórnsýslustofnunar telji hann sig hafa fengið ósanngjarna afgreiðslu, verið mismunad eða misboðið með öðrum hætti, einkum að því er varðar ákvarðanir sem grunnvirkjastjórn eða, eftir því sem við á, járnbrautarfyrirtæki hefur tekið um:

- a) leiðarvísi járnbrautarnets,
- b) viðmiðanir í leiðarvísinum,
- c) úthlutunarferlið og niðurstöður þess,
- d) innheimtukerfið,
- e) fjárhæð eða tilhögun grunnvirkjagjalda sem hann á eða þarf ef til vill að greiða,
- f) öryggisskírteini, framfylgd og eftirlit með öryggisstöðlum og -reglum.

3. Stjórnsýslustofnunin skal sjá til þess að gjöldin sem grunnvirkjastjórnin ákveður séu í samræmi við II. kafla og að þau séu án mismununar. Samningaviðræður milli umsækjenda og grunnvirkjastjórnar um fjárhæð grunnvirkjagjalda skulu því aðeins leyfðar að þær fari fram undir eftirliti stjórnsýslustofnunar. Stjórnsýslustofnunin skal grípa inn í ef líkur eru á að samningaviðræðurnar brjóti í bága við ákvæði þessarar tilskipunar.

4. Stjórnsýslustofnunin skal hafa heimild til að óska eftir tilskildum upplýsingum frá grunnvirkjastjórn, umsækjendum og hlutaðeigandi þriðju aðilum í viðkomandi aðildarríki og ber að veita þær án ótilhlýðilegrar tafar.

5. Eftirlitsstofnuninni er skylt að fjalla um kærur og grípa til aðgerða til að ráða bót á ástandinu í síðasta lagi innan tveggja mánaða frá því að hún hefur fengið allar upplýsingar í hendur.

Þrátt fyrir 6. mgr. skal ákvörðun stjórnsýslustofnunarinnar vera bindandi fyrir alla aðila sem ákvörðunin tekur til.

Þegar neitun um að veita aðstöðu við grunnvirki eða skilmálum sem fylgja boði um aðstöðu er áfrýjad skal stjórnsýslustofnunin annaðhvort staðfesta að ekki sé farið fram á neinar breytingar á ákvörðun grunnvirkjastjórnar eða fara fram á breytingar á þeirri ákvörðun í samræmi við leiðbeiningar frá stjórnsýslustofnuninni.

6. Aðildarríkin skulu gera þær ráðstafanir sem nauðsynlegar eru til að tryggja að ákvarðanir stjórnsýslustofnunarinnar heyri undir endurskoðun dómsvalda.

31. gr.

Samstarf stjórnsýslustofnana

Innlendar stjórnsýslustofnanir skulu skiptast á upplýsingum um störf sín og reglur og venjur, sem gilda um ákvarðanatöku, í því skyni að samræma reglur sínar um ákvarðanatöku alls staðar í bandalaginu. Framkvæmdastjórnin skal aðstoða þær við þetta verkefni.

32. gr.

Öryggisvottun

1. Fyrirkomulag á öryggisvottun járnbrautarfyrirtækja, sem eru eða verða stofnuð í bandalaginu, og millilanda-samtökum þeirra skal vera í samræmi við þessa grein.

2. Aðildarríkin skulu sjá til þess að á yfirráðasvæði þeirra sé lagt fram öryggisskírteini þar sem tilgreindar eru öryggiskröfur sem járnbrautarfyrirtækin þurfa að fullnægja til að tryggja örugga þjónustu á viðkomandi leiðum.

3. Til að fá öryggisskírteini skal járnbrautarfyrirtæki hlíta reglum í innlendum lögum, sem samrýmast lögum bandalagsins og er beitt án mismununar, þar sem mælt er fyrir um tæknilegar og rekstrarlegar kröfur um járnbrautarþjónustu og öryggiskröfur sem gilda um starfsfólk, járnbrautarfarartæki og innra skipulag fyrirtækis.

Járnbrautarfyrirtæki skal einkum sýna fram á að starfsfólkið sem það ræður til að aka og starfa á lestunum hafi tilskilda þjálfun til að hlíta umferðarreglum grunnvirkjastjórnarinnar og þeim öryggiskröfum sem gerðar eru í þágu járnbrautarflutninga.

Járnbrautarfyrirtæki skal einnig sýna fram á að lestarvagnarnir hafi verið samþykktir af opinberum yfirvöldum eða viðkomandi grunnvirkjastjórn og skoðaðir í samræmi við þær reglur sem gilda um starfrækslu þess grunnvirkis sem er notað. Sú stofnun sem aðildarríkið, þar sem grunnvirkið er, tilnefni í þessu skyni gefur út öryggisvottorðið.

