

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDS DIREKTIV 2001/13/EF

2002/EØS/23/31

av 26. februar 2001

om endring av rådsdirektiv 95/18/EF om lisenser til jernbaneforetak(*)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 71,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen⁽¹⁾,

under henvisning til uttalelse fra Den økonomiske og sosiale komité⁽²⁾,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen⁽³⁾,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251⁽⁴⁾, på grunnlag av Forlikskomiteens felles forslag av 22. november 2000, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) I rådsdirektiv 91/440/EØF av 29. juli 1991 om utvikling av Fellesskapets jernbaner⁽⁵⁾ er det fastsatt visse rettigheter for jernbaneforetak og internasjonale sammenslutninger av jernbaneforetak når det gjelder adgang til internasjonal jernbanetransport.
- 2) For å sikre pålitelige og tilstrekkelige tjenester er det nødvendig å innføre en felles lisensordning som garanti for at alle jernbaneforetak til enhver tid oppfyller visse krav til god vandel, økonomisk evne og faglig dyktighet for å beskytte kunder og tredjemann og tilby tjenester som holder et høyt sikkerhetsnivå.

3) For å sikre at rettighetene når det gjelder adgang til jernbaneinfrastruktur anvendes på en ensartet måte og uten forskjellsbehandling i hele Fellesskapet, ble det ved rådsdirektiv 95/18/EF⁽⁶⁾ innført en lisens for jernbaneforetak som yter tjenestene nevnt i artikkel 10 i direktiv 91/440/EØF. Denne lisensen er obligatorisk for yting av slike tjenester og er gyldig i hele Fellesskapet.

4) Ettersom visse medlemsstater har tildelt adgangsrett som er mer omfattende enn den som er fastsatt i direktiv 91/440/EØF, synes det nødvendig å sikre en rettferdig og åpen behandling uten forskjellsbehandling av alle jernbaneforetak som måtte utøve virksomhet i dette markedet, ved å utvide prinsippene for utstedelse av lisenser fastsatt i direktiv 95/18/EF til å omfatte alle foretak i sektoren.

5) For bedre å kunne oppfylle informasjonsplikten bør medlemsstatene og Kommisjonen sikre at alle medlemsstater og Kommisjonen får bedre opplysninger. I samsvar med vanlig praksis og en logisk fortolkning av direktiv 95/18/EF bør opplysningene som skal gis av medlemsstatene og Kommisjonen, også omfatte utstedte lisenser.

6) Det er ønskelig å sikre at jernbaneforetak med lisens som utfører internasjonal varetransport, overholder gjeldende toll- og avgiftsbestemmelser, særlig med hensyn til forsendelse under tollvesenets kontroll.

7) I samsvar med nærhetsprinsippet og forholdsmessighetsprinsippet som fastsatt i traktatens artikkel 5 kan målene for dette direktiv, dvs. å fastsette alminnelige prinsipper for utstedelse av lisenser til jernbaneforetak og gjensidig anerkjennelse av slike lisenser i hele Fellesskapet, ikke i tilstrekkelig grad nås av medlemsstatene ettersom utstedelsen av slike lisenser har en utpreget internasjonal dimensjon, og de kan derfor på grunn av sine følger over landegrensene nås bedre på fellesskapsplan. Dette direktiv går ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene.

8) Direktiv 95/18/EF bør derfor endres —

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EFT L 75 av 15.3.2001, s. 26, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 118/2001 av 28. september 2001 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til De Europaiske Fellesskaps Tidende nr. 60 av 6.12.2001, s. 29.

⁽¹⁾ EFT C 321 av 20.10.1998, s. 8, og

EFT C 116 E av 26.4.2000, s. 38.

⁽²⁾ EFT C 209 av 22.7.1999, s. 22.

⁽³⁾ EFT C 57 av 29.2.2000, s. 40.

⁽⁴⁾ Europaparlamentsuttalelse av 10. mars 1999 (EFT C 175 av 21.6.1999, s. 119), bekreftet 16. september 1999 (EFT C 54 av 25.2.2000, s. 56), Rådets felles holdning av 28. mars 2000 (EFT C 178 av 27.6.2000, s. 23) og europaparlamentsbeslutning av 5. juli 2000 (ennå ikke offentliggjort i EFT). Europaparlamentsbeslutning av 1. februar 2001 og rådsbeslutning av 20. desember 2000.

⁽⁵⁾ EFT L 237 av 24.8.1991, s. 25. Direktivet endret ved europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/12/EF (se EFT L 75 av 15.3.2001, s. 26).

⁽⁶⁾ EFT L 143 av 27.6.1995, s. 70.

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

I direktiv 95/18/EF gjøres følgende endringer:

1) Artikkel 1 skal lyde:

«Artikkel 1

1. Dette direktiv gjelder de krav medlemsstatene stiller for å utstede, fornye eller endre lisenser til jernbaneforetak som er etablert eller som etablerer seg i Fellesskapet.

2. Medlemsstatene kan utelukke fra dette direktivs virkeområde:

- a) foretak som utfører bare passasjertransport med jernbane på lokal og regional frittstående jernbaneinfrastruktur,
- b) jernbaneforetak som utfører bare passasjertransport med jernbane i byer eller forsteder,
- c) jernbaneforetak hvis virksomhet er begrenset til regional godstransport med jernbane som ikke omfattes av direktiv 91/440/EØF,
- d) foretak som utfører bare godstransport på privateid jernbaneinfrastruktur som er til bruk bare i forbindelse med infrastruktureierens egen gods-transport.

3. Foretak hvis virksomhet er begrenset til pendeltransport av veigående kjøretøyer gjennom tunnelen under Den engelske kanal, er utelukket fra dette direktivs virkeområde.»

2) Artikkel 2 bokstav a) skal lyde:

«a) «jernbaneforetak»: ethvert offentlig eller privat foretak hvis hovedvirksomhet er transport av gods og/eller passasjerer med jernbane, der foretaket forplikter seg til å sørge for trekkraften; dette omfatter også foretak som sørger for bare trekkraften,».

3) Artikkel 3 skal lyde:

«Artikkel 3

Hver medlemsstat skal utpeke organet som er ansvarlig for utstedelse av lisenser og for å oppfylle forpliktelsene som følger av dette direktiv. Lisenser skal utstedes av et organ som selv ikke yter jernbanetransporttjenester og som er uavhengig av organer eller foretak som yter slike tjenester.»

4) I artikkel 4 skal nytt nr. 5 lyde:

«5. En lisens skal være gyldig på hele Fellesskapets territorium.»

5) Artikkel 6 fjerde strekpunkt skal lyde:

«—ikke er blitt dømt for alvorlige eller gjentatte brudd på sosialrettslige eller arbeidsrettslige forpliktelser, herunder forpliktelser i henhold til arbeidervern- og arbeidsmiljølovgivning, og forpliktelser som følger av tollovgivningen når det dreier seg om et foretak som ønsker å utføre grensekryssende godstransport som er underlagt tollprosedyrer.»

6) Artikkel 11 nr. 8 skal lyde:

«8. Når den lisensutstedende myndighet har utstedt, suspendert, tilbakekalt eller endret en lisens, skal den berørte medlemsstaten umiddelbart underrette Kommisjonen om dette. Kommisjonen skal omgående underrette de andre medlemsstatene.»

7) Artikkel 12 og 13 skal lyde:

«Artikkel 12

1. I tillegg til kravene fastsatt i dette direktiv skal jernbaneforetaket overholde de bestemmelsene i nasjonale lover og forskrifter som er forenlige med fellesskapsretten og som anvendes uten forskjellsbehandling, særlig:

- a) tekniske og driftsmessige krav som særlig gjelder for jernbanetransport,
- b) sikkerhetskrav som gjelder for personale, rullende materiell og foretakets interne organisasjon,
- c) bestemmelser om helse, sikkerhet, sosiale vilkår og arbeidstakeres og forbrukeres rettigheter,
- d) krav som gjelder for alle foretak i den berørte jernbanesektor og som er utarbeidet for å gi forbrukerne fordeler eller vern.

2. Et jernbaneforetak kan når som helst be Kommisjonen om å vurdere om kravene i nasjonal lovgivning er forenlige med fellesskapsretten, og om slike krav anvendes uten forskjellsbehandling. Dersom Kommisjonen finner at bestemmelsene i dette direktiv ikke er overholdt, skal den med forbehold for traktatens artikkel 226 avgi en uttalelse om den korrekte fortolkning av direktivet.

Artikkel 13

Jernbaneforetak skal overholde gjeldende avtaler om internasjonal jernbanetransport i de medlemsstater der de driver sin virksomhet. De skal også overholde gjeldende toll- og avgiftsbestemmelser.»

Artikkel 2

Medlemsstatene skal senest 15. mars 2003 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart underrette Kommissjonen om dette.

Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

Artikkel 3

Dette direktiv trer i kraft den dag det kunngjøres i *De Europeiske Fellesskaps Tidende*.

Artikkel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel, 26. februar 2001.

For Europaparlamentet

N. FONTAINE

President

For Rådet

A. LINDH

Formann

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDS DIREKTIV 2001/14/EF

2002/EØS/23/32

av 26. februar 2001

om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet, innkreving av avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur og sikkerhetsertifisering(*)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 71,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen⁽¹⁾,

under henvisning til uttalelse fra Den økonomiske og sosiale komité⁽²⁾,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen⁽³⁾

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251⁽⁴⁾, på grunnlag av Forlikskomiteens felles forslag av 22. november 2000, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Sterkere integrasjon av Fellesskapets jernbanesektor er et viktig ledd i gjennomføringen av det indre marked og for å nå målet om bærekraftig mobilitet.
- 2) I henhold til rådsdirektiv 91/440/EØF av 29. juli 1991 om utvikling av Fellesskapets jernbaner⁽⁵⁾ har jernbaneforetak og internasjonale sammenslutninger av jernbaneforetak en viss adgangsrett til internasjonal jernbanetransport. Denne retten innebærer at jernbaneinfrastrukturen kan benyttes av flere forskjellige brukere.
- 3) Rådsdirektiv 95/19/EF av 19. juni 1995 om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet og innkreving av avgifter for bruk av infrastrukturen⁽⁶⁾ fastsatte en ramme for generell fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet.

- 4) Disse to direktivene har ikke forhindret en betydelig variasjon når det gjelder strukturen og nivået på avgifter for bruk av jernbaneinfrastrukturen, og utformingen og varigheten av framgangsmåtene for kapasitetsfordeling.
- 5) For å sikre innsyn og adgang uten forskjellsbehandling til infrastrukturen for alle jernbaneforetak, skal all nødvendig informasjon som kreves for å benytte adgangsrett, offentliggjøres i en netterklæring.
- 6) Hensiktsmessige ordninger for fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet, kombinert med konkurranse-dyktige operatører, vil føre til en bedre balanse mellom ulike transportmåter.
- 7) Oppmuntring til optimal utnytting av jernbaneinfrastrukturen vil føre til at samfunnets transportkostnader reduseres.
- 8) For å få en effektiv godstrafikk, særlig over landegrensene, kreves tiltak for å åpne markedet.
- 9) Medlemsstatene bør kunne tillate kjøpere av jernbanetjenester å delta direkte i kapasitetsfordelingsprosessen.
- 10) Revitaliseringen av den europeiske jernbanesektoren ved hjelp av utvidet adgang til å utføre internasjonal godstransport på det transeuropeiske jernbanenett for godstransport, krever rettferdig konkurranse mellom jernbane- og veitransport, særlig ved å ta passende hensyn til de ulike eksterne virkningene. Hensiktsmessige avgiftsordninger for jernbaneinfrastruktur kombinert med hensiktsmessige avgiftsordninger for andre transportinfrastrukturer samt konkurransedyktige operatører, vil føre til en optimal balanse mellom ulike transportmåter.
- 11) Avgifts- og kapasitetsfordelingsordningene må gi alle foretak lik adgang uten forskjellsbehandling, og så langt det er mulig imøtekomme behovene til alle brukere og trafikktypen på en rettferdig måte uten forskjellsbehandling.

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EFT L 75 av 15.3.2001, s. 29, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 118/2001 av 28. september 2001 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til De Europaiske Fellesskaps Tidende nr. 60 av 6.12.2001, s. 29.

(1) EFT C 321 av 20.10.1998, s. 10 og EFT C 116 E av 26.4.2000, s. 40.

(2) EFT C 209 av 22.7.1999, s. 22.

(3) EFT C 57 av 29.2.2000, s. 40.

(4) Europaparlamentsuttalelse av 10. mars 1999 (EFT C 175 av 21.6.1999, s. 120), bekreftet 27. oktober 1999 (EFT C 154 av 5.6.2000, s. 22), Rådets felles holdning av 28. mars 2000 (EFT C 178 av 27.6.2000, s. 28) og europaparlamentsbeslutning av 5. juli 2000 (ennå ikke offentliggjort i EFT). Europaparlamentsbeslutning av 1. februar 2001 og rådsbeslutning av 20. desember 2000.

(5) EFT L 237 av 24.8.1991, s. 25. Direktivet endret ved europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/12/EF (se side 1 i denne EFT).

(6) EFT L 143 av 27.6.1995, s. 70.

- 12) Innenfor de rammer som fastsettes av medlemsstatene, bør avgifts- og kapasitetsfordelingsordningene oppmuntre jernbaneinfrastrukturforvaltningen til å optimere utnyttningen av infrastrukturen.
- 13) Gjennom kapasitetsfordelingsordningene bør jernbaneforetakene gis klare og entydige signaler, slik at de kan treffe rasjonelle beslutninger.
- 14) For å ta hensyn til brukernes, eller de potensielle brukernes, behov for jernbaneinfrastrukturkapasitet for å planlegge sin virksomhet, samt til kundenes og investorenes behov, er det viktig at infrastrukturforvaltningen sikrer at infrastrukturkapasitet fordeles på en måte som gjenspeiler behovet for å opprettholde og forbedre tjenestenes driftssikkerhetsnivå.
- 15) Jernbaneforetak og infrastrukturforvaltningen bør oppmuntres til å redusere forstyrrelser i jernbanenettet til et minimum, og til å forbedre ytelsen til jernbanenettet.
- 16) Avgifts- og kapasitetsfordelingsordninger må ta hensyn til rettferdig konkurranse ved yting av jernbanetransporttjenester.
- 17) Det er viktig å ta hensyn til både søkerens og infrastrukturforvaltningens kommersielle behov.
- 18) Det er viktig at infrastrukturforvaltningen gis størst mulig fleksibilitet ved fordeling av infrastrukturkapasitet, men fleksibiliteten må være forenlig med søkerens rimelige behov.
- 19) Kapasitetsfordelingsprosessen må forhindre at andre virksomheter som har, eller ønsker å ha, rett til å bruke infrastrukturen til å utvikle sin virksomhet, pålegges unødvendige begrensninger.
- 20) Infrastrukturforvaltningen bør gis en viss grad av fleksibilitet for å oppnå en mer effektiv bruk av infrastrukturnettet.
- 21) Avgifts- og kapasitetsfordelingsordningene må eventuelt ta hensyn til det faktum at ulike deler av jernbaneinfrastrukturnettet kan være utformet med tanke på behovet til ulike hovedbrukere.
- 22) Kravene knyttet til persontransport kan i mange tilfeller være i konflikt med kravene som gjelder for godstransport. Krav knyttet til persontransport kan føre til et jernbanenett som er dyrere å bygge og vedlikeholde enn et nett som utelukkende er konstruert for godstransport. Den økende forskjellen i hastighet mellom rullende materiell for gods- og persontrafikk kan skjerpe interessekonflikten mellom disse to trafikktypene.
- 23) Ulike brukere og typer brukere har ofte forskjellig innvirkning på infrastrukturkapasiteten, og de ulike transporttjenestenes behov må være vel avveid.
- 24) Transporttjenester som utføres i henhold til kontrakt med offentlig myndighet, kan måtte omfattes av særskilte regler for fortsatt å være attraktive for brukerne.
- 25) Avgifts- og kapasitetsfordelingsordningene må ta hensyn til virkningene av den økte metningen av infrastrukturkapasiteten og mangelen på infrastrukturkapasitet dette kan føre til.
- 26) De ulike tidsrammene for planlegging av forskjellige trafikktyper betyr at det bør sikres at søknader om infrastrukturkapasitet som leveres etter avsluttet ruteplanlegging, kan etterkommes.
- 27) Bruk av informasjonsteknologi kan øke hastigheten og bedre fleksibiliteten ved ruteplanlegging og gjøre det enklere for søkere å søke om infrastrukturkapasitet, samt gjøre det lettere å opprette ruteleier som krysser jernbanenettet til flere enn en infrastrukturforvaltning.
- 28) For å sikre et optimalt resultat for jernbaneforetakene, bør det kreves en gjennomgang av hvordan infrastrukturkapasitet utnyttes i de tilfeller hvor det er påkrevd med samordning av søknader om kapasitet for å imøtekomme brukernes behov.
- 29) Med tanke på infrastrukturforvaltningenes monopolstilling bør det kreves en gjennomgang av tilgjengelig infrastrukturkapasitet og metoder for å øke den, dersom det ved fordelingen av kapasitet ikke er mulig å imøtekomme brukernes behov.
- 30) Manglende informasjon om andre jernbaneforetaks søknader, samt om begrensninger i systemet, kan gjøre det vanskelig for jernbaneforetak å optimere sine søknader om infrastrukturkapasitet.
- 31) Det er viktig å sikre en bedre samordning av fordelingsordninger for å gjøre jernbanen mer attraktiv for trafikk som bruker jernbanenettet til flere enn en infrastrukturforvaltning, særlig for internasjonal trafikk.
- 32) Det er viktig å redusere til et minimum konkurransevridning som kan oppstå mellom forskjellige jernbaneinfrastrukturer eller transportmåter på grunn av vesentlige forskjeller i avgiftsprinsippene.