33. gr.

Undanþágur

1. Á fimm ára tímabili frá 15. mars 2003 gildir eftirfarandi um eftirtalin aðildarríki:

- Írland, sem aðildarríki á eyju með járnbrautarsamgöngur við aðeins eitt aðildarríki,
- Breska konungsríkið, vegna Norður Írlands, af sömu ástæðu, og
- Grikkland, sem aðildarríki án beinna járnbrautar-samgangna við annað aðildarríki,

þurfa ekki að fullnægja kröfunum sem settar eru fram í:

a) 3. gr., 2. mgr. 4. gr., 13., 14. og 17. gr., 4. og 6. mgr. 21. gr., 22. gr., 3. mgr. 24. gr., 25. til 28. gr. og 30. gr., með því skilyrði að leggi járnbrautarfyrirtæki fram skriflega beiðni þar að lútandi sé heimilt að áfrýja ákvörðunum um úthlutun aðstöðu við grunnvirki eða álagningu gjalda til óháðs aðila, sem skal taka ákvörðun innan tveggja mánaða frá því að tilskildar upplýsingar eru lagðar fram, og skal ákvörðun hans heyra undir endurskoðun dómsvalda, og

b) 32. gr. að svo miklu leyti sem járnbrautarþjónustu, sem fellur utan við gildissvið 10. gr. tilskipunar 91/440/EBE, varðar.

2. Þó gildir eftirfarandi:

a) ef fleiri en eitt járnbrautarfyrirtæki, sem hefur leyfi í samræmi við 4. gr. tilskipunar 95/18/EB, eða, að því er Írland og Norður-Írland varðar, járnbrautarfyrirtæki, sem hefur slíkt leyfi í öðru landi, leggja fram opinbera umsókn um að starfrækja í innbyrðis samkeppni járnbrautarþjónustu á, til eða frá Írlandi, Norður-Írlandi eða Grikklandi verður ákvörðun um það hvort undanþágan skuli gilda áfram tekin samkvæmt málsmeðferðinni í 2. mgr. 35. gr.; eða

b) ef járnbrautarfyrirtæki, sem starfrækir járnbrautarþjónustu á Írlandi, Norður-Írlandi eða Grikklandi, leggur fram opinbera umsókn um starfrækslu járnbrautarþjónustu á, til eða frá yfirráðasvæði annars aðildarríkis (að því er Írland eða Breska konungsríkið, vegna Norður-Írlands, varðar eða að því er bæði ríkin varðar, öðru aðildarríki utan þeirra yfirráðasvæðis), skulu undanþágurnar, sem um getur í 1. mgr., ekki gilda.

Innan eins árs frá því að annaðhvort er veitt viðtaka þeirri ákvörðun sem um getur í a-lið, sem var samþykkt í samræmi við málsmeðferðina í 2. mgr. 35. gr., eða tilkynningu um þá opinberu umsókn sem um getur í b-lið skulu viðkomandi

aðildarríki (Írland, Breska konungsríkið vegna Norður-Írlands eða Grikkland) setja löggiöf um framkvæmd á ákvæðum þeirra greina sem um getur í 1. mgr.

3. Undanþágu, sem um getur í 1. mgr., er heimilt að endurnýja en þó ekki lengur en til fimm ára í senn. Í síðasta lagi 12 mánuðum áður en undanþágan rennur út er aðildarríki, sem nýtir slíka undanþágu, heimilt að sækja um endurnýjun undanþágu hjá framkvæmdastjórninni. Slíkar umsóknir verður að rökstyðja. Framkvæmdastjórnin skal fjalla um umsóknina og taka ákvörðun samkvæmt málsmeðferðinni í 2. mgr. 35. gr. Sú málsmeðferð gildir um allar ákvarðanir er varða umsóknina.

Þegar framkvæmdastjórnin tekur ákvörðun skal hún taka tillit til landfræðilegrar og stjórnmálalegrar þróunar og þróunar járnbrautarmarkaðarins í, til og frá því aðildarríki sem sækir um endurnýjun undanþágu.

4. Lúxemborg, sem er aðildarríki með tiltölulega lítið járnbrautarnet, þarf ekki fyrr en 31. ágúst 2004 að beita kröfunni um að fela óháðri stofnun verkefni sem sanngjarn aðgangur án mismununar að grunnvirkjum ákvarðast af, eins og kveðið er á um í 4. og 14. gr., að því leyti sem ákvæði þeirra greina skuldbinda aðildarríkin til að koma á fót óháðum stofnunum sem inna af hendi þau verkefni sem þar er getið.

V. KAFLI

LOKAÁKVÆÐI

34. gr.