- 33) Det bør fastsettes hvilke deler av infrastruktur tjenestene som er avgjørende for at en operatør skal kunne yte en tjeneste, og som bør stilles til rådighet mot betaling av lavest mulige adgangsavgifter.
- 34) Det bør investeres i jernbaneinfrastruktur, og avgiftsordningene for infrastrukturen bør oppmuntre infrastrukturforvaltningene til å foreta de nødvendige investeringer dersom de er økonomisk fornuftige.
- 35) Alle avgiftsordninger sender økonomiske signaler til brukerne. Det er viktig at disse signalene til jernbaneforetakene er konsekvente og kan danne grunnlag for rasjonelle beslutninger.
- 36) For at hensiktsmessige og rettferdige nivåer for infrastrukturavgifter skal kunne fastsettes, må infrastrukturforvaltningene registrere og fastsette verdien av sine aktiva og få en klar forståelse av kostnadsfaktorene ved driften av infrastrukturen.
- 37) Det bør sikres at det tas hensyn til eksterne kostnader når det treffes beslutninger på transportområdet.
- 38) Det er viktig å sikre at avgifter på internasjonal trafikk gjør det mulig for jernbanen fortsatt å imøtekomme markedets behov. Derfor bør infrastrukturavgiftene fastsettes på et nivå som tilsvarer de kostnader som oppstår som en direkte følge av jernbanedriften.
- 39) Det generelle nivå for kostnadsdekningen gjennom infrastrukturavgifter påvirker nivået for offentlig støtte. Medlemsstatene kan i varierende grad kreve at de samlede kostnadene dekkes gjennom avgifter, herunder prisforhøyelser eller en avkastningsprosent som markedet kan tåle, samtidig som kostnadsdekningen veies mot konkurranseevnen godstransport med jernbane har sammenlignet med andre transportmåter. Alle avgiftsordninger for infrastruktur bør imidlertid sikre at trafikk som i det minste kan dekke tilleggskostnadene den medfører, kan bruke jernbanenettet.
- 40) En jernbaneinfrastruktur er et naturlig monopol. Det er derfor nødvendig å oppmuntre infrastrukturforvaltninger til å redusere kostnader og forvalte infrastrukturen på en effektiv måte.
- 41) Det bør tas hensyn til at nivået for investeringene i infrastruktur og teknologi i mange år har vært utilstrekkelige til å skape forutsetninger for en reell utvikling av jernbanetransporten. Det er derfor i denne forbindelse foretas hensiktsmessige forbedringer, særlig når det gjelder innføringen av det transeuropeiske jernbanenett for godstransport, blant annet ved bruk av de tilgjengelige fellesskapsordninger, uten at allerede fastsatte prioriteringer berøres.
- 42) Rabatter for jernbaneforetak skal knyttes til faktiske reduksjoner i administrative kostnader. Rabatter kan også brukes for å fremme effektiv bruk av infrastrukturen.
- 43) Jernbaneforetak og infrastrukturforvaltningen bør oppmuntres til å redusere forstyrrelser i jernbanenettet til et minimum.
- 44) Kapasitetsfordeling innebærer en kostnad for infrastrukturforvaltningen, og det bør kreves betaling for denne kostnaden.
- 45) Det er nødvendig med tiltak for å sikre at alle jernbaneforetak som har fått tildelt lisens i henhold til fellesskapsretten, forpliktet til å inneha et egnet sikkerhets sertifikat før de starter sin virksomhet på en medlemsstats territorium. Sikkerhets sertifikater skal utstedes i samsvar med fellesskapsretten.
- 46) Effektiv forvaltning og rettferdig bruk av jernbaneinfrastruktur uten forskjellsbehandling forutsetter at det opprettes et reguleringsorgan som skal føre tilsyn med anvendelsen av disse fellesskapsbestemmelsene og fungere som klageinstans, uten at dette påvirker muligheten for en rettslig behandling.
- 47) Det kreves særskilte tiltak for å ta hensyn til den særlige geopolitiske og geografiske situasjoner i enkelte medlemsstater samt den særlige organiseringen av jernbanesektoren i flere medlemsstater, samtidig som integriteten til det indre marked sikres.
- 48) De nødvendige tiltak for gjennomføringen av dette direktiv bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen⁽¹⁾.
- 49) I samsvar med nærhetsprinsippet og forholdsmessighetsprinsippet som fastsatt i traktatens artikkel 5, kan målene for dette direktiv, dvs. samordning av ordningene i medlemsstatene som regulerer fordelingen av jernbaneinfrastrukturkapasitet og avgiftene for bruk av den samt sikkerhetsertifisering, ikke i tilstrekkelig grad nås av medlemsstatene med tanke på behovet for å sikre vilkår for rettferdig adgang uten forskjellsbehandling til infrastrukturen samtidig som det tas hensyn til de åpenbart internasjonale aspekter ved driften av viktige deler av jernbanenettene, og de kan derfor, på grunn av behovet for samordnede tverrnasjonale tiltak, nås bedre på fellesskapsplan. Dette direktiv går ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene.

(¹) EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

50) Rådsforordning (EØF) nr. 2830/77 av 12. desember 1977 om tiltak som er nødvendige for å gjøre jernbaneforetaks regnskapsordninger og årsregnskaper sammenlignbare⁽¹⁾, rådsforordning (EØF) nr. 2183/78 av 19. september 1978 om fastsettelse av ensartede prinsipper for jernbaneforetaks kostnadsberegning⁽²⁾, rådsvedtak 82/529/EØF av 19. juli 1982 om fastsettelse av priser for internasjonal godstransport med jernbane⁽³⁾, rådsvedtak 83/418/EØF av 25. juli 1983 om forretningsmessig selvstendighet for jernbanene i driften av deres internasjonale passasjer- og reisegodstrafikk⁽⁴⁾ og direktiv 95/19/EF erstattes av dette direktiv og bør derfor oppheves —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

KAPITTEL I

INNLEDENDE BESTEMMELSER

Artikkel 1

Virkeområde

1. Dette direktiv omhandler de prinsipper og framgangsmåter som skal anvendes ved fastsettelse og innkreving av infrastrukturavgifter og fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet.

Medlemsstatene skal sikre at avgifts- og kapasitetsfordelingsordningene for jernbaneinfrastruktur overholder prinsippene fastsatt i dette direktiv, og at infrastrukturforvaltningen således får mulighet til å markedsføre den tilgjengelige infrastrukturkapasiteten og utnytte den så effektivt som mulig.

2. Dette direktiv får anvendelse på jernbaneinfrastruktur som brukes til nasjonal og internasjonal jernbanetransport.

3. Medlemsstatene kan utelukke følgende fra dette direktivs virkeområde:

- a) frittstående lokale og regionale jernbanenett for persontransport som benytter en jernbaneinfrastruktur,
- b) jernbanenett som bare er beregnet for persontransport i byer og forsteder,
- c) regionale jernbanenett som bare brukes til regional godstransport utelukkende av et jernbaneforetak som ikke omfattes av virkeområdet for direktiv 91/440/EØF, helt til en annen søker leverer søknad om å få benytte kapasitet i dette jernbanenettet,
- d) privateide jernbaneinfrastrukturer som bare brukes av eieren til egen godstransport.

4. Transportvirksomhet i form av pendeltransport av veigående kjøretøyer gjennom tunnelen under Den engelske kanal er utelukket fra dette direktivs virkeområde.

Artikkel 2

Definisjoner

I dette direktiv menes med

- a) «fordeling»: en infrastrukturforvaltnings fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet,
- b) «søker»: et jernbaneforetak med lisens og/eller en internasjonal sammenslutning av jernbaneforetak med lisens, og i medlemsstater som gir mulighet for det, andre fysiske eller juridiske personer som har en allmenntilgjengelig eller kommersiell interesse av å anskaffe infrastrukturkapasitet for å drive jernbanevirksomhet på sine respektive territorier, som offentlige myndigheter i henhold til forordning (EØF) nr. 1191/69⁽⁵⁾ og avskipere, speditører og operatører innenfor kombinert transport,
- c) «overbelastet infrastruktur»: en del av en infrastruktur der etterspørselen etter infrastrukturkapasitet ikke kan dekkes fullstendig i visse perioder, selv ikke etter en samordning av de ulike søknadene om kapasitet,

⁽¹⁾ EFT L 334 av 24.12.1977, s. 13. Forordningen sist endret ved tiltredelsesakten av 1994.

⁽²⁾ EFT L 258 av 21.9.1978, s. 1. Forordningen sist endret ved tiltredelsesakten av 1994.

⁽³⁾ EFT L 234 av 9.8.1982, s. 5. Vedtaket sist endret ved tiltredelsesakten av 1994.

⁽⁴⁾ EFT L 237 av 26.8.1983, s. 32. Vedtaket sist endret ved tiltredelsesakten av 1994.

⁽⁵⁾ Rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 av 26. juni 1969 om medlemsstatenes tiltak i forbindelse med forpliktelser som har sammenheng med begrepet offentlig tjenesteytelse innen transport med jernbane, på vei og innlands vannvei (EFT L 156 av 28.6.1969, s. 1). Forordningen sist endret ved forordning (EF) nr. 1893/91 (EFT L 169 av 29.6.1991, s. 1).

- d) «kapasitetsforbedringsplan»: et tiltak eller en rekke tiltak med en tidsplan for gjennomføringen som tar sikte på å avhjelpe kapasitetsbegrensningene som fører til at en del av infrastrukturen blir erklært som «overbelastet infrastruktur»,
- e) «samordning»: framgangsmåte der fordelingsorganet og søkerne forsøker å finne en løsning på situasjoner der det finnes innbyrdes motstridende søknader om infrastrukturkapasitet,
- f) «rammeavtale»: en rettslig bindende generell avtale inngått på offentlig- eller privatrettslig grunnlag som fastsetter rettighetene og pliktene til en søker og infrastrukturforvaltningen eller fordelingsorganet med hensyn til den infrastrukturkapasitet som skal fordeles, og de avgifter som skal innkreves i et tidsrom som er lengre enn en ruteplanperiode,
- g) «infrastrukturkapasitet»: muligheten for å planlegge ruteleier det søkes om, på en bestemt del av infrastrukturen i en viss periode,
- h) «infrastrukturforvaltning»: ethvert organ eller foretak som er ansvarlig for særlig å opprette og vedlikeholde jernbaneinfrastrukturen. Dette kan også omfatte forvaltning av kontroll- og sikkerhetssystemene for infrastrukturen. Infrastrukturforvaltningens funksjoner på et jernbanenett eller en del av et jernbanenett kan tildeles andre organer eller foretak,
- i) «jernbanenett»: hele jernbaneinfrastrukturen som eies og/eller forvaltes av en infrastrukturforvaltning,
- j) «netterklæring»: en detaljert oversikt over alminnelige regler, tidsfrister, framgangsmåter og kriterier for avgifts- og kapasitetsfordelingsordningene. Det skal også inneholde annen informasjon som kreves for å kunne søke om infrastrukturkapasitet,
- k) «jernbaneforetak»: ethvert privat eller offentlig foretak med lisens i henhold til gjeldende fellesskapsregelverk, hvis hovedvirksomhet er å yte tjenester for transport av gods og/eller passasjerer med jernbane, og som forplikter seg til å sørge for trekkraften; dette gjelder også foretak som bare sørger for trekkraften,
- l) «ruteleie»: den infrastrukturkapasitet som er nødvendig for å kjøre et tog fra et sted til et annet i en bestemt tidsperiode,
- m) «ruteplan»: de data som fastlegger alle planlagte bevegelser av tog og rullende materiell i den relevante infrastrukturen, i tidsperioden da ruteplanen er gyldig.

Artikkel 3

Netterklæring

1. Infrastrukturforvaltningen skal, etter samråd med de berørte parter, utarbeide og offentliggjøre en netterklæring som skal kunne anskaffes mot betaling av en avgift som ikke overstiger utgivelseskostnadene.
2. Netterklæringen skal angi hvilken type infrastruktur som er tilgjengelig for jernbaneforetak. Den skal inneholde informasjon om vilkårene for adgang til den relevante infrastrukturen. Innholdet i netterklæringen er fastsatt i vedlegg I.
3. Netterklæringen skal ajourføres, og endres ved behov.
4. Netterklæringen skal offentliggjøres minst fire måneder innen fristen for innsending av søknader om infrastrukturkapasitet.

KAPITTEL II

INFRASTRUKTURAVGIFTER

Artikkel 4

Fastsettelse og innkreving av avgifter

1. Medlemsstatene skal fastsette en ramme for avgifter, samtidig som det tas hensyn til den administrative uavhengigheten fastsatt i artikkel 4 i direktiv 91/440/EØF.

Med forbehold for nevnte vilkår om administrativ uavhengighet skal medlemsstatene også fastsette spesifikke regler for avgifter eller delegerer slik myndighet til infrastrukturforvaltningen. Infrastrukturforvaltningen skal fastsette avgiften for bruk av infrastruktur og stå for innkrevingen av denne avgiften.

2. Dersom infrastrukturforvaltningen ikke er uavhengig av et jernbaneforetak med hensyn til juridisk form, organisasjon eller beslutningstaking, skal de oppgaver som beskrives i dette kapittel, med unntak av innkreving av avgifter, utføres av et avgiftsorgan som er uavhengig av samtlige jernbaneforetak med hensyn til juridisk form, organisasjon og beslutningstaking.

3. Infrastrukturforvaltninger skal samarbeide for å oppnå en effektiv drift av jernbanetransporttjenester som benytter flere enn ett infrastrukturnett. De skal særlig ta sikte på å sikre størst mulig konkurransevne for internasjonal godstransport med jernbane og en effektiv utnytting av det transeuropeiske jernbanenett for godstransport. De kan opprette de felles organisasjoner som er nødvendige for å oppnå dette. Ethvert samarbeid eller enhver felles organisasjon skal være underlagt reglene fastsatt i dette direktiv.

4. Med unntak for særlige ordninger i henhold til artikkel 8 nr. 2, skal infrastrukturforvaltninger sikre at avgiftsordningene som benyttes er basert på de samme prinsippene over hele jernbanenettet deres.

5. Infrastrukturforvaltninger skal sikre at anvendelsen av avgiftsordningen fører til tilsvarende avgifter uten forskjellsbehandling for ulike jernbaneforetak som utfører samme form for tjenester i en lignende del av markedet, og at de avgifter som faktisk anvendes, er i samsvar med reglene fastsatt i netterklæringen.

6. Infrastrukturforvaltningene eller avgiftsorganene skal behandle forretningsmessige opplysninger fra søkerne som fortrolige opplysninger.

Artikkel 5

Tjenester

1. Jernbaneforetak har uten forskjellsbehandling krav på den minste pakken med adgangstjenester og adgang via jernbanenettet til serviceanlegg som omhandlet i vedlegg II. Ytelser av tjenester i henhold til vedlegg II nr. 2 skal skje uten forskjellsbehandling, og søknader fra jernbaneforetak skal bare avvises dersom det foreligger gjennomførbare alternativer på markedsvilkår. Dersom tjenestene ikke ytes av en infrastrukturforvaltning, skal leverandøren av «hoved-infrastrukturen» gjøre alle rimelige bestrebelser for å gjøre det lettere å yte disse tjenestene.

2. Dersom infrastrukturforvaltningen yter noen av tjenestene som beskrives som tilleggstjenester i vedlegg II nr. 3, skal den yte dem til alle jernbaneforetak som søker om dette.

3. Jernbaneforetak kan søke infrastrukturforvaltningen eller andre leverandører om en rekke andre tilleggstjenester, omhandlet i vedlegg II nr. 4. Infrastrukturforvaltningen er ikke forpliktet til å yte disse tjenestene.

Artikkel 6

Infrastrukturkostnader og regnskap

1. Medlemsstatene skal fastsette vilkår, herunder eventuell forskuddsbetaling, for under normale forretningsforhold og i et rimelig tidsrom å sikre balanse i en infrastrukturforvaltnings regnskaper, slik at inntekter fra infrastrukturavgifter, overskudd fra annen forretnings-virksomhet og statlig finansiering i det minste utligner infrastrukturutgiftene.

Uten at det berører et eventuelt langsiktig mål om at brukerne skal dekke infrastrukturkostnadene for alle transportmåter på

grunnlag av rettferdig konkurranse uten forskjellsbehandling mellom de ulike transportmåtene, kan en medlemsstat kreve, når jernbanetransport kan konkurrere med andre transportmåter innenfor avgiftsrammen i artikkel 7 og 8, at infrastrukturforvaltningen oppnår balanse i sine regnskaper uten statlig finansiering.

2. Infrastrukturforvaltninger skal, idet det tas hensyn til sikkerheten og til opprettholdelse og forbedring av kvaliteten på infrastrukturforvaltningen, oppmuntres til å redusere kostnadene ved å stille infrastruktur til rådighet samt nivået på adgangsavgiftene.

3. Medlemsstatene skal sikre gjennomføringen av bestemmelsene i nr. 2, enten ved en avtale inngått mellom vedkommende myndighet og infrastrukturforvaltningen for et tidsrom på minst tre år, der bestemmelser for statlig finansiering er fastsatt, eller ved innføring av hensiktsmessige lovgivningsmessige tiltak som fastsetter nødvendig myndighet.

4. Dersom det foreligger en kontraktsfestet avtale, skal avtalevilkårene og strukturen for de beløp som skal utbetales som finansiering til infrastrukturforvaltningen, avtales på forhånd og gjelde hele kontraktperioden.

5. Det skal fastsettes en metode for avregning av kostnader. Medlemsstatene kan kreve forhåndsgodkjenning. Metoden bør ajourføres fra tid til annen ut fra beste internasjonale praksis.

Artikkel 7

Avgiftsprinsipper

1. Avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur skal betales til infrastrukturforvaltningen, som skal benytte dem til å finansiere sin virksomhet.

2. Medlemsstatene kan kreve at infrastrukturforvaltningen legger fram den nødvendige informasjon om de avgifter som pålegges. Infrastrukturforvaltningen skal i denne forbindelse kunne begrunne at de infrastrukturavgifter som faktisk faktureres til hver operatør i henhold til artikkel 4-12, er i samsvar med de metoder, regler og eventuelt de satser som er fastsatt i netterklæringen.

3. Uten at nr. 4 og 5 eller artikkel 8 berøres, skal avgiftene for den minste pakken med adgangstjenester og adgang via jernbanenettet til serviceanlegg, fastsettes til den kostnad som oppstår som en direkte følge av å drive jernbanetjenesten.

4. Infrastrukturavgiften kan omfatte en avgift som gjenspeiler kapasitetsmangelen i en identifiserbar del av infrastrukturen i perioder med overbelastning.

5. Infrastrukturavgiften kan endres for å ta hensyn til kostnadene ved miljøvirkningene som følger av togdriften. En slik endring skal differensieres ut fra virkningens omfang.

Avgifter pålagt for miljøkostnader som fører til en økning av infrastrukturforvaltningens samlede inntekter, skal imidlertid bare være tillatt dersom en tilsvarende avgift på et sammenlignbart nivå også gis anvendelse for konkurrerende transportmåter.

Dersom det ikke forekommer en avgift på grunn av miljøkostnader på et sammenlignbart nivå for konkurrerende transportmåter, må ikke slike endringer totalt sett føre til en endring av infrastrukturforvaltningens samlede inntekter. Dersom et sammenlignbart nivå for avgifter på grunn av miljøkostnader er innført for jernbanetransport og konkurrerende transportmåter og dette fører til økte inntekter, skal medlemsstatene kunne avgjøre hvordan inntektene skal brukes.

6. For å unngå uønskede uforholdsmessige variasjoner kan de avgifter som nevnes i nr. 3, 4 og 5, uttrykkes som et beregnet gjennomsnitt for en rimelig spredning av jernbanetransport og tider. Den relative størrelsen på infrastrukturavgiftene skal imidlertid stå i forhold til de kostnader som kan tilskrives transporttjenestene.

7. Levering av tjenestene nevnt i vedlegg II nr. 2 skal ikke omfattes av denne artikkel. Uten at det foregående berøres, skal det ved fastsettelsen av prisene for tjenestene nevnt i vedlegg II nr. 2 tas hensyn til konkurransesituasjonen innenfor jernbanetransport.

8. Dersom de tjenester som i vedlegg II nr. 3 og 4 er oppført som tilleggstjenester eller tilknyttede tjenester bare tilbys av én leverandør, skal avgiften som pålegges en slik tjeneste stå i forhold til kostnaden ved å levere den, beregnet på grunnlag av det faktiske bruksomfang av tjenesten.

9. Det kan innkreves avgifter på kapasitet som brukes til vedlikehold av infrastruktur. Slike avgifter skal ikke overstige infrastrukturforvaltningens tapte nettoinntekter som følge av vedlikeholdet.

Artikkel 8

Unntak fra avgiftsprinsippene

1. For å oppnå full dekning for infrastrukturforvaltningens kostnader, kan en medlemsstat, dersom markedet tåler det, fastsette prisforhøyelser på grunnlag av prinsipper om effektivitet, innsyn og likebehandling, samtidig med at det særlig for internasjonal godstransport med jernbane sikres størst mulig konkurranseevne. Avgiftsordningen skal respektere de produktivitetsøkninger som jernbaneforetakene oppnår.

Avgiftsnivået må imidlertid ikke utelukke fra å bruke infrastrukturen de markedssegmenter som kan betale i det minste kostnaden som oppstår som en direkte følge av jernbanedriften, samt en avkastningsprosent som markedet kan bære.

2. For særskilte framtidige investeringsprosjekter, eller som er fullført høyst 15 år før ikrafttredelsen av dette direktiv, kan infrastrukturforvaltningen fastsette eller fortsette å fastsette høyere avgifter på grunnlag av den langsiktige kostnaden ved slike prosjekter, dersom de øker effektiviteten og/eller kostnadseffektiviteten og ellers ikke kan eller ikke kunne iverksettes. En slik avgiftsordning kan også omfatte avtaler om deling av risikoen knyttet til nye investeringer.

3. For å unngå forskjellsbehandling skal det sikres at hver infrastrukturforvaltnings gjennomsnittlige og marginale avgifter for tilsvarende bruk av infrastrukturen er forenlige og at sammenlignbare tjenester innenfor samme markedssegment pålegges de samme avgiftene. Infrastrukturforvaltningen skal i netterklæringen vise at avgiftsordningen oppfyller disse kravene så langt det er mulig uten å avsløre forretningshemmeligheter.

4. Dersom en infrastrukturforvaltning har til hensikt å endre de grunnleggende elementene i avgiftsordningen nevnt i nr. 1, skal endringene offentliggjøres senest tre måneder i forveien.

Artikkel 9

Rabatter

1. Uten at traktatens artikkel 81, 82, 86 og 87 berøres og uten hensyn til artikkel 7 nr. 3 i dette direktiv, skal enhver rabatt på de avgifter som infrastrukturforvaltningen innkrever fra et jernbaneforetak for en tjeneste, være i samsvar med kriteriene fastsatt i denne artikkel.

2. Med unntak av nr. 3 skal rabatter begrenses til infrastrukturforvaltningens faktiske innsparinger i administrative kostnader. Ved fastsettelse av rabattens størrelse skal det ikke tas hensyn til kostnadsinnsparinger som allerede er medregnet i avgiften.

3. Infrastrukturforvaltningen kan innføre ordninger som er tilgjengelige for alle brukere av infrastrukturen og som gir, for bestemte trafikkstrømmer, tidsbegrensede rabatter for å fremme utviklingen av nye jernbanetjenester eller rabatter som oppmuntrer til bruk av jernbanestrekninger som i vesentlig grad er underutnyttet.

4. Rabatter kan bare gjelde avgifter som er innkrevd for en bestemt del av infrastrukturen.

5. Det skal gjelde tilsvarende rabattordninger for tilsvarende tjenester.

Artikkel 10

Kompensasjonsordninger for ubetalte miljø-, ulykkes- og infrastrukturkostnader

1. Medlemsstatene kan innføre en tidsbegrenset ordning som ved bruk av jernbaneinfrastruktur gis kompensasjon for de beviselig udekkede miljø-, ulykkes- og infrastrukturkostnadene til konkurrerende transportmåter, i den grad disse kostnadene overstiger de tilsvarende kostnadene ved jernbanetransport.

2. Dersom en operatør som mottar kompensasjon har enerett, skal kompensasjonen ledsages av sammenlignbare fordeler for brukerne.

3. Beregningsmetoden som brukes og beregningene som foretas, skal offentliggjøres. Det skal særlig være mulig å dokumentere de bestemte kostnadene til konkurrerende transportinfrastruktur som ikke kreves dekket, og å sikre at ordningen anvendes uten forskjellsbehandling av foretak.

4. Medlemsstatene skal sikre at en slik ordning er forenlig med traktatens artikkel 73, 87 og 88.

Artikkel 11

Ordning for bedring av ytelse

1. Infrastrukturavgiftsordninger skal gjennom en ordning for bedring av ytelse oppmuntre jernbaneforetak og infrastrukturforvaltningen til å redusere forstyrrelser på jernbanenettet til et minimum, og til å forbedre ytelsen til jernbanenettet. Dette kan omfatte bøter for virksomhet som forstyrrer driften av jernbanenettet, kompensasjon til foretak som lider tap som følge av forstyrrelser og bonuser som belønner ytelser som overstiger de planlagte.

2. Grunnprinsippene for ordningen for bedring av ytelse får anvendelse på hele jernbanenettet.

Artikkel 12

Reservasjonsavgifter

Infrastrukturforvaltninger kan kreve en passende avgift for kapasitet som søkes, men ikke brukes. Denne avgiften skal oppmuntre til effektiv bruk av kapasiteten.

Infrastrukturforvaltningen skal til enhver tid kunne opplyse berørte parter om hvilken infrastrukturkapasitet som er fordelt til brukerforetakene.

KAPITTEL III

FORDELING AV INFRASTRUKTURKAPASITET

Artikkel 13

Rett til kapasitet

1. Infrastrukturkapasitet skal fordeles av en infrastrukturforvaltning, og når den først er tildelt en søker, kan mottakeren ikke overdra den til andre foretak eller tjenester.

Enhver handel med infrastrukturkapasitet er forbudt og fører til utelukkelse fra ytterligere kapasitetsfordeling.

Når et jernbaneforetak bruker kapasitet til å utføre virksomhet på vegne av en søker som ikke er et jernbaneforetak, skal dette ikke anses som en overdragelse.

2. Retten til å bruke en bestemt infrastrukturkapasitet i form av et ruteleie kan tildeles søkere for et tidsrom som tilsvarer høyst en ruteplanperiode.

En infrastrukturforvaltning og en søker kan inngå en rammeavtale som fastsatt i artikkel 17, om bruk av kapasitet i den relevante jernbaneinfrastrukturen for et lengre tidsrom enn en ruteplanperiode.

3. Infrastrukturforvaltningens og søkerens rettigheter og plikter med hensyn til kapasitetsfordeling skal fastsettes i kontrakt eller lovgivning.

Artikkel 14

Kapasitetsfordeling

1. Medlemsstatene kan fastsette en rammeavtale for fordeling av infrastrukturkapasitet samtidig som det tas hensyn til den administrative uavhengighet fastsatt i artikkel 4 i direktiv 91/440/EØF. Det skal fastsettes nærmere regler for kapasitetsfordeling. Infrastrukturforvaltningen skal stå for kapasitetsfordelingen. Infrastrukturforvaltningen skal særlig sikre at infrastrukturkapasiteten fordeles på en rettferdig måte uten forskjellsbehandling og i samsvar med fellesskapsretten.

2. Dersom infrastrukturforvaltningen ikke er uavhengig av samtlige jernbaneforetak med hensyn til juridisk form, organisering eller beslutningstaking, skal de oppgaver som er omtalt i nr. 1 og beskrevet i dette kapittel utføres av et fordelingsorgan som er uavhengig av ethvert jernbaneforetak med hensyn til juridisk form, organisering og beslutningstaking.

3. Infrastrukturforvaltninger og fordelingsorganer skal behandle forretningsmessige opplysninger fra søkerne som fortrolige opplysninger.

Artikkel 15

Samarbeid ved fordeling av infrastrukturkapasitet på flere enn ett jernbanenett

1. Infrastrukturforvaltninger skal samarbeide for på en effektiv måte å kunne skaffe til veie og fordele infrastrukturkapasitet som går over flere enn ett jernbanenett. De skal organisere ruteleier for internasjonal trafikk, særlig innenfor rammen av det transeuropeiske jernbanenett for godstransport. De skal etablere de nødvendige framgangsmåter for å gjøre dette mulig. Disse framgangsmåtene skal være underlagt reglene fastsatt i dette direktiv.

I framgangsmåten som er etablert for å samordne fordelingen av infrastrukturkapasitet på internasjonalt plan, skal det delta representanter for infrastrukturforvaltninger for alle jernbaneinfrastrukturer hvis fordelingsbeslutning har betydning for flere enn én annen infrastrukturforvaltning. De nødvendige representanter for infrastrukturforvaltninger utenfor Fellesskapet kan delta i disse framgangsmåtene. Kommisjonen skal informeres og inviteres til å delta som observatør.

2. Ved møter eller annen aktivitet med henblikk på fordeling av infrastrukturkapasitet til jernbanetransport over flere jernbanenett, skal beslutninger bare treffes av representanter for infrastrukturforvaltningene.

3. Deltakerne i samarbeidet nevnt i nr. 1 skal sikre at navnet på deltakerne, arbeidsmetoder og alle relevante kriterier som brukes til å vurdere og fordele infrastrukturkapasitet, offentliggjøres.

4. Infrastrukturforvaltningene skal innenfor rammen av samarbeidet nevnt i nr. 1 vurdere behovet for og om nødvendig foreslå og organisere ruteleier for internasjonal trafikk, for å lette drift av godstog som er gjenstand for en ad hoc-søknad som nevnt i artikkel 23.

Slike internasjonale ruteleier som er arrangert på forhånd, skal stilles til rådighet for søkere gjennom en av de deltakende infrastrukturforvaltningene.

Artikkel 16

Søkere

1. Søknader om infrastrukturkapasitet kan innsendes av jernbaneforetak og internasjonale sammenslutninger av jernbaneforetak, og på territoriet til de medlemsstater som tillater det, av andre søkere som oppfyller definisjonen i artikkel 2 bokstav b). Medlemsstatene kan tillate også andre søkere å søke om infrastruktur på sine territorier.

2. Infrastrukturforvaltningen kan stille krav overfor søkere for å sikre at dens berettigede forventninger om framtidige inntekter og utnyttning av infrastrukturen kan oppfylles. Slike krav skal være rimelige, tydelige og ikke føre til forskjellsbehandling. Kravene skal offentliggjøres som del en av prinsippene for fordeling i netterklæringen, og meddeles Kommisjonen.

3. Kravene i nr. 2 kan omfatte bare en finansiell garanti som ikke kan overstige et passende nivå som står i forhold til søkerens forventede virksomhetsnivå, og en forsikring med hensyn til evnen til å utarbeide søknader på infrastrukturkapasitet som er i samsvar med reglene.

Artikkel 17

Rammeavtale

1. Uten at traktatens artikkel 81, 82 og 86 berøres, kan det inngås en rammeavtale med en søker. I en slik rammeavtale spesifiseres kjennetegnene til den infrastrukturkapasitet som en søker har anmodet om og blir tilbudt over et tidsrom som overstiger en ruteplanperiode. Rammeavtalen skal ikke i detalj spesifisere et ruteleie, men bør være utformet på en slik måte at søkerens legitime forretningsmessige behov ivaretas. En medlemsstat kan kreve forhåndsgodkjenning av en slik rammeavtale ved kontrollorganet omtalt i artikkel 30 i dette direktiv.

2. Rammeavtaler skal ikke utformes på en måte som utelukker andre søkere eller tjenester fra å bruke den relevante infrastrukturen.

3. Vilkårene i en rammeavtale skal kunne endres eller begrenses for å gjøre det mulig å utnytte jernbaneinfrastrukturen på en bedre måte.

4. Rammeavtalen kan omfatte bestemmelser om sanksjoner dersom det blir nødvendig å endre eller oppheve avtalen.

5. Rammeavtaler skal i prinsippet gjelde for en periode på fem år. Infrastrukturforvaltningen kan i særlige tilfeller godta en kortere eller lengre periode. Enhver periode på mer enn fem år skal berettiges ved en forretningsavtale, særlige investeringer eller risikoer.

En periode på mer enn ti år er mulig bare i unntakstilfeller, særlig i forbindelse med omfattende og langsiktige investeringer, og særlig dersom disse er knyttet til avtalemessige forpliktelser.

6. Samtidig som forretningsopplysninger behandles som fortrolige opplysninger, skal alle berørte parter få tilgang til det generelle innholdet i hver rammeavtale.

Artikkel 18

Tidsplan for fordelingsprosessen

1. Infrastrukturforvaltningen skal overholde tidsplanen for kapasitetsfordeling fastsatt i vedlegg III.
2. Infrastrukturforvaltningen skal komme til enighet med andre berørte infrastrukturforvaltninger om hvilke ruteleier for internasjonal trafikk som skal inngå i ruteplanen, før samråd om utkastet til ruteplanen innledes. Justeringer skal foretas bare dersom det er absolutt nødvendig.

Artikkel 19

Søknader

1. Søkere kan på offentlig- eller privatrettslig grunnlag søke infrastrukturforvaltningen om en avtale som gir rett til å bruke jernbaneinfrastruktur mot betaling av en avgift som fastsatt i kapittel II.
2. Søknader som gjelder den alminnelige ruteplanen skal overholde fristene fastsatt i vedlegg III.
3. En søker som er part i en rammeavtale, skal søke i samsvar med avtalens bestemmelser.
4. Søkere kan søke om infrastrukturkapasitet som går over flere enn ett jernbanenett ved å inngi en søknad til en enkelt infrastrukturforvaltning. Denne infrastrukturforvaltningen kan deretter på søkerens vegne søke etter kapasitet hos de andre berørte infrastrukturforvaltningene.
5. Infrastrukturforvaltninger skal sørge for at søkere som ønsker infrastrukturkapasitet som går over flere enn ett jernbanenett, kan søke direkte til ethvert felles organ som infrastrukturforvaltningene måtte opprette.

Artikkel 20

Ruteplanlegging

1. Infrastrukturforvaltningen skal så langt det er mulig imøtekomme alle søknader om infrastrukturkapasitet, herunder søknader om ruteleier som går over flere enn ett jernbanenett,

og skal så langt det er mulig ta hensyn til alle hindringer søkerne kan bli stilt overfor, herunder de økonomiske konsekvenser for virksomheten deres.

2. Infrastrukturforvaltningen kan prioritere visse tjenester i forbindelse med ruteplan- og samordningsprosessen, men bare i de tilfeller som er nevnt i artikkel 22 og 24.
3. Infrastrukturforvaltningen skal rådføre seg med de berørte parter om utkastet til ruteplanen og gi dem en tidsfrist på minst en måned for å framsette sine synspunkter. Berørte parter omfatter alle som har søkt om infrastrukturkapasitet, samt andre parter som ønsker muligheten til å kommentere hvordan ruteplanen kan påvirke deres mulighet til å anskaffe jernbanetransporttjenester i ruteplanperioden.
4. Infrastrukturforvaltningen skal treffe de nødvendige tiltak for å løse eventuelle problemer som påpekes.

Artikkel 21

Samordning

1. Dersom det oppstår interessekonflikter under ruteplanleggingen som omhandlet i artikkel 20, skal infrastrukturforvaltningen gjennom en samordning av søknadene forsøke å tilgodese alle søknader så langt det er mulig.
2. Dersom det oppstår en situasjon som krever samordning, skal infrastrukturforvaltningen innenfor rimelige grenser ha rett til å foreslå infrastrukturkapasitet som er forskjellig fra den det ble søkt om.
3. Infrastrukturforvaltningen skal tilstrebe å finne en løsning på eventuelle konflikter gjennom samråd med de berørte søkere.
4. Netterklæringen skal angi prinsippene for samordningen. Prinsippene skal særlig gjenspeile vanskelighetene ved å lage ruteleier for internasjonal trafikk og hvilke konsekvenser endringer kan få for andre infrastrukturforvaltninger.
5. Dersom søknader om infrastrukturkapasitet ikke kan imøtekommes uten samordning, skal infrastrukturforvaltningen forsøke å behandle alle søknader gjennom en samordning.

6. Uten at eksisterende klageadgang og bestemmelsene i artikkel 30 berøres, skal det i tilfeller der tvister oppstår i forbindelse med fordeling av infrastrukturkapasitet, opprettes en tvisteløsningsordning for å finne en hurtig løsning på slike tvister. Dersom denne ordningen benyttes, skal det treffes en beslutning innenfor en tidsfrist på 10 virkedager.

*Artikkel 22***Overbelastet infrastruktur**

1. Dersom det etter samordning av søknadene om ruteleier og etter samråd med søkerne ikke er mulig å imøtekomme alle søknader om infrastrukturkapasitet i tilstrekkelig omfang, skal infrastrukturforvaltningen umiddelbart erklære den berørte del av infrastrukturen som overbelastet. Det samme gjelder for infrastruktur der det kan forventes kapasitetsmangel i nær framtid.

2. Dersom infrastruktur er blitt erklært overbelastet, skal infrastrukturforvaltningen foreta en kapasitetsanalyse i henhold til artikkel 25, med mindre en kapasitetsforbedringsplan i henhold til artikkel 26 allerede er gjennomført.

3. Dersom avgifter i henhold til artikkel 7 nr. 4 ikke har blitt innkrevd eller ikke har gitt et tilfredsstillende resultat, og infrastrukturen er blitt erklært overbelastet, kan infrastrukturforvaltningen i tillegg anvende prioriteringskriterier for å fordele infrastrukturkapasitet.

4. I prioriteringskriteriene skal det tas hensyn til transporttjenestens betydning for samfunnet i forhold til enhver annen tjeneste som derved utelukkes.

For å sikre utviklingen av tilfredsstillende transporttjenester innenfor denne rammen, særlig for å oppfylle krav om offentlige tjenester eller for å fremme utviklingen av godstransport med jernbane, kan medlemsstatene, forutsatt at det ikke innebærer forskjellsbehandling, treffe de nødvendige tiltak for å sikre at slike tjenester blir prioritert ved fordeling av infrastrukturkapasitet.

Medlemsstatene kan eventuelt erstatte mulige inntektstap for infrastrukturforvaltningen i forbindelse med behovet for å fordele en viss kapasitet til visse tjenester i henhold til foregående ledd.

Det skal også tas hensyn til virkningene av ovennevnte utelukkelse i andre medlemsstater.

5. Ved fastsettelse av prioriteringskriteriene skal det tas behørig hensyn til betydningen av godstransport og særlig internasjonal godstransport.

6. Framgangsmåtene som skal følges og kriteriene som skal anvendes når infrastruktur er overbelastet, skal være fastsatt i netterklæringen.

*Artikkel 23***Ad hoc-søknader**

1. Infrastrukturforvaltningen skal besvare ad hoc-søknader om individuelle ruteleier så hurtig som mulig, og under enhver

omstendighet innen fem virkedager. Opplysninger om ledig og tilgjengelig kapasitet skal gjøres tilgjengelig for alle søkere som ønsker å bruke denne kapasiteten.

2. Infrastrukturforvaltninger skal om nødvendig foreta en evaluering av behovet for reservekapasitet som skal være tilgjengelig innenfor rammen av den endelige ruteplanen slik at de kan svare hurtig på forventede ad hoc-søknader om kapasitet. Dette gjelder også i tilfelle av overbelastet infrastruktur.

*Artikkel 24***Infrastruktur til særlige formål**

1. Uten at nr. 2 berøres, skal infrastrukturkapasitet anses som tilgjengelig for bruk for alle typer transporttjenester som har de nødvendige egenskaper for å kunne utnytte vedkommende ruteleie.

2. Der det finnes egnede alternative ruter kan infrastrukturforvaltningen, etter samråd med berørte parter, reservere infrastruktur til bruk for bestemte typer trafikk. Uten at traktatens artikkel 81, 82 og 86 berøres, kan infrastrukturforvaltningen i slike tilfeller prioritere denne type trafikk ved fordeling av infrastrukturkapasitet.

Slik reservasjon skal ikke være til hinder for at den aktuelle infrastrukturen kan utnyttes av andre typer trafikk dersom det finnes tilgjengelig kapasitet og det rullende materiellet har de nødvendige tekniske egenskaper for drift på den aktuelle jernbanestrekningen.

3. Når infrastruktur er reservert i henhold til nr. 2, skal dette være angitt i netterklæringen.

*Artikkel 25***Kapasitetsanalyse**

1. Formålet med en kapasitetsanalyse er å bestemme begrensningene i infrastrukturen som gjør at søknader om infrastruktur ikke kan imøtekommes i fullt omfang, og å foreslå hvordan man skal kunne imøtekomme ytterligere søknader. Denne analysen skal bestemme årsakene til overbelastningen, og hvilke tiltak som kan treffes på kort og mellomlang sikt for å redusere overbelastningen.

2. Analysen skal omfatte infrastrukturen, driftsmetodene, arten av de ulike tjenestene som ytes, samt virkningen av alle disse faktorene på infrastrukturkapasiteten. Tiltakene som skal overveies omfatter særlig omruting av tjenester, endring av ruteplanen, hastighetsendringer og forbedringer av infrastruktur.

3. Kapasitetsanalysen skal være avsluttet innen seks måneder etter at infrastrukturen er blitt erklært overbelastet.

Artikkel 26

Kapasitetsforbedringsplan

1. Innen seks måneder etter at kapasitetsanalysen er avsluttet, skal infrastrukturforvaltningen framlegge en kapasitetsforbedringsplan.
2. En kapasitetsforbedringsplan skal utarbeides etter samråd med brukerne av den aktuelle overbelastede infrastrukturen.