Framkvæmdarráðstafanir

1. Aðildarríkjunum er heimilt að bera upp fyrirspurn um framkvæmd þessarar tilskipunar við framkvæmdastjórnina. Viðeigandi ákvarðanir eru teknar í samræmi við málsmeðferðina í 2. mgr. 35. gr.

2. Í sérstökum tilvikum skal framkvæmdastjórnin, að beiðni aðildarríkis eða að eigin frumkvæði, kanna beitingu og framfylgd ákvæða um innheimtu, úthlutun aðstöðu og öryggisvottun og, innan tveggja mánaða frá því að slík beiðni berst, ákveða í samræmi við málsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 35. gr. hvort hægt sé að halda viðkomandi ráðstöfunum áfram. Framkvæmdastjórnin skal tilkynna Evrópuþinginu, ráðinu og aðildarríkjunum um ákvörðun sína.

Með fyrirvara um 226. gr. sáttmálans getur aðildarríki vísað ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar til ráðsins innan eins mánaðar. Ráðinu er heimilt í sérstökum tilvikum að taka aðra ákvörðun með auknum meirihluta innan eins mánaðar.

3. Breytingar, sem eru nauðsynlegar vegna aðlögunar á viðaukunum, eru gerðar samkvæmt málsmeðferðinni í 3. mgr. 35. gr.

35. gr.

Nefndarmeðferð

1. Framkvæmdastjórnin skal njóta aðstoðar nefndar.
2. Þegar vísað er til þessarar greinar skulu 3. og 7. gr. ákvörðunar 1999/468/EB gilda, að teknu tilliti til ákvæða 8. gr. hennar.
3. Þegar vísað er til þessarar greinar skulu 5. og 7. gr. ákvörðunar 1999/468/EB gilda, að teknu tilliti til ákvæða 8. gr. hennar.

Fresturinn, sem mælt er fyrir um í 6. mgr. 5. gr. ákvörðunar 1999/468/EB, skal vera þrjú mánuðir.

4. Nefndin skal setja sér starfsreglur.

36. gr.

Skýrsla

Eigi síðar en 15. mars 2005 skal framkvæmdastjórnin afhenda Evrópuþinginu og ráðinu skýrslu um framkvæmd þessarar tilskipunar ásamt tillögum um frekari aðgerðir bandalagsins ef þörf er á.

37. gr.

Niðurfelling

Reglugerð (EBE) nr. 2830/77, reglugerð (EBE) nr. 2183/78, ákvörðun 82/529/EBE, ákvörðun 83/418/EBE og tilskipun 95/19/EB eru hér með felldar úr gildi.

38. gr.

Framkvæmd

Aðildarríkin skulu samþykkja nauðsynleg lög og stjórn-sýslufyrirmæli til að fara að tilskipun þessari fyrir 15. mars 2003. Þau skulu tilkynna það framkvæmdastjórninni þegar í stað.

Þegar aðildarríkin samþykkja þessi ákvæði skal vera í þeim tilvísun í þessa tilskipun eða þeim fylgja slík tilvísun þegar þau verða birt opinberlega. Aðildarríkin skulu setja nánari reglur um slíka tilvísun.

39. gr.

Gildistaka

Tilskipun þessi öðlast gildi á þeim degi sem hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópubandalaganna*.

40. gr.

Viðtakendur

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Brussel 26. febrúar 2001.

Fyrir hönd Evrópuþingsins,

N. FONTAINE

forseti.

Fyrir hönd ráðsins,

A. LINDH

forseti.

*I. VIÐAUKI***Efnisinnihald leiðarvísis járnbrautarnetsins**

Í leiðarvísi járnbrautarnets, sem um getur í 3. gr., skulu vera eftirfarandi upplýsingar:

1. Kafli um grunnvirkið sem járnbrautarfyrirtæki fá aðgang að og um skilyrðin fyrir aðgangi að því.
2. Kafli um innheimtuleglur og gjaldskrá. Hann skal innihalda viðeigandi upplýsingar um innheimtukerfið auk fullnægjandi upplýsinga um gjöld fyrir þjónustu sem er talin upp í II. viðauka og sem er einungis veitt af einum aðila. Nákvæmar lýsingar skulu vera á aðferðafræði, reglum og, ef við á, mælikvarða sem notaður er við beitingu 4. og 5. mgr. 7. gr. og 8. og 9. gr. Í kaflanum skulu vera upplýsingar um verðbreytingar sem þegar hafa verið ákveðnar eða ráðgerðar.
3. Kafli um meginreglur og viðmiðanir um úthlutun aðstöðu. Þar skal gerð grein fyrir almennum eiginleikum aðstöðunnar við grunnvirkið sem járnbrautarfyrirtæki fá aðgang að og þeim takmörkunum sem tengjast notkun þess, að meðtöldum umsóknum um aðstöðu til viðhalds. Einnig skal tilgreina málsmeðferð og frest varðandi úthlutun aðstöðu. Í kaflanum skulu vera sérstakar viðmiðanir sem eru notaðar við úthlutunina, einkum:
 - a) málsmeðferð sem umsækjendur fara eftir þegar þeir sækja um aðstöðu hjá grunnvirkjastjórn,
 - b) kröfur sem eru gerðar til umsækjenda,
 - c) tímaáætlun fyrir umsóknar- og úthlutunarferlið,
 - d) meginreglur um samræmingarferlið,
 - e) málsmeðferð og viðmiðanir sem ber að fara eftir þegar grunnvirki er ásetið,
 - f) nánari upplýsingar um takmarkanir á notkun grunnvirkis,
 - g) við hvaða aðstæður tekið er tillit til fyrri nýtingar á aðstöðu við forgangsröðun í úthlutunarferlinu.

Nákvæmar lýsingar skulu vera á ráðstöfunum sem eru gerðar til að tryggja viðunandi meðhöndlun á vöruflutningum, millilandaflutningum og umsóknum sem heyra undir sérstaka málsmeðferð.

II. VIÐAUKI

Þjónusta sem ber að veita járnbrautarfyrirtækjum

1. Í lágmarksaðgangspakkanum skal vera:
 - a) afgreiðsla umsókna um aðstöðu við grunnvirki,
 - b) réttur til að nota þá aðstöðu sem er úthlutað,
 - c) notkun skipti- og tengispora á lestarsteinum,
 - d) umferðarstjórn, þar með talið merkjasending, eftirlit, afgreiðsla og miðlun upplýsinga um ferðir lesta,
 - e) allar aðrar upplýsingar sem eru nauðsynlegar til að hægt sé að stofna til eða starfrækja þá þjónustu sem hefur fengið aðstöðu til afnota.
2. Sporaðgangur að þjónustuaðstöðu og þjónusta skal vera:
 - a) notkun raforkubúnaðar til að fá rafstraum fyrir dráttarafl, ef hann er fyrir hendi,
 - b) aðstaða til að taka eldsneyti,
 - c) farþegastöðvar, ásamt tilheyrandi byggingum og annarri aðstöðu,
 - d) fragtstöðvar,
 - e) röðunarsvæði,
 - f) aðstaða til að raða lestum,
 - g) hliðarspor fyrir geymslu járnbrautarvagna,
 - h) aðstaða til viðhalds og önnur tæknileg aðstaða.
3. Viðbótarþjónusta getur verið:
 - a) rafstraumur fyrir dráttarafl,
 - b) forhitun farþegalesta,
 - c) sala eldsneytis, tilfærsla járnbrautarvagna og öll önnur þjónusta sem er veitt áður nefndri aðgangsjónustuaðstöðu,
 - d) sérstakir samningar um:
 - eftirlit með flutningi hættulegs farms,
 - aðstoð við akstur sérstakra lesta.
4. Stoðþjónusta getur verið:
 - a) aðgangur að fjarskiptaneti,
 - b) öflun viðbótarupplýsinga,
 - c) skoðun járnbrautarfarartækja.

*III. VIÐAUKI***Tímaáætlun fyrir úthlutunarferli**

1. Tímaáætlun skal gerð einu sinni á almanaksári.
 2. Skipt er um tímaáætlun á miðnætti síðasta laugardag maímánaðar. Ef breytingar eða aðlögunar er þörf eftir sumarið skal hún gerð á miðnætti síðasta laugardag septembermánaðar ár hvert og á öðrum tímum milli þessara tveggja daga eftir því sem þörf krefur. Grunnvirkjastjórnir geta komið sér saman um aðra daga og skulu þær tilkynna framkvæmdastjórninni um þá.
 3. Síðasti skiladagur móttöku umsókna um aðstöðu, sem ber að fella inn í tímaáætlunina, er tólf mánuðum fyrir gildistöku tímaáætlunarinnar.
 4. Eigi síðar en ellefu mánuðum áður en tímaáætlunin gengur í gildi skal grunnvirkjastjórnin sjá til þess að komið sé á alþjóðlegum lestarleiðum í samstarfi við aðra hlutaðeigandi úthlutunaraðila eins og frá er greint í 15. gr. Grunnvirkjastjórnir skulu sjá til þess að eftir því sem frekast er unnt skuli þessum leiðum haldið eftirleidis á ferlinu.
 5. Eigi síðar en fjórum mánuðum eftir að skilafrestur umsókna rennur út skal grunnvirkjastjórnin semja drög að tímaáætlun.
-