Den skal angi:

- a) årsakene til overbelastningen,
- b) den sannsynlige framtidige trafikkutvikling,
- c) begrensninger på infrastrukturutviklingen,
- d) muligheter for og kostnader ved å forbedre kapasiteten, herunder sannsynlige endringer av adgangsavgifter.

Den skal også, på grunnlag av en nytte- og kostnadsanalyse av de mulige tiltakene som angis, fastlegge hvilke tiltak som skal treffes for å forbedre infrastrukturkapasiteten, herunder en tidsplan for gjennomføring av tiltakene.

Planen kan måtte godkjennes på forhånd av medlemsstaten.

3. Infrastrukturforvaltningen skal slutte å innkreve avgifter på den aktuelle infrastrukturen i henhold til artikkel 7 nr. 4 når:
 - a) den ikke framlegger en kapasitetsforbedringsplan, eller
 - b) den ikke gjør framskritt med handlingsplanen som angis i kapasitetsforbedringsplanen.

Med forbehold for godkjenning fra reguleringsorganet som omhandlet i artikkel 30, kan imidlertid infrastrukturforvaltningen fortsette å innkreve disse avgiftene dersom:

- a) kapasitetsforbedringsplanen ikke kan gjennomføres av årsaker utenfor infrastrukturforvaltningens kontroll, eller
- b) de tilgjengelige muligheter ikke er økonomisk eller finansielt levedyktige.

Artikkel 27

Bruk av ruteleier

1. Særlig når det gjelder overbelastet infrastruktur skal infrastrukturforvaltningen kreve at det gis avkall på et ruteleie som i løpet av et tidsrom på minst en måned er benyttet mindre enn en terskelverdi som skal fastsettes i netterklæringen, med mindre dette skyldes ikke-økonomiske årsaker som lå utenfor operatørens kontroll.
2. I netterklæringen kan infrastrukturforvaltningen redegjøre nærmere for i hvilken grad den vil ta hensyn til tidligere utnyttelsesgrad for ruteleier når det foretas en prioritering under fordelingsprosessen.

Artikkel 28

Infrastrukturkapasitet for planlagt vedlikehold

1. Søknader om infrastrukturkapasitet med henblikk på å utføre vedlikehold skal inngis under ruteplanleggingen.
2. Infrastrukturforvaltningen skal ta behørig hensyn til hvilken innvirkning reservering av infrastrukturkapasitet for regelmessig vedlikehold har på søkere.

Artikkel 29

Særlige tiltak i tilfelle forstyrrelser

1. Dersom det oppstår forstyrrelser i togtrafikken på grunn av tekniske feil eller ulykker, skal infrastrukturforvaltningen treffe alle nødvendige tiltak for å gjenopprette den normale situasjonen. Med henblikk på dette skal den utarbeide en beredskapsplan med en liste over de ulike offentlige organer som skal underrettes ved alvorlige ulykker eller alvorlige forstyrrelser av togtrafikken.
2. I en nødsituasjon og når det er absolutt nødvendig på grunn av en driftsstans som gjør infrastrukturen midlertidig ubrukelig, kan de tildelte ruteleiene trekkes tilbake uten forvarsel for den tid det tar å reparere systemet.

Dersom infrastrukturforvaltningen anser det nødvendig, kan den forlange at jernbaneforetakene stiller til rådighet de ressurser som den anser som mest hensiktsmessige for å normalisere situasjonen så raskt som mulig.

3. Medlemsstatene kan kreve at jernbaneforetak deltar i tilsynet med at de selv overholder sikkerhetsstandarder og -regler, samt håndhevingen av disse.

KAPITTEL IV

GENERELLE BESTEMMELSER

*Artikkel 30***Reguleringsorgan**

1. Uten at artikkel 21 nr. 6 berøres, skal medlemsstatene opprette et reguleringsorgan. Dette organet, som kan være departementet med ansvar for transportspørsmål eller et annet organ, skal være uavhengig av alle infrastrukturforvaltninger, avgiftsorganer, fordelingsorganer eller søkere med hensyn til organisering, finansieringsspørsmål, juridisk struktur og beslutningstaking. Organet skal i sin virksomhet følge de prinsipper som er angitt i denne artikkel, som fastsetter at klage- og reguleringsfunksjonen kan tillegges ulike organer.

2. En søker skal ha rett til å klage til reguleringsorganet dersom vedkommende mener å ha blitt urettferdig behandlet, utsatt for forskjellsbehandling eller fått sine rettigheter krenket på annen måte, særlig når det gjelder beslutninger som er truffet av infrastrukturforvaltningen eller eventuelt jernbaneforetaket med hensyn til:

- a) netterklæringen,
- b) kriterier i netterklæringen,
- c) fordelingsprosessen og resultatet av denne,
- d) avgiftsordningen,
- e) nivået på eller strukturen til infrastrukturavgifter som søkeren må eller kan komme til å måtte betale,
- f) sikkerhetsattest, håndheving og overvåking av sikkerhetsstandarder og -regler.

3. Reguleringsorganet skal sikre at avgiftene som er fastsatt av infrastrukturforvaltningen, er i samsvar med bestemmelsene i kapittel II og ikke innebærer forskjellsbehandling. Forhandlinger mellom søkere og en infrastrukturforvaltning om nivået på infrastrukturavgifter skal være tillatt bare når det skjer under tilsyn av reguleringsorganet. Reguleringsorganet skal gripe inn dersom forhandlingene vil kunne stride mot bestemmelsene i dette direktiv.

4. Reguleringsorganet skal ha myndighet til å kreve relevante opplysninger av infrastrukturforvaltningen, søkere og enhver involvert tredjemann i den aktuelle medlemsstaten, og disse opplysningene skal gis uten unødvendige forsinkelser.

5. Reguleringsorganet skal behandle alle klager og treffe de nødvendige tiltak for å utbedre situasjonen innen to måneder etter at alle opplysninger er mottatt.

Uten hensyn til nr. 6 skal en beslutning truffet av reguleringsorganet være bindende for alle parter som omfattes av beslutningen.

I tilfelle av en klage på avslag på en søknad om infrastrukturkapasitet eller på vilkårene for et tilbud om kapasitet, skal reguleringsorganet enten bekrefte at det ikke er nødvendig med en endring av infrastrukturforvaltningens beslutning, eller kreve at beslutningen endres i samsvar med retningslinjene angitt av reguleringsorganet.

6. Medlemsstatene skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at beslutninger som treffes av reguleringsorganet, underlegges domstolskontroll.

*Artikkel 31***Samarbeid mellom reguleringsorganer**

De nasjonale reguleringsorganene skal utveksle informasjon om sitt arbeid og om sine prinsipper og praksis for beslutningstaking, med henblikk på å samordne prinsippene for beslutningstaking i hele Fellesskapet. Kommisjonen skal støtte dem i dette arbeidet.

*Artikkel 32***Sikkerhetsattest**

1. Bestemmelsene for sikkerhetsattestifisering av jernbaneforetak som er eller kommer til å bli etablert i Fellesskapet, og internasjonale sammenslutninger av disse, skal være i samsvar med denne artikkel.

2. Medlemsstatene skal for sine respektive territorier sørge for at det inngis et sikkerhetsattestifisering der sikkerhetskravene pålagt jernbaneforetakene er fastsatt, for å garantere sikker trafikk på de berørte strekningene.

3. For å oppnå et sikkerhetsattestifisering skal jernbaneforetaket overholde bestemmelsene i nasjonal lovgivning, som skal være forenlige med fellesskapsretten og anvendes uten forskjellsbehandling med hensyn til de tekniske og driftsmessige krav for jernbanetjenester, samt sikkerhetskrav for personale, rullende materiell og foretakets interne organisasjon.

Foretaket skal særlig kunne dokumentere at det personale som er ansatt for å føre og ledsage togene har den nødvendige opplæring for å kunne overholde de trafikkregler som infrastrukturforvaltningen anvender, og de sikkerhetskrav det er pålagt av hensyn til togtrafikken.

Jernbaneforetaket skal dessuten dokumentere at det rullende materiell som togene består av, er godkjent av offentlig myndighet eller infrastrukturforvaltningen og kontrollert i samsvar med driftsbestemmelsene som gjelder for infrastrukturen som benyttes. Sikkerhetsattestifiseringen skal utstedes av det organ som er utpekt for dette formål av medlemsstaten der infrastrukturen ligger.

*Artikkel 33***Unntak**

1. I et tidsrom på fem år fra 15. mars 2003 gjelder følgende:

— Irland, som en medlemsstat beliggende på en øy med jernbaneforbindelse til bare én annen medlemsstat,

— Det forente kongerike, som er i samme situasjon med hensyn til Nord-Irland, og

— Hellas, som en medlemsstat uten direkte jernbaneforbindelse med en annen medlemsstat,

behøver ikke oppfylle kravene fastsatt i:

a) artikkel 3, artikkel 4 nr. 2, artikkel 13, 14 og 17, artikkel 21 nr. 4, artikkel 21 nr. 6, artikkel 22, artikkel 24 nr. 3, artikkel 25 til 28 og artikkel 30, forutsatt at beslutninger om fordeling av infrastrukturkapasitet eller innkreving av avgifter kan påklages, når et jernbaneforetak anmoder skriftlig om dette overfor et uavhengig organ som skal treffe beslutning innen to måneder etter at alle relevante opplysninger er lagt fram, og denne beslutningen er underlagt domstolskontroll, og

b) artikkel 32 når det gjelder jernbanetransporttjenester som ikke omfattes av virkeområdet for artikkel 10 i direktiv 91/440/EØF.

2. Dersom imidlertid:

a) flere enn ett jernbaneforetak med lisens i samsvar med artikkel 4 i direktiv 95/18/EF, eller, med hensyn til Irland og Nord-Irland, et jernbaneforetak med lisens annetsteds, inngir en offisiell søknad om å utføre konkurrerende jernbanetransport i, til eller fra Irland, Nord-Irland eller Hellas, vil beslutningen om hvorvidt dette unntak fortsatt skal gjelde vedtas etter framgangsmåten for rådgivning fastsatt i artikkel 35 nr. 2, eller

b) et jernbaneforetak som utfører jernbanetransport i Irland, Nord-Irland eller Hellas inngir en offisiell søknad om å utføre jernbanetransport på, til eller fra en annen medlemsstats territorium (når det gjelder Irland eller Det forente kongerike, med hensyn til Nord-Irland, eller for begge vedkommende, en annen medlemsstat utenfor deres territorier), gjelder ikke unntaket fastsatt i nr. 1.

Innen ett år etter mottakelse av enten beslutningen nevnt under bokstav a), vedtatt etter framgangsmåten for rådgivning fastsatt i artikkel 35 nr. 2, eller meldingen om den offisielle søknaden nevnt under bokstav b), skal den (de) berørte medlemsstat(er) (Irland, Det forente kongerike med hensyn til

Nord-Irland, eller Hellas) la den nødvendige lovgivning tre i kraft for å gjennomføre de artikler som nevnes i nr. 1.

3. Et unntak som nevnt i nr. 1 kan fornyes for perioder på høyst fem år. Senest 12 måneder før utløpsdato for unntaket kan en medlemsstat som benytter seg av et slikt unntak, søke Kommisjonen om fornyelse av unntaket. En slik søknad skal begrunnes. Kommisjonen skal behandle søknaden og treffe beslutning etter framgangsmåten for rådgivning nevnt i artikkel 35 nr. 2. Den nevnte framgangsmåten skal benyttes for enhver beslutning i samband med søknaden.

Når Kommisjonen treffer sin beslutning skal den ta hensyn til utviklingen i den geopolitiske situasjon og utviklingen på jernbanemarkedet i, til og fra medlemsstaten som har søkt om fornyelse av unntaket.

4. Luxembourg, som er en medlemsstat med et relativt lite jernbanenett, behøver ikke før 31. august 2004 oppfylle kravet om å overlate til et uavhengig organ oppgaven med å bestemme rettferdig adgang uten forskjellsbehandling til infrastrukturen, som fastsatt i artikkel 4 og 14, i den grad medlemsstatene der pålegges å opprette uavhengige organer for å utføre de oppgaver som omhandles i nevnte artikler.

KAPITTEL V**SLUTTBESTEMMELSER***Artikkel 34***Gjennomføringstiltak**

1. Medlemsstatene kan framlegge for Kommisjonen ethvert spørsmål med hensyn til gjennomføringen av dette direktiv. Hensiktsmessige beslutninger skal vedtas etter framgangsmåten for rådgivning fastsatt i artikkel 35 nr. 2.

2. På anmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ skal Kommisjonen i det konkrete tilfelle undersøke anvendelsen og håndhevingen av bestemmelser om avgifter, kapasitetsfordeling og sikkerhetssertifisering, og innen to måneder etter å ha mottatt anmodningen treffe beslutning etter framgangsmåten for rådgivning fastsatt i artikkel 35 nr. 2, om hvorvidt det aktuelle tiltaket fortsatt kan anvendes. Kommisjonen skal underrette Europaparlamentet, Rådet og medlemsstatene om sin beslutning.

Uten at traktatens artikkel 226 berøres, kan alle medlemsstater forelegge Kommisjonens beslutning for Rådet innen en måned. Rådet kan i unntakstilfeller med kvalifisert flertall treffe en annen beslutning innen en måned.

3. De nødvendige endringer for å tilpasse vedleggene skal vedtas etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 35 nr. 3.

Artikkel 35

Komitéframgangsmåte

1. Kommisjonen skal bistås av en komité.
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 3 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.
3. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

Tidsrommet fastsatt i artikkel 5 nr. 6 i beslutning 1999/468/EF skal være tre måneder.

4. Komiteen fastsetter sin forretningsorden.

Artikkel 36

Rapport

Senest 15. mars 2005 skal Kommisjonen framlegge for Europaparlamentet og Rådet en rapport om gjennomføringen av dette direktiv eventuelt vedlagt forslag til ytterligere fellesskapstiltak.

Artikkel 37

Oppheving

Forordning (EØF) nr. 2830/77, forordning (EØF) nr. 2183/78, vedtak 82/529/EØF, vedtak 83/418/EØF og direktiv 95/19/EF oppheves.

Artikkel 38

Innarbeiding i nasjonal lovgivning

Medlemsstatene skal innen 15. mars 2003 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

Artikkel 39

Ikrafttredelse

Dette direktiv trer i kraft den dag det kunngjøres i *De Europeiske Fellesskaps Tidende*.

Artikkel 40

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel, 26. februar 2001.

For Europaparlamentet

N. FONTAINE

President

For Rådet

A. LINDH

Formann

*VEDLEGG I***Innholdet i netterklæringen**

Netterklæringen nevnt i artikkel 3 skal inneholde følgende opplysninger:

1. Et kapittel som viser hvilken type infrastruktur som står til rådighet for jernbaneforetakene og vilkårene for å få adgang til denne.
2. Et kapittel om avgiftsprinsipper og takster. Kapitlet skal inneholde hensiktsmessige opplysninger om avgiftsordningen og tilstrekkelig informasjon om avgiftene på tjenestene nevnt i vedlegg II som ytes av bare en enkelt leverandør. Det skal beskrive i detalj de metoder, regler og eventuelt skalaer som brukes ved gjennomføringen av artikkel 7 nr. 4 og 5, samt artikkel 8 og 9. Det skal inneholde opplysninger om allerede vedtatte eller planlagte avgiftsendringer.
3. Et kapittel om prinsipper og kriterier for kapasitetsfordeling. I dette kapitlet skal det redegjøres for de generelle kapasitetskjennetegn ved infrastrukturen som er tilgjengelig for jernbaneforetak, og for alle eventuelle begrensninger når det gjelder bruk av den, herunder forventet behov for kapasitet til vedlikehold. Det skal dessuten inneholde nærmere opplysninger om framgangsmåter og frister i forbindelse med kapasitetsfordelingsprosessen. Det skal inneholde bestemte kriterier som anvendes ved fordelingen, særlig følgende:
 - a) framgangsmåten for inngivelse av søknader om kapasitet til infrastrukturforvaltningen,
 - b) kravene som stilles til søkere,
 - c) tidsplanen for søke- og fordelingsprosessen,
 - d) prinsippene for samordningsprosessen,
 - e) framgangsmåtene som skal følges og kriteriene som skal anvendes når infrastruktur er overbelastet,
 - f) nærmere opplysninger om begrensninger på bruk av infrastruktur,
 - g) vilkår for når det skal tas hensyn til tidligere kapasitetutnytningsnivåer ved fastsettelse av prioriteringer i fordelingsprosessen,

I dette kapitlet skal det redegjøres i detalj for hvilke tiltak som er truffet for å sikre en forsvarlig behandling av godstransport, internasjonal transport og søknader som behandles ad hoc.

*VEDLEGG II***Tjenester som skal ytes til jernbaneforetakene**

1. Den minste pakken med adgangstjenester skal omfatte:
 - a) behandling av søknader om infrastrukturkapasitet,
 - b) rett til å bruke kapasitet som tildeles,
 - c) bruk av sporveksler og skiftestasjoner,
 - d) trafikkstyring, herunder signalgiving, regulering, ekspedering samt overføring og framskaffelse av informasjon om togtrafikk,
 - e) alle andre opplysninger som er nødvendige for iverksetting eller drift av tjenesten det er tildelt kapasitet for.
 2. Adgang via jernbanenettet til serviceanlegg og ytelser av tjenester der skal omfatte:
 - a) bruk av strømforsyningsutstyr for kjørestrom, der dette er tilgjengelig,
 - b) drivstoffpåfyllingsanlegg,
 - c) stasjoner for passasjerer, herunder bygninger og andre innretninger,
 - d) godsterminaler,
 - e) rangerstasjoner,
 - f) skiftetomter,
 - g) depotsporgruppe,
 - h) vedlikeholdsanlegg og andre tekniske anlegg.
 3. Tilleggstjenester kan omfatte:
 - a) kjørestrom,
 - b) forvarming av passasjertog,
 - c) levering av drivstoff, skiftetjeneste og alle andre tjenester som ytes ved ovennevnte serviceanlegg,
 - d) skreddersydde kontrakter om:
 - kontroll av transport av farlig gods,
 - assistanse til drift av spesialtransport.
 4. Tilhørende tjenester kan omfatte:
 - a) adgang til telenett,
 - b) levering av tilleggsopplysninger,
 - c) teknisk kontroll av rullende materiell.
-

*VEDLEGG III***Tidsplan for fordelingsprosessen**

1. Ruteplanen skal fastsettes en gang hvert kalenderår.
 2. Overgangen til ny ruteplan skal finne sted ved midnatt den siste lørdag i mai. Dersom en overgang eller justering gjennomføres etter sommeren, skal dette skje ved midnatt den siste lørdag i september hvert år, og ved andre intervaller mellom disse datoene ved behov. Infrastrukturforvaltningene kan bli enige om andre datoer, og de skal i så fall underrette Kommisjonen om dette.
 3. Siste frist for inngivelse av søknader om kapasitet som skal innarbeides i ruteplanen, skal ikke være tidligere enn 12 måneder før ruteplanen trer i kraft.
 4. Senest 11 måneder før ruteplanen trer i kraft, skal infrastrukturforvaltningene sikre at foreløpige ruteleier for internasjonal trafikk er opprettet i samarbeid med andre relevante fordelingsorganer som fastsatt i artikkel 15. Infrastrukturforvaltningene skal sikre at disse så langt som mulig respekteres videre i prosessen.
 5. Senest fire måneder etter fristen for inngivelse av søknader fra søkerne, skal infrastrukturforvaltningen utarbeide et utkast til ruteplan.
-

KOMMISJONSVEDTAK

2002/EØS/23/33

av 21. mars 2001

om de grunnleggende parametrene for delsystemet «styring, kontroll og signal» i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog, kalt «ERTMS-spesifikasjoner» i vedlegg II nr. 3 til direktiv 96/48/EF(*)

[meddelt under nummer K(2001) 746]

(2001/260/EF)

KOMMISJONEN FOR DE EUROPEISKE FELLESKAP HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap,

under henvisning til rådsdirektiv 96/48/EF av 23. juli 1996 om samtrafikkveven i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog⁽¹⁾, særlig artikkel 6 nr. 1, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Første fase i utviklingen av tekniske spesifikasjoner for samtrafikkvevne (TSI) består i å fastsette de grunnleggende parametre omhandlet i artikkel 5 nr. 3 bokstav b) i direktiv 96/48/EF.
- 2) Komiteen nedsatt ved direktiv 96/48/EF har utpekt Den europeiske sammenslutning for samtrafikkvevne i jernbanenettet (AEIF) som felles representativt organ i samsvar med direktivets artikkel 2 bokstav h).
- 3) AEIF har utarbeidet et dokument som inneholder definisjoner og forslag til grunnleggende parametre for delsystemet «styring, kontroll og signal» som i vedlegg II nr. 3 til direktiv 96/48/EF kalles «ERTMS⁽²⁾-spesifikasjoner».
- 4) Dette vedtak har som viktigste mål å gi retningslinjer for de tekniske valg som må tas av de ansvarlige myndigheter med hensyn til prosjektering, bygging, opprusting og drift av infrastrukturen og det rullende materiell som skal tas i bruk etter ikrafttredelsesdatoen for dette vedtak, slik at det bidrar til funksjonsevnen til det jernbanesystem som er omhandlet i direktiv 96/48/EF.

- 5) Dette vedtak har videre som mål å etablere et felles grunnlag for utarbeiding av TSI-spesifikasjoner. Vedtaket utelukker ikke muligheten for at det kan være nødvendig å fastsette disse parametrene i de tilsvarende TSI-spesifikasjonene, som skal vedtas i samsvar med artikkel 6 nr. 1 i direktiv 96/48/EF. Disse parametrene kan også ajourføres i forbindelse med den gjennomgåelsen av TSI-spesifikasjoner som er fastsatt i direktivets artikkel 6 nr. 2.

- 6) Tiltakene fastsatt i dette vedtak er i samsvar med uttalelse fra komiteen nedsatt ved direktiv 96/48/EF —

GJORT DETTE VEDTAK:

Artikkel 1

Vedlegget til dette vedtak inneholder de definisjoner og spesifikasjoner som skal gjelde for de grunnleggende parametrene for delsystemet «styring, kontroll og signal» i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog, kalt «ERTMS-spesifikasjoner» i vedlegg II nr. 3 til direktiv 96/48/EF.

Artikkel 2

Dette vedtak er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel, 21. mars 2001.

For Kommisjonen
Loyola DE PALACIO
Visepresident

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EFT L 93 av 3.4.2001, s. 53, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 119/2001 av 28. september 2001 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til De Europeiske Fællesskaps Tidende nr. 60 av 6.12.2001, s. 32.

⁽¹⁾ EFT L 235 av 17.9.1996, s. 6.

⁽²⁾ European Rail Traffic Management System.

VEDLEGG

ERTMS-SPEKIFIKASJONER

1. BESKRIVELSE AV PARAMETEREN

Det integrerte delsystemet «styring, kontroll og signal», kalt ERTMS (European Rail Traffic Management System), består av følgende to deler:

- styrings-, kontroll- og signaldelen, kalt ERTMS/ETCS (European Rail Traffic Management System/European Train Control System), som omfatter delsystemer montert om bord i togene og delsystemer montert langs sporet,
- radio- og telekommunikasjonsdelen, kalt ERTMS/GSM-R (GSM for Railways), bygger på standardene som gjelder for det offentlige GSM-nettet, og omfatter utstyr både om bord i togene og langs sporet. GSM-R bygger på ETSI-standarden for GSM fase 2+, og omfatter GPRS (Global Packet Radio Services) med bruksmuligheter som er særlig tilpasset jernbanedrift.

2. SPEKIFIKASJONER

2.1. ERTMS/ETCS:

Delsystemet «styring, kontroll og signal» bygger på spesifikasjonene i oversikten nedenfor⁽¹⁾. Disse spesifikasjonene vil om nødvendig bli revidert etter ERTMS-programmets forsøksfase («Master Plan»). En slik revisjon vil bli foretatt av AEIF under en «Change Control»-prosedyre og deretter forelagt komiteen i samsvar med artikkel 6 i direktiv 96/48/EF.

Dokument	Referansenummer	Versjonsnummer	Obligatorisk/informativ
ERTMS/ETCS Functional Requirements Specification	—	4.29	Obligatorisk
ERTMS/ETCS Functional Statements	99E5362	2.00	Obligatorisk
ERTMS/ETCS System Requirements Specification	SUBSET-026	2.0.0	Obligatorisk
Clarification and amendment specification(*)	SUBSET-055	2.0.0	Obligatorisk
ERTMS/ETCS SSRS Part 1: System macro functions overview	SUBSET-030	2.0.0	Informativ
ERTMS/ETCS SSRS Part 2: Onboard Subsystem Requirements Specification	SUBSET-031	2.0.0	Informativ
ERTMS/ETCS SSRS Part 3: Trackside Subsystem Requirements Specification	SUBSET-032	2.0.0	Informativ
FFFIS for Eurobalise	SUBSET-036	2.0.0	Obligatorisk
Description for the Euroloop subsystem	SUBSET-050	2.0.0	Informativ
FFFS for Euroloop subsystem	SUBSET-043	2.0.0	Obligatorisk
FFFIS «A ₁ » Euroloop subsystem	SUBSET-044	2.0.0	Obligatorisk
FFFIS «C ₁ » Euroloop subsystem	SUBSET-045	2.0.0	Obligatorisk
Euroradio FIS	SUBSET-037	2.0.0	Obligatorisk
Transmission of the MSISDN number to the application	037_0022a	29.3.2000	Informativ
Version upgrade	037_0023a	29.3.2000	Informativ
Euroradio FFFIS Class 1 requirements	SUBSET-052	2.0.0	Obligatorisk

(¹) Spesifikasjonene er tilgjengelige på <http://forum.europa.eu.int>, og kan også fås fra Kommisjonens kontorer.

Dokument	Referansenummer	Versjonsnummer	Obligatorisk/informativ
Radio In-Fill FFFS	SUBSET-046	2.0.0	Obligatorisk
FIS for the Man-Machine Interface	SUBSET-033	2.0.0	Obligatorisk
FIS for the Train Interface	SUBSET-034	2.0.0	Obligatorisk
Trackside-Trainborne FIS for Radio In-Fill	SUBSET-047	2.0.0	Obligatorisk
Trainborne FFFIS for Radio In-Fill	SUBSET-048	2.0.0	Obligatorisk
Radio In-Fill FIS with LEU/interlocking	SUBSET-049	2.0.0	Obligatorisk
Specific Transmission Module FFFIS	SUBSET-035	2.0.0	Obligatorisk
STM FFFIS Safe Time Layer	SUBSET-056	2.0.0	Obligatorisk
STM FFFIS Safe Link Layer	SUBSET-057	2.0.0	Obligatorisk
FFFIS STM Application Layer Supervision connection	SUBSET-058	0.0.1	Informativ
Performance Requirements for STMs	SUBSET-059	0.0.6	Informativ
Key Management FIS	SUBSET-038	2.0.0	Obligatorisk
FIS Key Management Second Phase	SUBSET-051	2.0.0	Informativ
Key Management migration	SUBSET-060	1.1.1	Informativ
FIS for RBC/RBC Handover	SUBSET-039	2.0.0	Obligatorisk
Dimensioning and Engineering rules	SUBSET-040	2.0.0	Obligatorisk
Performance Requirements for Interoperability	SUBSET-041	2.0.0	Obligatorisk
FFFIS Juridical Recorder Downloading Tool	SUBSET-027	2.0.0	Obligatorisk
Assignment of values to ETCS variables	SUBSET-054	2.0.0	Obligatorisk
Glossary of Terms and Abbreviations	SUBSET-023	2.0.0	Obligatorisk
Radio Transmission FFFIS for Euroradio	A11 T6001 3	3	Obligatorisk
ERTMS Driver Machine Interface Part I Ergonomic arrangement of ERTMS/ETCS Information	PrEN 50XX6-1	Mars 2000	Informativ
ERTMS Driver Machine Interface Part III Data entry Procedures	PrEN 50XX6-3	Mars 2000	Informativ
ERTMS Driver Machine Interface Part IV Symbols	PrEN 50XX6-4	Mars 2000	Informativ
ERTMS Driver Machine Interface Part V Audible information	PrEN 50XX6-5	Mars 2000	Informativ
ERTMS Driver Machine Interface Part VI Specific Transmission Modules	PrEN 50XX6-6	Mars 2000	Informativ
RAM requirements (bare kapittel 2)	96S126	6	Informativ
Environmental conditions	97S066	5	Informativ

(*) Herunder det utfyllende UNISIG-skrivet av 21. april 2000.

2.2. ERTMS/GSM-R:

Systemet for kommunikasjon med togradio skal oppfylle spesifikasjonene i oversikten nedenfor. Disse spesifikasjonene vil om nødvendig bli revidert etter ERTMS-programmets forsøksfase («Master Plan»). En slik revisjon vil bli foretatt av AEIF under en «Change Control»-prosedyre og deretter forelagt komiteen i samsvar med artikkel 6 nr. 1 i direktiv 96/48/EF.

Dokument	Referansenummer	Versjonsnummer	Obligatorisk/informativ
UIC Project EIRENE —Functional Requirements Specification	ITA078D017	4.00	Obligatorisk
UIC project EIRENE —System Requirements Specification	ITA078D018	12.00	Obligatorisk
MORANE FFFIS Radio Transmission FFFIS for Euroradio	A11 T6001 3	3.00	Obligatorisk
ERTMS Driver Machine Interface Part II EIRENE information shown on an integrated ERTMS/EIRENE DMI	PrEN 50XX6-2	Mars 2000	Informativ

3. FORKORTELSERLISTE

DMI	Driver Machine Interface
ERTMS	European Rail Traffic Management System
FFFIS	Form Fit Function Interface Specification
FIS	Functional Interface Specification
LEU	Lineside Electronic Unit
MSISDN	Mobile Subscriber ISDN (Integrated Services Digital Network)
RAM	Reliability Availability Maintainability
RBC	Radio Block Centre
SSRS	Subsystem Requirements Specification
STM	Specific Transmission Module

RÅDS DIREKTIV 2000/79/EF

2002/EØS/23/34

av 27. november 2000

om gjennomføring av den europeiske avtale om organisering av arbeidstiden til mobilt personell i sivil luftfart, inngått mellom Association of European Airlines (AEA), Den europeiske transportarbeiderføderasjon (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) og International Air Carrier Association (IACA)(*)

RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 139 nr. 2,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Partene i arbeidslivet kan, i samsvar med traktatens artikkel 139 nr. 2, i fellesskap anmode om at avtaler som inngås på fellesskapsplan, iverksettes ved en rådsbeslutning etter forslag fra Kommisjonen.
- 2) Rådet har vedtatt direktiv 93/104/EF om visse aspekter ved organisering av arbeidstiden⁽¹⁾. Sivil luftfart er blant de virksomhetsområder som er unntatt fra direktivets virkeområde. Europaparlamentet og Rådet har vedtatt direktiv 2000/34/EF, som endrer direktiv 93/104/EF slik at det omfatter sektorer og virksomhet som tidligere var unntatt.
- 3) Kommisjonen har i samsvar med traktatens artikkel 138 nr. 2 rådspurt partene i arbeidslivet om mulige retningslinjer i form av fellesskapstiltak med hensyn til sektorer og virksomhet som er unntatt fra direktiv 93/104/EF.
- 4) Kommisjonen, som etter dette samrådet mente at det er ønskelig med fellesskapstiltak, rådspurte igjen partene i arbeidslivet på fellesskapsplan om innholdet i det planlagte forslaget i samsvar med traktatens artikkel 138 nr. 3.
- 5) Association of European Airlines (AEA), Den europeiske transportarbeiderføderasjon (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) og International Air Carrier Association (IACA) har meddelt Kommisjonen at de ønsker å innlede forhandlinger i samsvar med traktatens artikkel 138 nr. 4.
- 6) De nevnte organisasjoner inngikk 22. mars 2000 en europeisk avtale om organisering av arbeidstiden for mobilt personell i sivil luftfart.

- 7) Denne avtalen inneholder en felles anmodning til Kommisjonen om at avtalen iverksettes ved en rådsbeslutning etter forslag fra Kommisjonen, i samsvar med traktatens artikkel 139 nr. 2.
- 8) I dette direktiv og i avtalen er det fastsatt mer spesifikke krav som definert i artikkel 14 i direktiv 93/104/EF med hensyn til organisering av arbeidstiden for mobilt personell i sivil luftfart.
- 9) I artikkel 2 nr. 7 i direktiv 93/104/EF defineres mobile arbeidstakere som arbeidstakere ansatt som reisende personell av et foretak som driver person- eller godstransport på vei, i luften eller på innlands vannvei.
- 10) Det er hensiktsmessig å iverksette avtalen ved et direktiv i henhold til traktatens artikkel 249.
- 11) I betraktning av den sivile luftfartssektorens svært integrerte karakter og de gjeldende konkurransevilkår i denne sektoren kan dette direktivs mål om å verne arbeidstakernes helse og sikkerhet ikke i tilstrekkelig grad nås av medlemsstatene, og fellesskapstiltak er derfor påkrevd i samsvar med nærhetsprinsippet fastsatt i traktatens artikkel 5. Dette direktiv går ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene.
- 12) Med hensyn til uttrykk som er brukt i avtalen, men ikke definert særskilt, gir dette direktiv medlemsstatene mulighet til selv å definere disse uttrykkene i samsvar med nasjonal lovgivning og praksis, i likhet med andre direktiver på området sosialpolitikk der lignende uttrykk er benyttet, forutsatt at nevnte definisjoner er forenlige med avtalen.
- 13) Kommisjonen har utarbeidet sitt forslag til direktiv i samsvar med sin melding av 20. mai 1998 om tilpassing og fremming av den sosiale dialog på fellesskapsplan, idet den har tatt hensyn til avtalepartenes representativitet samt lovformeligheten av hver enkelt bestemmelse i avtalen. Samlet har de undertegnende parter en tilstrekkelig representativitet for flygende personell ansatt av foretak som driver person- eller godstransport innenfor sivil luftfart.
- 14) Kommisjonen har utarbeidet sitt forslag til direktiv i samsvar med traktatens artikkel 137 nr. 2, der det er fastsatt at direktiver på sosial- og arbeidslivsområdet skal «ungå å pålegge administrative, økonomiske og rettslige byrder av en slik art at de motvirker opprettelse og utvikling av små og mellomstore bedrifter».

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EFT L 302 av 1.12.2000, s. 57, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 120/2001 av 28. september 2001 om endring av EØS-avtalens vedlegg XVIII (Helse og sikkerhet på arbeidsplassen, arbeidsrett og lik behandling av kvinner og menn), se EØS-tillegget til De Europeiske Fællesskaps Tidende nr. 60 av 6.12.2001, s. 33.

(¹) EFT L 307 av 13.12.1993, s. 18. Direktivet endret ved direktiv 2000/34/EF (EFT L 195 av 1.8.2000, s. 41).

- 15) I dette direktiv og i denne avtale er det fastsatt minstestandarder. Medlemsstatene og/eller partene i arbeidslivet bør kunne opprettholde eller innføre gunstigere bestemmelser.
- 16) Gjennomføringen av dette direktiv bør ikke utgjøre en gyldig grunn til å senke nivået i forhold til den eksisterende situasjon i hver medlemsstat.
- 17) Kommisjonen har underrettet Europaparlamentet, Den økonomiske og sosiale komité og Regionkomiteen ved å sende dem teksten til det forslaget til direktiv som omfatter avtalen.
- 18) Europaparlamentet vedtok 3. oktober 2000 en resolusjon om rammeavtalen mellom partene i arbeidslivet.
- 19) Iverksettingen av avtalen bidrar til å nå målene omhandlet i traktatens artikkel 136 —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

Formålet med dette direktiv er å iverksette den europeiske avtale om organisering av arbeidstiden til mobilt personell i sivil luftfart, inngått 22. mars 2000 mellom de organisasjoner som representerer partene i arbeidslivet på området sivil luftfart: Association of European Airlines (AEA), Den europeiske transportarbeiderføderasjon (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) og International Air Carrier Association (IACA).

Avtaleteksten er gjengitt i vedlegget.

Artikkel 2

1. Medlemsstatene kan opprettholde eller innføre gunstigere bestemmelser enn dem som er fastsatt i dette direktiv.

2. Gjennomføringen av dette direktiv skal ikke under noen omstendighet utgjøre en gyldig grunn til å senke det generelle nivå for vern av arbeidstakerne på de områder som omfattes av dette direktiv, uten at det berører medlemsstatenes og/eller partene i arbeidslivets rett som følge av en endring i situasjonen, til å vedta andre lover, forskrifter og avtalebestemmelser enn dem som foreligger når dette direktiv vedtas, forutsatt at minstekravene fastsatt i dette direktiv overholdes.

Artikkel 3

Medlemsstatene skal senest 1. desember 2003 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv, eller senest samme dato forvise seg om at partene i arbeidslivet ved avtale har innført de nødvendige bestemmelser. Medlemsstatene skal treffe alle de tiltak som er nødvendige for at de til enhver tid skal kunne sikre at de resultater som er pålagt ved dette direktiv, oppnås. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

Artikkel 4

Dette direktiv trer i kraft den dag det kunngjøres i *De Europeiske Fellesskaps Tidende*.

Artikkel 5

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel, 27. november 2000.

For Rådet
É. GUIGOU
Formann

VEDLEGG

Europeisk avtale om organisering av arbeidstiden til mobilt personell i sivil luftfart, inngått mellom Association of European Airlines (AEA), Den europeiske transportarbeiderføderasjon (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) og International Air Carrier Association (IACA)

DE UNDERTEGNENDE PARTER HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 138 og artikkel 139 nr. 2,

under henvisning til at det i traktatens artikkel 139 nr. 2 er fastsatt at avtaler som inngås på fellesskapsplan, etter felles anmodning fra de undertegnende parter, iverksettes ved en rådsbeslutning etter forslag fra Kommissjonen,

under henvisning til at de undertegnende parter herved inngir slik anmodning,

under henvisning til at de undertegnende parter anser bestemmelsene i denne avtale for å være «mer spesifikke krav» som nevnt i artikkel 14 i rådsdirektiv 93/104/EF, og at bestemmelsene i nevnte direktiv ikke får anvendelse —

INNGÅTT FØLGENDE AVTALE:

§ 1

1. Denne avtale får anvendelse på arbeidstiden til mobilt personell i sivil luftfart.
2. Avtalen fastsetter mer spesifikke krav som nevnt i artikkel 14 i rådsdirektiv 93/104/EF vedrørende organisering av arbeidstiden til mobilt personell i sivil luftfart.

§ 2

1. Med «arbeidstid» menes ethvert tidsrom da arbeidstaker er i arbeid og står til rådighet for arbeidsgiver samt utfører sin virksomhet eller sine oppgaver i samsvar med nasjonal lovgivning og/eller praksis.
2. Med «mobilt personell i sivil luftfart» menes besetningen om bord i et sivilt luftfartøy, som er ansatt av et foretak etablert i en medlemsstat.
3. Med «blokketid» menes tidsrommet fra det tidspunkt et luftfartøy forlater sin parkeringsplass før avgang til det tidspunkt det stanser på den anviste parkeringsplass og alle motorer er stanset.

§ 3

1. Mobilt personell i sivil luftfart har rett til en årlig betalt ferie på minst fire uker, i samsvar med vilkårene for rett til og tildeling av ferie fastsatt i nasjonal lovgivning og/eller praksis.
2. Den årlige betalte ferie kan ikke erstattes av en økonomisk kompensasjon, unntatt dersom arbeidsforholdet opphører.

§ 4

- a) Mobilt personell i sivil luftfart har rett til vederlagsfri helsekontroll før de begynner i tjenesten, og deretter med jevne mellomrom.
- b) Mobilt personell i sivil luftfart som lider av helseproblemer som anses å være knyttet til deres utførelse av nattarbeid, skal snarest mulig overføres til egnet dagarbeid som mobile eller ikke-mobile arbeidstakere.

2. Vederlagsfri helsekontroll som nevnt i nr. 1 bokstav a), skal være omfattet av legens taushetsplikt.
3. Vederlagsfri helsekontroll som nevnt i nr. 1 bokstav a), kan foretas innenfor rammen av den nasjonale helsetjeneste.

§ 5

1. Mobilt personell i sivil luftfart skal sikres et nivå for vern av helse og sikkerhet som er tilpasset arbeidets art.
2. Mobilt personell i sivil luftfart skal til enhver tid ha tilgang til tilstrekkelige beskyttende og forebyggende tjenester og utstyr.

§ 6

Det skal treffes nødvendige tiltak for å sikre at en arbeidsgiver som planlegger å organisere arbeidet etter en viss rytme, tar hensyn til det alminnelige prinsipp om at arbeidet skal tilpasses mennesket.

§ 7

Opplysninger om bestemte arbeidsrytmer for mobilt personell i sivil luftfart skal gjøres tilgjengelige for vedkommende myndigheter på deres anmodning.

§ 8

1. Arbeidstiden skal, uten at det berører eventuelle framtidige bestemmelser i Fællesskapets regelverk om begrensninger på flygetid og tjenestegjøringstid og krav til hviletid, ses i sammenheng med nasjonal lovgivning på området, som det bør tas hensyn til i alle tilknyttede spørsmål.
2. Lengste årlige arbeidstid, herunder beredskapsperioder som fastsatt i gjeldende lovgivning, skal være 2 000 timer, hvorav blokktiden skal være begrenset til 900 timer.
3. Lengste årlige arbeidstid skal fordeles så jevnt som mulig over året.

§ 9

Mobilt personell i sivil luftfart skal, uten at § 3 berøres, innvilges og underrettes på forhånd om følgende fridager uten tjenestegjøring og beredskapsplikt:

- a) minst sju dager på ansettelsesstedet per kalendermåned, som kan omfatte eventuell lovbestemt hviletid, og
- b) minst 96 dager på ansettelsesstedet per kalenderår, som kan omfatte eventuell lovbestemt hviletid.

§ 10

Partene skal vurdere ovennevnte bestemmelser på nytt to år etter utløpet av gjennomføringsperioden fastsatt i rådsbeslutningen om iverksetting av denne avtale.

Brussel, 22. mars 2000.

Association of European Airlines (AEA)

Karl-Heinz Neumeister, generalsekretær
Manfred Merz, nestformann for AEA Social Affairs Committee, formann for forhandlingsgruppen

Den europeiske transportarbeiderføderasjon (ETF)

Brenda O'Brien, assisterende generalsekretær
Betty Lecouturier, formann, Cabin Crew Committee
Bent Gehlsen, medlem av forhandlingsgruppen, Cabin Crew Committee

European Cockpit Association (ECA)

Kaptein Francesco Gentile, formann
Kaptein Bill Archer, nestformann
Giancarlo Crivellaro, generalsekretær

European Regions Airline Association (ERA)

Mike Ambrose, generaldirektør

International Air Carrier Association (IACA)

Marc Frisque, generaldirektør
Allan Brown, direktør, Aeropolitical and Industry Affairs

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSVEDTAK NR. 1753/2000/EF

2002/EØS/23/35

av 22. juni 2000

om opprettelse av en ordning for overvåking av gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp fra nye personbiler(*)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 175 nr. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissjonen⁽¹⁾,

under henvisning til uttalelse fra Den økonomiske og sosiale komité⁽²⁾,

etter samråd med Regionkomiteen,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251⁽³⁾ på grunnlag av Forlikskomiteens felles utkast av 9. mars 2000 og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Det endelige mål for De forente nasjoners rammekonvensjon om klimaendringer er å oppnå en stabilisering av konsentrasjonene av klimagasser i atmosfæren på et nivå som hindrer faren for farlige menneskeskapt forstyrrelser av klimasystemet. Kyoto-protokollen til rammekonvensjonen, som ble vedtatt under Kyoto-konferansen i desember 1997, fastsetter en reduksjon av nivået for utslipp av klimagasser.
- 2) Fellesskapet har etter Kyoto-protokollen akseptert i tidsrommet 2008 til 2012 å redusere utslippet av en rekke klimagasser med 8 % i forhold til 1990-nivået.
- 3) I henhold til Kyoto-protokollen skal partene nevnt i vedlegg I til protokollen innen 2005 ha gjort påviselige framskritt i retning av å oppfylle sine forpliktelser.

4) Ved vedtak 93/389/EØF⁽⁴⁾ ble det innført en ordning for overvåking av CO₂-utslipp og andre klimagasser i Fellesskapet.

5) Kommissjonen erkjenner at CO₂-utslippene i stor grad skyldes personbiler, og har foreslått en fellesskapsstrategi for å redusere CO₂-utslipp fra personbiler og bedre drivstoffsparingen. Kommissjonens forslag ble godt mottatt av Rådet i dets konklusjoner av 25. juni 1996.

6) Europaparlamentet og Rådet har foreslått å sette et mål på 120 gram per kilometer (5 liter per 100 kilometer for bensinmotorer og 4,5 liter per 100 kilometer for dieselmotorer) som en verdi for gjennomsnittlig utslipp av CO₂ i 2005 (senest innen 2010).

7) Kommissjonen er i ferd med å foreta undersøkelser for så snart som mulig å utarbeide egnede forslag til harmoniserte metoder for måling av spesifikke CO₂-utslipp fra kjøretøyer i gruppe N₁, i samsvar med vedlegg II til rådsdirektiv 70/156/EØF av 6. februar 1970 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om typegodkjenning av motorvogner og deres tilhengere⁽⁵⁾.

8) I rådsdirektiv 80/1268/EØF av 16. desember 1980 om motorvogners karbondioksidutslipp og drivstofforbruk⁽⁶⁾, er det fastsatt en harmonisert metode for måling av spesifikke CO₂-utslipp fra nye personbiler i Fellesskapet.

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EFT L 202 av 10.8.2000, s. 1, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 121/2001 av 28. september 2001 om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø), se EØS-tillegget til De Europaiske Fellesskaps Tidende nr. 60 av 6.12.2001, s. 34.

⁽¹⁾ EFT C 231 av 23.7.1998, s. 6 og EFT C 83 av 25.3.1999, s. 9.

⁽²⁾ EFT C 40 av 15.2.1999, s. 8.

⁽³⁾ Europaparlamentsuttalelse av 17. desember 1998 (EFT C 98 av 9.4.1999, s. 240), Rådets felles holdning av 23. februar 1999 (EFT C 123 av 4.5.1999, s. 13) og europaparlamentsbeslutning av 2. desember 1999 (EFT C 194 av 11.7.2000, s. 46). Rådsbeslutning av 16. mai 2000 og europaparlamentsbeslutning av 17. mai 2000.

⁽⁴⁾ Rådsvedtak 93/389/EØF av 24. juni 1993 om en ordning for overvåking av utslipp av CO₂ og andre klimagasser i Fellesskapet (EFT L 167 av 9.7.1993, s. 31).

⁽⁵⁾ EFT L 42 av 23.2.1970, s. 1. Direktivet sist endret ved europaparlaments- og rådsdirektiv 98/91/EF (EFT L 11 av 16.1.1999, s. 25).

⁽⁶⁾ EFT L 375 av 31.12.1980, s. 36. Direktivet sist endret ved kommisjonsdirektiv 93/116/EF (EFT L 329 av 30.12.1993, s. 39).

- 9) Det må innføres objektive framgangsmåter for overvåking av spesifikke CO₂-utslipp fra nye personbiler som selges i Fellesskapet, for å kontrollere effektiviteten til fellesskapsstrategien framlagt i Kommissjonens melding av 20. november 1995 samt motorvognprodusentenes organisasjoners gjennomføring av de forpliktelser de formelt har påtatt seg. Dette vedtak innfører en slik ordning. Kommisjonen har kunngjort at den så snart som mulig skal undersøke behovet for en rettslig ramme for framtidige avtaler som inngås med motorvognprodusentenes organisasjoner, herunder tiltak som skal treffes dersom slike avtaler ikke fungerer.
- 10) For dette vedtaks formål bør bare offisielle data som er i samsvar med direktiv 70/156/EØF innhentes av medlemsstatene.
- 11) I direktiv 70/156/EØF er det fastsatt at produsentene skal utstede et samsvarssertifikat som skal ledsage alle nye personbiler, og at medlemsstatene skal tillate registrering og ibruktaking av nye personbiler bare dersom de er ledsaget av et gyldig samsvarssertifikat.
- 12) Dette vedtak har ikke som mål å harmonisere de nasjonale ordningene for registrering av kjøretøyer, men å bygge på disse ordningene for å samle inn det minimum av data som er nødvendig for at fellesskapsordningen for overvåking av gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp fra nye personbiler virker på en tilfredsstillende måte.
- 13) Det er ønskelig å inkludere alle nye personbiler som drives med alternative energiformer og som hører under virkeområdet for direktiv 70/156/EØF.
- 14) En slik overvåkingsordning bør få anvendelse bare på nye personbiler som registreres for første gang i Fellesskapet og som ikke tidligere har vært registrert andre steder.
- 15) Det er nødvendig å opprettholde kontakten mellom Kommissjonen og medlemsstatene med hensyn til kontroll av dataenes kvalitet, for å sikre en tilfredsstillende gjennomføring av dette vedtak —

GJORT DETTE VEDTAK:

Artikkel 1

Ved dette vedtak opprettes en ordning for overvåking av gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp fra nye personbiler registrert i Fellesskapet. Ordningen får anvendelse bare på nye personbiler som registreres for første gang i Fellesskapet og som ikke tidligere har vært registrert andre steder.

Artikkel 2

I dette vedtak menes med

1. «personbil», enhver motorvogn i gruppe M₁ som definert i vedlegg II til direktiv 70/156/EØF og som omfattes av virkeområdet for direktiv 80/1268/EØF. Definisjonen omfatter ikke kjøretøyer som hører under virkeområdet for direktiv 92/61/EØF⁽¹⁾, eller spesialkjøretøyer som definert i artikkel 4 nr. 1 bokstav a) annet strekpunkt i direktiv 70/156/EØF,
2. «nyregistrert personbil», en personbil som er registrert for første gang i Fellesskapet. Definisjonen utelukker uttrykkelig kjøretøyer som omregistreres i en annen medlemsstat eller som tidligere er registrert utenfor Fellesskapet,
3. «samsvarssertifikat», sertifikatet nevnt i artikkel 6 i direktiv 70/156/EØF,
4. «spesifikke CO₂-utslipp», utslipp av CO₂ fra en bestemt personbil, målt i samsvar med direktiv 80/1268/EØF, fastsatt i vedlegg VIII til direktiv 70/156/EØF og oppført i typegodkjenningsdokumentasjonen,
5. «produsent», den person eller det organ som er ansvarlig overfor godkjenningsmyndigheten for alle sider ved typegodkjenningen og produksjonssamsvaret. Personen eller organet må ikke nødvendigvis være direkte involvert i alle trinn i produksjonen av kjøretøyet, systemet, delen eller den tekniske enheten som er gjenstand for typegodkjenningen,
6. «merke», produsentens handelsbetegnelse som oppført i samsvarssertifikatet og i typegodkjenningsdokumentasjonen,
7. «største netto effekt for nye personbiler», største effekt for motoren nevnt i samsvarssertifikatet og i typegodkjenningsdokumentasjonen og som er målt i samsvar med bestemmelsene i direktiv 80/1269/EØF⁽²⁾,
8. «masse», kjøretøyets masse med karrosseri i driftsferdig stand, som angitt i samsvarssertifikatet og i typegodkjenningsdokumentasjonen og som definert i nr. 2.6 i vedlegg I til direktiv 70/156/EØF,
9. «slagvolum», slagvolumet som angitt i samsvarssertifikatet og i typegodkjenningsdokumentasjonen,
10. «drivstofftype», drivstoffet som personbilen opprinnelig ble typegodkjent for, og som er nevnt i samsvarssertifikatet og i typegodkjenningsdokumentasjonen,

⁽¹⁾ Rådskretiv 92/61/EØF av 30. juni om typegodkjenning av motorvogner med to eller tre hjul (EFT L 225 av 10.8.1992, s. 72). Direktivet endret ved tiltrædelsesakten av 1994.

⁽²⁾ Rådskretiv 80/1269/EØF av 16. desember 1980 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om motorvogners motoreffekt (EFT L 375 av 31.12.1980, s. 46). Direktivet sist endret ved direktiv 97/21/EF (EFT L 125 av 16.5.1997, s. 31).

11. «registreringsfil», den fil som inneholder opplysninger om registrering av en bestemt personbil,
12. «type», «variant» og «versjon», de ulike kjøretøyene av et gitt merke som er angitt av produsenten som beskrevet i vedlegg II B til direktiv 70/156/EØF og som er entydig bestemt ved alfanumeriske tegn for type, variant og versjon,
13. «kjøretøy som drives med alternativ energiform», enhver motorvogn i gruppe M₁ som definert i vedlegg II B til direktiv 70/156/EØF og som ikke omfattes av virkeområdet for direktiv 80/1268/EØF,
14. «typegodkjenningsdokumentasjon», opplysningspakke som inneholder informasjonsmappe, typegodkjenningsdokumentet og prøvingsresultatene som formidles mellom de nasjonale typegodkjenningsmyndigheter i samsvar med artikkel 4 nr. 5 og 6 i direktiv 70/156/EØF.

Artikkel 3

1. Med henblikk på opprettelsen av programmet nevnt i artikkel 1 skal medlemsstatene innhente opplysningene nevnt i vedlegg I for hver personbil omtalt i nevnte artikkel og registrert på deres territorium.

2. Medlemsstatene kan ta opplysningene nevnt i nr. 1 enten fra EF-typegodkjenningsdokumentasjonen eller fra samsvarssertifikatet.

3. Medlemsstatene er ansvarlige for kvaliteten på dataene de innhenter, og for at de er gyldige. Medlemsstatene skal ta hensyn til mulige feilkilder beskrevet i vedlegg II, treffe tiltak for å redusere antall feil til et minimum, og oversende Kommisjonen et overslag over andelen uriktige data, utarbeidet ved hjelp av statistisk analyse eller andre metoder, samt rapporten nevnt i artikkel 4 nr. 4.

4. Medlemsstatene skal treffe tiltak for å bedre kvaliteten på dataene de innhenter, og informere Kommisjonen om dette når den ber om det. På grunnlag av disse opplysningene kan Kommisjonen i samråd med den berørte medlemsstat foreslå tiltak for medlemsstaten for ytterligere å bedre kvaliteten på dataene medlemsstaten skal vurdere. På dette grunnlag skal medlemsstaten underrette Kommisjonen om andre tiltak den eventuelt vil treffe for å bedre kvaliteten på dataene.

Artikkel 4

1. Medlemsstatene skal hvert kalenderår bestemme følgende etter metodene beskrevet i vedlegg III, både for hver produsent og for produsentene under ett:

- a) for hver enkelt drivstofftype:
 - i) det samlede antall nyregistrerte personbiler som angitt i vedlegg III nr. 1,
 - ii) gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp fra nyregistrerte personbiler, som angitt i vedlegg III nr. 2,
- b) for hver drivstofftype og hver enkelt type CO₂-utslipp som angitt i vedlegg III nr. 3:
 - i) antall nyregistrerte personbiler,
 - ii) gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp, som angitt i vedlegg III nr. 3 annet ledd,
- c) for hver drivstofftype og for hver enkelt massegruppe som angitt i vedlegg III nr. 4:
 - i) antall nyregistrerte personbiler,
 - ii) gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp, som angitt i vedlegg III nr. 4 tredje ledd,
 - iii) gjennomsnittsmassen som angitt i vedlegg III nr. 4 annet ledd⁽¹⁾,
- d) for hver drivstofftype og for hver enkelt gruppe for største netto effekt som angitt i vedlegg III nr. 5:
 - i) antall nyregistrerte personbiler,
 - ii) gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp som angitt i vedlegg III nr. 5 tredje ledd,
 - iii) gjennomsnittlig største netto effekt som angitt i vedlegg III nr. 5 annet ledd,
- e) for hver drivstofftype og for hver enkelt slagvolumgruppe som angitt i vedlegg III nr. 6:
 - i) antall nyregistrerte personbiler
 - ii) gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp som angitt i vedlegg III nr. 6 tredje ledd,
 - iii) gjennomsnittlig slagvolum som angitt i vedlegg III nr. 6 annet ledd.

2. Med hensyn til kjøretøyer som drives med alternativ energiform, skal medlemsstatene i tillegg bestemme hvor mange slike som er registrert på deres territorium.

3. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen dersom framgangsmåten for å veie kjøretøyer registrert på deres territorium endres.

4. Medlemsstatene skal hvert år, og første gang innen 1. juli 2001, oversende Kommisjonen opplysningene nevnt i nr. 1 og 2. Medlemsstatene skal deretter for hvert kalenderår oversende dataene for overvåking av utslipp innen 1. april det påfølgende år, i den form som er angitt i vedlegg IV.

5. På anmodning fra Kommisjonen skal medlemsstatene også oversende dataene innhentet i henhold til artikkel 3.

⁽¹⁾ Dersom en personbils masse som oppført i typegodkjenningsdokumentasjonen eller samsvarssertifikatet er bestemt med både en minste og en største verdi, skal medlemsstatene oversende bare det tallet som angir største masse for vedkommende personbil.

Artikkel 5

Medlemsstatene skal utpeke en vedkommende myndighet for innhenting og oversending av dataene som kreves for overvåking, og underrette Kommisjonen om dette senest seks måneder etter dette vedtaks ikrafttredelse.

Artikkel 6

Medlemsstatene skal senest seks måneder etter dette vedtaks ikrafttredelse underrette Kommisjonen om hvordan de har til hensikt å iverksette bestemmelsene i dette vedtak. Kommisjonen kan på grunnlag av disse rapportene be om ytterligere opplysninger, eller etter samråd med medlemsstatene kreve at det gjøres endringer i den foreslåtte framgangsmåten for gjennomføring.

Artikkel 7

Kommisjonen skal senest 31. desember 2002 avlegge rapport for Europaparlamentet og Rådet om gjennomføringen av overvåkingsordningen opprettet ved dette vedtak.

Artikkel 8

Data innhentet fra og med 2003 innenfor rammen av overvåkingsordningen skal danne grunnlaget for overvåking av de forpliktelser bilindustrien frivillig har påtatt seg overfor

Kommisjonen til å redusere CO₂-utslippene fra alle motorvogner, og om nødvendig for en revisjon av forpliktelsene.

Artikkel 9

Kommisjonen skal for hvert kalenderår framlegge en rapport for Europaparlamentet og Rådet som bygger på de data om utslippsovervåking som oversendes av medlemsstatene.

Artikkel 10

Rapportene for de midlertidige målårene og de endelige målårene⁽¹⁾ vil angi om reduksjonene skyldes tekniske tiltak truffet av produsentene eller andre tiltak, som endret forbrukeratferd.

Artikkel 11

Dette vedtak er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Luxembourg, 22. juni 2000.

For Europaparlamentet

N. FONTAINE

Formann

For Rådet

J. SÓCRATES

Formann

⁽¹⁾ Kommisjonsrekommendasjon 1999/125/EF (EFT L 40 av 13.2.1999, s. 49).
Kommisjonsrekommendasjon 2000/303/EF (EFT L 100 av 20.4.2000, s. 55).
Kommisjonsrekommendasjon 2000/304/EF (EFT L 100 av 20.4.2000, s. 57).

*VEDLEGG I***Data som medlemsstatene skal innhente og oversende innenfor rammen av programmet for overvåking av CO₂-utslipp fra nye personbiler**

Innenfor rammen av gjennomføringen av fellesskapsprogrammet for overvåking av spesifikke CO₂-utslipp fra nye personbiler, skal medlemsstatene innhente en minstemengde opplysninger om hver nye personbil som registreres i Fellesskapet for første gang. Bare drivstoffer og framdriftssystemer nevnt i Fellesskapets regelverk om typegodkjenning av kjøretøyer, skal tas i betraktning.

Følgende data skal innhentes og lagres av medlemsstatene når en ny personbil registreres for første gang i Fellesskapet:

- spesifikke CO₂-utslipp (i g/km)
 - drivstofftype (f.eks. bensin, diesel)
 - produsent
 - masse (i kg)
 - største netto effekt (i kW)
 - motorens slagvolum (i cm³).
-

*VEDLEGG II***Datakvalitet og -nøyaktighet**1. *Innledning*

Produsentene kan inndelegge en personbiltype i varianter, som igjen kan inndeles i versjoner. For alle kjøretøyer skal de mest nøyaktige opplysningene om CO₂-utslipp være dem som er oppgitt for den bestemte versjonen kjøretøyet tilhører. På denne bakgrunn bør medlemsstatene med hensyn til overvåkingsordningen innhente bare «versjonsspesifikke» data.

2. *Bruk av typegodkjenningsdokumentasjonen som kilde for utslippsovervåkingsdata*

- a) Opplysningene som skal benyttes ved overvåking av CO₂-utslipp (eller som skal legges inn i de elektroniske databasene for senere bruk innenfor rammen av ordningen for overvåking av CO₂-utslipp), skal hentes fra den offisielle «opplysningspakken» som ledsager meldingen om typegodkjenning formidlet av vedkommende myndighet i hver medlemsstat, i samsvar med direktiv 70/156/EØF.
- b) Opplysningspakken som formidles av nasjonale vedkommende myndigheter på området, kan inneholde data som er spesifikke for flere ulike versjoner. Det er derfor viktig å bestemme nøyaktig hvilke opplysninger i opplysningspakken som gjelder en ny personbil som hører under dette vedtaks virkeområde. Data for en bestemt versjon skal derfor utvelges på grunnlag av kjøretøyets type-, variant- og versjonsnumre slik de framgår av samsvarssertifikatet. Samsvarssertifikatet skal alltid inneholde data om en spesifikk versjon av en gitt kjøretøytype.

3. *Mulige feilkilder*

- a) Uthenting av versjonsspesifikke data fra typegodkjenningsdokumentasjonen

Det finnes to store, mulige feilkilder knyttet til bruk av typegodkjenningsdokumentasjonen som kilde for overvåkingsdata i henhold til dette vedtak. Feil kan oppstå for det første når data fra produsentens informasjonsmappe i papirformat skal konverteres til elektronisk format til bruk i databasen med typegodkjenningsdata. Menneskelig svikt er ofte årsaken til slike feil. For det annet kan feil oppstå når informasjonselementer hentes ut av typegodkjenningsdatabasene. Data for riktig versjon bør i slike databaser angis ved den unike kombinasjonen av type-, variant- og versjonsnumre som finnes i samsvarssertifikatet.

- b) Overføring av data fra samsvarssertifikatet til en elektronisk registreringsfil

Ved registrering av nye personbiler er det fare for at det kan oppstå registreringsfeil når data hentes fra samsvarssertifikatet (papirformat) og legges inn i en elektronisk registreringsfil. Den mest sannsynlige feilkilden er menneskelig svikt.

- c) Automatisk overføring av data fra produsenten til registreringsmyndighetene

I visse medlemsstater bes produsentene om å overføre data elektronisk fra samsvarssertifikatet til registreringsmyndighetene (eller direkte til registreringsfilen). Det er selvfølgelig fare for at uriktige data overføres, og systemene bør derfor valideres.

VEDLEGG III

Framgangsmåter for å bestemme hvilke data som skal registreres ved overvåking av CO₂-utslipp fra nye personbiler

Dette vedlegget omhandler hvilke overvåkingsdata som skal oversendes Kommisjonen. Overvåkingsdataene skal genereres på grunnlag av rådata innhentet under den første registreringen av nye personbiler (se listen i vedlegg I), etter beregningsmetodene beskrevet nedenfor. Det nøyaktige formatet for oversending av disse dataene til Kommisjonen er gjengitt i vedlegg IV.

Bare drivstoffene og framdriftssystemene nevnt i Fellesskapets regelverk om typegodkjenning av kjøretøyer skal tas i betraktning på det nåværende tidspunkt. Bare opplysninger om nye personbiler som ikke tidligere har vært registrert i Fellesskapet skal omfattes av denne overvåkingsordningen. Personbiler som allerede har vært registrert i eller utenfor Fellesskapet, skal uttrykkelig utelukkes fra dette vedtaks virkeområde.

1. *Antall nyregistrerte personbiler, beregnet ut fra drivstofftypen som benyttes (N_f)*

For hver drivstofftype (f.eks. bensin og diesel) skal medlemsstatene bestemme antallet nye personbiler som er registrert for første gang på deres territorium. For hver drivstofftype, f , skal antallet nye personbiler som er registrert for første gang angis som N_f .

2. *Gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp fra nyregistrerte personbiler som bruker en gitt drivstofftype ($S_{f,ave}$)*

Gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp for det samlede antall nyregistrerte personbiler som bruker en gitt drivstofftype (angitt som $S_{f,ave}$), skal beregnes ved at de samlede spesifikke CO₂-utslipp fra hvert nyregistrert kjøretøy som bruker en bestemt drivstofftype, S_f , deles på antallet nyregistrerte kjøretøyer som bruker samme drivstofftype N_f .

$$S_{f,ave} = (1/N_f) \cdot \sum S_f$$

3. *Fordeling av nye personbiler etter CO₂-utslipp*

Antallet nyregistrerte personbiler som bruker en bestemt drivstofftype og som hører til hver av gruppene angitt nedenfor, skal registreres. Gruppene for CO₂-utslipp (i g/km) er: < 60, 60-80, 81-100, 101-120, 121-140, 141-160, 161-180, 181-200, 201-250, 251-300, 301-350, 351-450 og > 450.

Dersom $N_{f,c}$ representerer antallet nye kjøretøyer som tilhører en bestemt gruppe CO₂-utslipp, c , og en bestemt drivstofftype, f , beregnes gjennomsnittlig CO₂-utslipp fra slike kjøretøyer $C_{f,c,ave}$, ved å dele det samlede spesifikke CO₂-utslipp fra hvert nytt kjøretøy, $C_{f,c}$, på $N_{f,c}$:

$$C_{f,c,ave} = (1/N_{f,c}) \cdot \sum C_{f,c}$$

4. *Fordeling av nye personbiler etter masse*

Massegruppene er (kg): < 650, 650-750, 751-850, 851-950, 951-1 050, 1 051-1 150, 1 151-1 250, 1 251-1 350, 1 351-1 550, 1 551-1 750, 1 751-2 000, 2 001-2 250, 2 251-2 500, 2 501-2 800 og > 2 800. For hver av gruppene skal antall nyregistrerte personbiler som bruker en bestemt drivstofftype, deres gjennomsnittsmasse samt deres gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp registreres.

Dersom $N_{f,m}$ representerer antallet nye kjøretøyer som hører under en massegruppe m og som bruker en drivstofftype f , beregnes gjennomsnittsmassen for disse kjøretøyene, $M_{f,m,ave}$, ved å dele summen av massen til hvert kjøretøy, $M_{f,m}$, på $N_{f,m}$:

$$M_{f,m,ave} = (1/N_{f,m}) \cdot \sum M_{f,m}$$

I samsvar med dette vil det gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslippet for disse kjøretøyene være, dersom $S_{f,m}$ representerer det spesifikke CO₂-utslippet fra hvert kjøretøy som hører under en bestemt massegruppe og som bruker en bestemt drivstofftype:

$$S_{f,m,ave} = (1/N_{f,m}) \cdot \sum S_{f,m}$$

5. *Fordeling av nyregistrerte personbiler etter største netto effekt*

Gruppene for største netto effekt er (Kw): < 30, 30-40, 41-50, 51-60, 61-70, 71-80, 81-90, 91-100, 101-110, 111-120, 121-130, 131-140, 141-150, 151-160, 161-170, 171-180, 181-200, 201-250, 251-300 og > 300. For hver av gruppene skal antall nyregistrerte personbiler som bruker en bestemt drivstofftype, deres gjennomsnittlige største netto effekt samt deres gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp registreres.

Dersom $N_{f,p}$ representerer antallet nye kjøretøyer som hører under en effektgruppe p og som bruker en drivstofftype f , beregnes største netto effekt for disse kjøretøyene, $P_{f,p,ave}$, ved å dele summen av verdiene for hvert nye kjøretøys største netto effekt, $P_{f,p}$, på $N_{f,p}$:

$$P_{f,p,ave} = (1/N_{f,p}) \cdot \sum P_{f,p}$$

I samsvar med dette vil det gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslippet for disse kjøretøyene være, dersom $S_{f,p}$ representerer det spesifikke CO₂-utslippet fra hvert kjøretøy som hører under en bestemt gruppe for største netto effekt og som bruker en bestemt drivstofftype:

$$S_{f,p,ave} = (1/N_{f,p}) \cdot \sum S_{f,p}$$

6. *Fordeling av nyregistrerte personbiler etter slagvolum*

Slagvolumgruppene er (cm³): < 700, 700-800, 801-900, 901-1 000, 1 001-1 100, 1 101-1 200, 1 201-1 300, 1 301-1 400, 1 401-1 500, 1 501-1 600, 1 601-1 700, 1 701-1 800, 1 801-1 900, 1 901-2 000, 2 001-2 100, 2 101-2 200, 2 201-2 400, 2 401-2 600, 2 601-2 800, 2 801-3 000, 3 001-3 500, 3 501-4 500, > 4 500. For hver av gruppene skal antall kjøretøyer som bruker en bestemt drivstofftype, deres gjennomsnittlige slagvolum samt deres gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp registreres.

Dersom $N_{f,c}$ representerer antallet nye kjøretøyer som hører under en slagvolumgruppe c og som bruker en drivstofftype f , beregnes gjennomsnittlig slagvolum for disse kjøretøyene, $C_{f,c,ave}$, ved å dele summen av hvert kjøretøys slagvolum, $C_{f,c}$, med $N_{f,c}$:

$$C_{f,c,ave} = (1/N_{f,c}) \cdot \sum C_{f,c}$$

I samsvar med dette vil det gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp for disse kjøretøyene være, dersom $S_{f,c}$ representerer det spesifikke CO₂-utslippet fra hvert kjøretøy som hører under en bestemt slagvolumgruppe og som bruker en bestemt drivstofftype:

$$S_{f,c,ave} = (1/N_{f,c}) \cdot \sum S_{f,c}$$

VEDLEGG IV

Format for overvåkingsdataene som skal oversendes Kommisjonen

Dette vedlegget gir en generell beskrivelse av formatet medlemsstatene skal benytte ved oversending til Kommisjonen av overvåkingsdataene beregnet i henhold til metodene angitt i vedlegg III.

1. *Gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp fra alle nyregistrerte personbiler som bruker en bestemt drivstofftype*

Medlemsstatene skal for hver drivstofftype angi antallet nyregistrerte personbiler og deres gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp. Dataene skal framlegges i form av en tabell som vist nedenfor, der verdiene for CO₂-utslipp skal avrundes til nærmeste hele tall.

Drivstofftype	Antall nyregistrerte personbiler	Gjennomsnittlige spesifikke CO ₂ -utslipp (g/km)
Bensin
Diesel
...	...	

2. *Gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp fra kjøretøyer som er fra samme produsent og som bruker en bestemt drivstofftype*

Dataene som gjelder alle nyregistrerte personbiler skal grupperes etter produsent, og videre undergrupperes etter drivstofftype (for eksempel bensin eller diesel). Medlemsstatene skal for hver undergruppe angi gjennomsnittet for alle spesifikke CO₂-utslipp, og det antall personbiler dette gjennomsnittet er beregnet på grunnlag av. De påkrevde data skal oversendes i form av en tabell, som vist nedenfor. Også der skal verdiene for CO₂-utslipp avrundes til nærmeste hele tall.

Produsent	Drivstofftype	Antall nyregistrerte personbiler	Gjennomsnittlige spesifikke CO ₂ -utslipp (g/km)
...	Bensin
...	Diesel
...	

3. *Fordeling av samlet antall nye personbiler etter CO₂-utslipp*

Medlemsstatene skal for hver enkelt drivstofftype framlegge antall nye personbiler registrert i hver av de enkelte gruppene for CO₂-utslipp, per produsent og for samlet antall produsenter, som vist nedenfor.

Produsent													
Drivstofftype	Antall nyregistrerte personbiler i hver gruppe for CO ₂ -utslipp (g/km)												
	< 60	60-80	81-100	101-120	121-140	141-160	161-180	181-200	201-250	251-300	301-350	351-450	> 450
Bensin													
Gjennom-snittlige CO ₂ -utslipp													
Diesel													
Gjennom-snittlige CO ₂ -utslipp													

Sum for alle produsentene

Drivstofftype	Antall nyregistrerte personbiler i hver gruppe for CO ₂ -utslipp (g/km)												
	< 60	60-80	81-100	101-120	121-140	141-160	161-180	181-200	201-250	251-300	301-350	351-450	> 450
Bensin													
Gjennom-snittlig CO ₂ -utslipp													
Diesel													
Gjennom-snittlig CO ₂ -utslipp													

4. *Fordeling av nye personbiler etter vekt, effekt og slagvolum*

For hver av kjøretøyparemetrene masse, effekt og slagvolum er det bestemt grupper, og sammenlagte data for hver gruppe skal oversendes. De påkrevde data for hver produsent og for produsentene samlet skal være gjennomsnittlige kjennetegn (masse, effekt, slagvolum) og gjennomsnittlig spesifikt CO₂-utslipp for personbilene i hver gruppe. Verdiene for masse, effekt og slagvolum samt spesifikke CO₂-utslipp skal oppgis avrundet til nærmeste hele tall.

Producent		Slagvolum (cm ³) for nye personbiler																								
Drivstofftype/parameter		< 700	700-800	801-900	901-1000	1001-1100	1101-1200	1201-1300	1301-1400	1401-1500	1501-1600	1601-1700	1701-1800	1801-1900	1901-2000	2001-2100	2101-2200	2201-2400	2401-2600	2601-2800	2801-3000	3001-3500	3501-4500	>4500		
Bensin	Antall kjøretøyer																									
	Gjennomsnittlig effekt																									
	Gjennomsnittlig CO ₂ -utslipp																									
Diesel	Antall kjøretøyer																									
	Gjennomsnittlig effekt																									
	Gjennomsnittlig CO ₂ -utslipp																									

Producent		Slagvolum (cm ³) for nye personbiler																								
Drivstofftype/parameter		< 700	700-800	801-900	901-1000	1001-1100	1101-1200	1201-1300	1301-1400	1401-1500	1501-1600	1601-1700	1701-1800	1801-1900	1901-2000	2001-2100	2101-2200	2201-2400	2401-2600	2601-2800	2801-3000	3001-3500	3501-4500	>4500		
Bensin	Antall kjøretøyer																									
	Gjennomsnittlig effekt																									
	Gjennomsnittlig CO ₂ -utslipp																									
Diesel	Antall kjøretøyer																									
	Gjennomsnittlig effekt																									
	Gjennomsnittlig CO ₂ -utslipp																									

Samlet for alle produsentene

KOMMISJONSVEDTAK

2002/EØS/23/36

av 17. november 2000

om et spørreskjema til medlemsstatenes rapporter om gjennomføring av direktiv 1999/31/EF om deponering av avfall(*)

[meddelt under nummer K(2000) 3318]

(2000/738/EF)

KOMMISJONEN FOR DE EUROPEISKE FELLESSKAP
HAR —under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske
fællesskap,under henvisning til rådsdirektiv 1999/31/EF av 26. april 1999
om deponering av avfall⁽¹⁾, særlig artikkel 15, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) I henhold til artikkel 15 i direktiv 1999/31/EF skal medlemsstatene oversende Kommisjonen en rapport om gjennomføringen av direktivet.
- 2) Rapporten skal utarbeides på grunnlag av et spørreskjema eller et mønster utformet av Kommisjonen etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 6 i rådsdirektiv 91/692/EØF⁽²⁾.
- 3) Den første rapporten skal omfatte tidsrommet fra 16. juli 2001 til 2003.

- 4) Tiltakene fastsatt i dette vedtak er i samsvar med uttalelse fra komiteen nedsatt ved artikkel 6 i direktiv 91/692/EØF —

GJORT DETTE VEDTAK:

Artikkel 1

Spørreskjemaet i vedlegget vedtas.

Artikkel 2

Dette vedtak er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel, 17. november 2000.

For Kommisjonen
Margot WALLSTRÖM
Medlem av Kommisjonen

(*) Denne fællesskapsrettsakten, kunngjort i EFT L 298 av 25.11.2000, s. 24, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 122/2001 av 28. september 2001 om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø), se EØS-tillegget til De Europeiske Fællesskaps Tidende nr. 60 av 6.12.2001, s. 35.

⁽¹⁾ EFT L 182 av 16.7.1999, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 377 av 23.12.1991, s. 48.

VEDLEGG

SPØRRESKJEMA

til medlemsstatenes rapporter om innarbeiding og gjennomføring av direktiv 99/31/EF om deponering av avfall

Det er ikke nødvendig å gjenta opplysninger som allerede er gitt, men vennligst angi hvor og når opplysningene ble gitt.

I. Innarbeiding i nasjonal lovgivning

1. Hvilke gjeldende lover og forskrifter innarbeider direktivet i nasjonal lovgivning? Også medlemsstater der regionale myndigheter har ansvar for å utarbeide bestemmelser om avfallsdeponering skal oppgi disse bestemmelsene. Vennligst angi nøyaktig hvor hver enkelt bestemmelse i direktivet er innarbeidet i nasjonal lovgivning.
2. Gi alminnelige opplysninger om bruken av oppsamlet gass fra fyllplasser for å produsere energi, herunder tiltak som omfatter oppsamling, behandling og bruk av gass fra fyllplasser for å redusere til et minimum skaden på eller forringelsen av miljøet samt faren for menneskers helse.
3. Gi en alminnelig beskrivelse av tiltakene som er iverksatt for å redusere til et minimum ulempene og farene nevnt i vedlegg I nr. 5.
4. Er det utarbeidet lister over eller kriterier for hvilke avfallstyper som mottas eller avvises i hver fyllplasskategori? Dersom ja, er disse listene eller kriteriene samt opplysninger om grenseverdier og analysemetoder sendt til Kommissjonen?
5. Opplys hvilken metode som er benyttet for innsamling av meteorologiske data som beskrevet i vedlegg III nr. 2.
6. Gi en kort beskrivelse av det alminnelige systemet for overvåking av sigevann, overflatevann, mulige gassutslipp og atmosfærisk trykk som beskrevet i vedlegg III nr. 3.
7. Gi alminnelige opplysninger om fyllplasser der det ikke anses for nødvendig å måle volumet og sammensetningen av overflatevann som beskrevet i vedlegg II nr. 3.

II. Gjennomføring av direktivet

1. Har medlemsstaten gjort bruk av muligheten nevnt i artikkel 3 nr. 3 (ikke-farlig avfall bortsett fra inert avfall som stammer fra leting etter og utvinning, behandling og lagring av mineralressurser samt fra drift av steinbrudd)?
Dersom ja, gi en nærmere beskrivelse av unntakene.
2. Har medlemsstaten gjort bruk av muligheten nevnt i artikkel 3 nr. 4 (øyer og isolerte bosettinger)?
Dersom ja, gi en nærmere beskrivelse av unntakene, herunder opplysninger om mengder og om mulig hvilke typer avfall som deponeres i slike anlegg.
3. Har medlemsstaten gjort bruk av muligheten nevnt i artikkel 3 nr. 5 (lagring under jorden)?
Dersom ja, gi en nærmere beskrivelse av lagringsanleggene og unntakene samt opplysninger om mengder og om mulig hvilke typer avfall som deponeres i slike anlegg.
4. a) Er det utarbeidet en nasjonal strategi som beskrevet i artikkel 5 nr. 1 for reduksjon av biologisk nedbrytbart avfall som deponeres på fyllplasser, og er strategien meddelt Kommissjonen?
Dersom nei, angi hvorfor.
b) Angi hvilke typer avfall som på nasjonalt plan klassifiseres som biologisk nedbrytbart avfall og hvilke typer avfall som klassifiseres som biologisk nedbrytbart kommunalt avfall. c) Beskriv hvilke erfaringer som er gjort med den praktiske gjennomføringen av strategien.
d) Oppgi mengden av biologisk nedbrytbart kommunalt avfall (i tonn, om mulig etter avfallsstrømmer) som er produsert i 1995 (eventuelt siste år før 1995 som det foreligger standardiserte Eurostat-data for).
e) Oppgi mengden av biologisk nedbrytbart kommunalt avfall og annet biologisk nedbrytbart avfall (begge i tonn, om mulig etter avfallsstrømmer) som er deponert på fyllplasser hvert år i rapporteringsperioden.
f) Hvilke tilpasninger av strategien overveies?

5. Angi antall eksisterende fyllplasser:

	Fyllplassfor farlig avfall	Fyllplassfor ikke-farlig avfall	Fyllplass for inert avfall	Annet*
Totalt antall eksisterende fyllplasser				
Antall av disse fyllplassene som er i samsvar med direktivet				
Antall fyllplasser som er avsluttet (ingen deponering lenger) etter 16. juli 2001				
Antall fyllplasser som er utstyrt på nytt				
Gjenværende kapasitet (tonn)				

* Om nødvendig, inntil slutten av overgangsperioden: Oppgi typen fyllplass.

6. Hvilke tiltak er truffet for å sikre at bestemmelsene i artikkel 10 om kostnader ved deponering av avfall oppfylles?
7. Gi en alminnelig beskrivelse av tiltakene som er truffet i samsvar med artikkel 13 for å unngå skadevirkninger på miljøet etter at fyllplasser er avsluttet.
8. Gi en kort beskrivelse av framgangsmåten for planlegging av fyllplasser med hensyn til vedlegg I nr. 1 (plassering av fyllplassen).
9. Gi en alminnelig beskrivelse av hvilke tekniske tiltak som er truffet for å sikre at kravene i vedlegg I nr. 2 (vannkontroll og sigevannshåndtering) oppfylles.
10. Er det fastsatt alminnelige eller særlige krav til fyllplasser for inert avfall som beskrevet i vedlegg I?
11. Er det blitt lempet på kravene fastsatt i vedlegg I nr. 3.2 og 3.3 for bestemte fyllplasser? Dersom ja, gi alminnelige opplysninger om de aktuelle fyllplassene.

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSDIREKTIV 98/30/EF

2002/EØS/23/37

av 22. juni 1998

om felles regler for det indre marked for naturgass(*)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 57 nr. 2, artikkel 66 og artikkel 100 A,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen⁽¹⁾,

under henvisning til uttalelse fra Den økonomiske og sosiale komité⁽²⁾,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 189 B⁽³⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) I henhold til traktatens artikkel 7 A skal det indre marked utgjøre et område uten indre grenser, der fritt varebytte og fri bevegelse for personer, tjenester og kapital er sikret. Det må treffes tiltak for å fortsette gjennomføringen av det indre marked.
- 2) I henhold til traktatens artikkel 7 C må det tas hensyn til at visse staters økonomi står på forskjellig utviklingstrinn, men at unntak skal være av midlertidig karakter og medføre færrest mulig forstyrrelser på det felles marked.
- 3) Innføringen av et konkurransepreget marked for naturgass er en viktig faktor for gjennomføringen av det indre energimarked.

- 4) Rådskdirektiv 91/296/EØF av 31. mai 1991 om transitt av naturgass gjennom overføringsnett⁽⁴⁾ og rådskdirektiv 90/377/EØF av 29. juni 1990 om innføring av en framgangsmåte i Fellesskapet som sikrer åpenhet om prisene på gass og elektrisk kraft til sluttbrukere i industrien⁽⁵⁾, utgjør et første trinn i gjennomføringen av det indre marked for naturgass.
- 5) Det er nå nødvendig å treffe ytterligere tiltak for å innføre det indre marked for naturgass.
- 6) Bestemmelsene i dette direktiv berører ikke en full anvendelse av traktaten, særlig bestemmelsene om fritt varebytte i det indre marked samt konkurransereglene, og fratar ikke Kommisjonen myndighet som den er tildelt ved traktaten.
- 7) Det indre marked for naturgass må gjennomføres gradvis, slik at industrien kan tilpasse seg den nye situasjonen på en fleksibel og ordnet måte, og slik at det tas hensyn til de ulike markedsstrukturene i medlemsstatene.
- 8) Innføringen av det indre marked i naturgassektoren bør fremme sammenkoplingen av og samdriftsevnen for systemene, for eksempel gjennom forenlige gasskvaliteter.
- 9) Det må vedtas et visst antall felles bestemmelser for naturgassektorens organisering og virkemåte. I henhold til nærhetsprinsippet skal disse bestemmelsene være bare alminnelige prinsipper som utgjør en ramme, mens det overlates til medlemsstatene å vedta gjennomføringsregler, slik at hver enkelt medlemsstat kan beholde eller velge den ordningen som er best tilpasset en bestemt situasjon, særlig med hensyn til tillatelser og overvåking av forsyningskontrakter.

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EFT L 245 av 4.9.1998, s. 43, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 123/2001 av 26. oktober 2001 om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø), se EØS-tillegget til De Europaiske Fellesskaps Tidende nr. 60 av 6.12.2001, s. 36.

⁽¹⁾ EFT C 65 av 14.3.1992, s. 14 og EFT C 123 av 4.5.1994, s. 26.

⁽²⁾ EFT C 73 av 15.3.1993, s. 31 og EFT C 195 av 18.7.1994, s. 82.

⁽³⁾ Europaparlamentsuttalelse av 17. november 1993 (EFT C 329 av 6.12.1993, s. 182), Rådets felles holdning (EF) nr. 17/98 av 12. februar 1998 (EFT C 91 av 26.3.1998, s. 46) og Europaparlamentsbeslutning av 30. april 1998 (EFT C 152 av 18.5.1998). Rådsbeslutning av 11. mai 1998.

⁽⁴⁾ EFT L 147 av 12.6.1991, s. 37. Direktivet sist endret ved direktiv 95/49/EF (EFT L 233 av 30.9.1995, s. 86).

⁽⁵⁾ EFT L 185 av 17.7.1990, s. 16. Direktivet sist endret ved tilredelsesakten av 1994.

- 10) Eksterne forsyninger av naturgass er av særlig betydning for innkjøp av naturgass i de medlemsstater som er svært importavhengige.
- 11) Som hovedregel bør foretak i naturgassektoren kunne utøve sin virksomhet uten å bli forskjellsbehandlet.
- 12) For enkelte medlemsstater kan det være nødvendig å pålegge forpliktelser til å yte offentlige tjenester for å ivareta forsyningssikkerheten og vernet av forbrukere og miljø, som den frie konkurranse etter deres oppfatning ikke nødvendigvis kan sikre alene.
- 13) Langsiktig planlegging kan være et av midlene til å oppfylle slike forpliktelser til å yte offentlige tjenester, idet det tas hensyn til at tredjemenn eventuelt vil søke om adgang til systemet. Medlemsstatene kan overvåke «take-or-pay»-kontrakter som inngås, for å følge forsynings-situasjonen.
- 14) I traktatens artikkel 90 nr. 1 pålegges medlemsstatene å overholde konkurransereglene med hensyn til offentlige foretak og foretak som medlemsstatene gir særretter eller eneretter.
- 15) I henhold til traktatens artikkel 90 nr. 2 er foretak som er blitt pålagt å utføre tjenester av allmenn økonomisk interesse, underlagt nevnte regler på særlige vilkår. Gjennomføringen av dette direktiv vil få innvirkning på virksomheten til disse foretakene. Som fastsatt i artikkel 3 nr. 3 er medlemsstatene særlig fritatt for å anvende artikkel 4 på sin infrastruktur for distribusjon, for ikke juridisk eller faktisk å hindre oppfyllelsen av forpliktelsene gassforetakene er pålagt av allmenn økonomisk interesse.
- 16) Medlemsstatene må derfor, når de pålegger foretak i naturgassektoren forpliktelser til å yte offentlige tjenester, overholde relevante regler i traktaten som fortolket av De europeiske fællesskaps domstol.
- 17) Det bør innføres grunnleggende kriterier og framgangsmåter for tillatelsene som medlemsstatene kan gi for bygging eller drift av de aktuelle anleggene innenfor rammen av sine nasjonale systemer. Disse bestemmelsene bør ikke berøre gjeldende bestemmelser i den nasjonale lovgivning om krav om tillatelse til bygging eller drift av de aktuelle anleggene. Dette kravet bør imidlertid ikke føre til at konkurransen mellom foretakene på dette området begrenses.
- 18) Europaparlaments- og rådsvedtak 1254/96/EF av 5. juni 1996 om fastsettning av eit sett retningslinjer for transeuropeiske nett i energisektoren⁽¹⁾ bidrar til å utvikle integrerte infrastrukturer i naturgassektoren.
- 19) De tekniske reglene for drift av systemene og de direkte linjene skal være oversiktlige og sikre samdriftsevnen mellom systemene.
- 20) Det bør vedtas grunnleggende regler for overføringsforetak, lagringsforetak og foretak for flytende naturgass samt distribusjonsforetak og forsyningsforetak.
- 21) Det må fastsettes at vedkommende myndigheter skal ha tilgang til foretakenes internregnskaper, samtidig som fortroligheten ivaretas.
- 22) Regnskapene for alle integrerte naturgassforetak bør være svært oversiktlige. Det bør føres atskilte regnskaper for ulike typer virksomhet når dette er nødvendig for å unngå forskjellsbehandling, krysssubsidiering eller annen konkurransevridning, samtidig som det i relevante tilfeller tas hensyn til at overføring i regnskaps-sammenheng omfatter regassifisering. Det er ikke grunn til å kreve atskilte regnskaper for juridiske enheter som børser eller terminmarkeder som ut over slik forretningsvirksomhet ikke ivaretar noen av et naturgassforetaks funksjoner. Et integrert regnskap for utvinning av hydrokarboner og tilknyttet virksomhet kan være blant dokumentene som kreves i henhold til dette direktiv, for regnskapsføringen for virksomhet som ikke omfatter gass. De relevante opplysninger nevnt i artikkel 23 nr. 3 skal eventuelt omfatte regnskapsopplysninger om oppstrømsgassrørledninger.
- 23) I samsvar med dette direktiv bør adgangen til systemet være åpen og føre til en tilstrekkelig og eventuelt sammenlignbar grad av åpning av markedene i ulike medlemsstater. Åpningen av markedene bør imidlertid

⁽¹⁾ EFT L 161 av 29.6.1996, s. 147. Vedtaket sist endret ved vedtak 1047/97/EF (EFT L 152 av 11.6.1997, s. 12).

ikke skape unødvendig ubalanse i foretakenes konkurransemessige stilling i de ulike medlemsstatene.

- 24) På grunn av mangfoldet i strukturene og systemenes særtrekk i medlemsstatene, bør det fastsettes ulike framgangsmåter for adgang til systemene, som skal forvaltes i samsvar med objektive, oversiktlige og ikke-diskriminerende kriterier.
- 25) For å skape et konkurransepreget marked i naturgasssektoren, bør det sørges for adgang til oppstrømsgassrørledningsnett. For slik adgang til oppstrømsgassrørledningsnett bør det fastsettes en særskilt behandling som særlig skal ta hensyn til de økonomiske, tekniske og driftsmessige særtrekkene som gjelder for slike nett. Bestemmelsene i dette direktiv berører på ingen måte nasjonale skattemessige bestemmelser.
- 26) Det bør fastsettes bestemmelser om tillatelse for og opprettelse og bruk av direkte linjer.
- 27) Det bør fastsettes beskyttelsesklausuler og framgangsmåter for tvisteløsning.
- 28) Ethvert misbruk av en dominerende stilling og enhver aggressiv atferd bør unngås.
- 29) Fordi enkelte medlemsstater vil kunne få særlige vanskeligheter med å tilpasse sine systemer, bør det fastsettes midlertidige unntak.
- 30) Det er en realitet på markedet at det er inngått langsiktige «take-or-pay»-kontrakter for å sikre medlemsstatenes gassforsyning. Det bør særlig fastsettes unntak fra visse bestemmelser i dette direktiv for naturgassforetak som har eller vil få store økonomiske vanskeligheter som følge av forpliktelsene de er pålagt i henhold til «take-or-pay»-kontrakter. Slike unntak bør ikke innvirke på formålet for dette direktiv, som er å liberalisere det indre marked for naturgass. Enhver «take-or-pay»-kontrakt som inngås eller fornyes etter at dette direktiv har trådt i kraft, bør inngås med forsiktighet slik at de ikke er til

hinder for en vesentlig åpning av markedet. Slike unntak bør derfor være begrenset i tid og omfang, og innrømmes på oversiktlige vilkår under Kommissjonens tilsyn.

- 31) Det er nødvendig med særbestemmelser for markeder og investeringer i andre områder som ennå ikke er fullt utviklet. Unntak til fordel for slike markeder og områder bør være begrenset i tid og omfang. For å oppnå oversiktighet og ensartethet, bør Kommissjonen spille en sentral rolle når slike unntak innrømmes.
- 32) Dette direktiv utgjør et nytt trinn i liberaliseringen. Etter iverksettingen vil det imidlertid gjenstå hindringer for handelen med naturgass mellom medlemsstatene. I lys av de erfaringer som er gjort, bør det framlegges forslag til bedring av virkemåten til det indre marked for naturgass —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

KAPITTEL I

VIRKEOMRÅDE OG DEFINISJONER

Artikkel 1

I dette direktiv fastsettes felles regler for overføring, distribusjon, forsyning og lagring av naturgass. Det fastsettes nærmere regler for naturgassektorens organisering og virkemåte, herunder flytende naturgass (LNG), markedsadgang og drift av systemene samt kriterier og framgangsmåter som skal anvendes ved tildeling av tillatelser til å overføre, distribuere, forsyne og lagre naturgass.

Artikkel 2

I dette direktiv menes med:

- 1) «naturgassforetak»: enhver fysisk eller juridisk person som ivaretar minst én av følgende funksjoner: produksjon, overføring, distribusjon, forsyning, innkjøp eller lagring av naturgass, herunder LNG, og som har ansvar for de forretningsmessige og tekniske oppgaver og/eller vedlikehold tilknyttet disse funksjonene, med unntak av slutt kunder,

- 2) «oppstrømsgassrørledningsnett»: enhver gassrørledning eller ethvert gassrørledningsnett som drives og/eller opprettes innenfor rammen av et olje- eller gassproduksjonsprosjekt, eller som brukes for å overføre naturgass fra ett eller flere produksjonsanlegg av denne typen, til et behandlingsanlegg, en behandlingsterminal eller en endelig ilandføringsterminal,
- 3) «overføring»: transport av naturgass gjennom et annet høytrykksgassrørledningsnett enn oppstrømsgassrørledningsnettet, med sikte på levering til kunder,
- 4) «overføringsforetak»: enhver fysisk eller juridisk person som utfører overføringen,
- 5) «distribusjon»: overføring av naturgass gjennom lokale eller regionale gassrørledningsnett, med sikte på levering til kunder,
- 6) «distribusjonsforetak»: enhver fysisk eller juridisk person som utfører distribusjonen,
- 7) «forsyning»: levering og/eller salg av naturgass til kunder, herunder LNG,
- 8) «forsyningsforetak»: enhver fysisk eller juridisk person som utfører forsyningen,
- 9) «lagringsanlegg»: et anlegg som brukes til lagring av naturgass, og som eies og/eller drives av et naturgassforetak, unntatt den del som brukes til produksjonsvirksomhet,
- 10) «lagringsforetak»: enhver fysisk eller juridisk person som foretar lagringen,
- 11) «LNG-anlegg»: en terminal som brukes til omdanning av naturgass til væske eller lossing, lagring eller regassifisering av LNG,
- 12) «system»: ethvert overførings- og/eller distribusjonsnett og/eller ethvert LNG-anlegg som eies og/eller drives av et naturgassforetak, herunder dettes anlegg som yter tilknyttede tjenester og tilknyttede foretaks anlegg som er nødvendige for å gi adgang til overføring og distribusjon,
- 13) «samkjøringsnett»: et visst antall systemer som er koplet sammen,
- 14) «direkte linje»: en gassrørledning for overføring av naturgass, som supplerer samkjøringsnettet,
- 15) «integrrert naturgassforetak»: et vertikalt eller horisontalt integrrert foretak,
- 16) «vertikalt integrrert foretak»: et naturgassforetak som utfører minst to av følgende operasjoner: produksjon, overføring, distribusjon, forsyning eller lagring av naturgass,
- 17) «horisontalt integrrert foretak»: et foretak som utfører minst én av følgende operasjoner: produksjon, overføring, distribusjon, forsyning eller lagring av naturgass, og i tillegg en virksomhet som ikke omfatter gass,
- 18) «tilknyttet foretak»: et tilknyttet foretak i henhold til artikkel 41 i sjuende rådsdirektiv 83/349/EØF av 13. juni 1983 med hjemmel i traktatens artikkel 54 paragraf 3 bokstav g) om konsoliderte regnskaper⁽¹⁾, og/eller et tilknyttet foretak i henhold til artikkel 33 nr. 1 i nevnte direktiv og/eller et foretak som tilhører de samme aksjonærer,
- 19) «systembruger»: enhver fysisk eller juridisk person som forsyner eller forsynes fra et system,
- 20) «kunder»: grossister eller slutt kunder samt naturgassforetak som kjøper naturgass,
- 21) «sluttkunde»: en forbruker som kjøper naturgass til eget bruk,
- 22) «grossist»: dersom medlemsstatene anerkjenner deres eksistens, enhver fysisk eller juridisk person som kjøper eller selger naturgass, og som ikke ivaretar overførings- eller distribusjonsfunksjoner innenfor eller utenfor systemet der vedkommende er etablert,
- 23) «långsiktig planlegging»: planlegging på lang sikt av naturgassforetakenes forsynings- og overføringskapasitet med sikte på å dekke systemets etterspørsel etter naturgass, spre kildene og sikre forsyning til forbrukerne,
- 24) «markert under oppbygging»: en medlemsstat der den første kommersielle forsyningen i henhold til den første långsiktige kontrakten for forsyning av naturgass fant sted for mindre enn ti år siden,
- 25) «sikkerhet»: både forsyningssikkerhet og teknisk sikkerhet.

⁽¹⁾ EFT L 193 av 18.7.1983, s. 1. Direktivet sist endret ved tiltrædelsesakten av 1994.

KAPITTEL II

ALMINNELIGE REGLER FOR ORGANISERING AV
SEKTOREN*Artikkel 3*

1. Med forbehold for nr. 2 skal medlemsstatene på grunnlag av sin institusjonelle organisering og under behørig hensyn til nærhetsprinsippet sikre at naturgassforetakene drives i samsvar med prinsippene i dette direktiv med sikte på å skape et konkurransepreget marked for naturgass, og de skal ikke forskjellsbehandle slike foretak med hensyn til rettigheter og plikter.

2. Idet det fullt ut tas hensyn til relevante bestemmelser i traktaten, særlig artikkel 90, kan medlemsstatene av hensyn til allmenne økonomiske interesser, pålegge naturgassforetak forpliktelser til å yte offentlige tjenester som kan vedrøre sikkerhet, herunder forsyningsikkerhet, regelmessighet, kvaliteten på og prisen for forsyningene samt miljøvern. Slike forpliktelser skal være klart definert, oversiktlige, ikke-diskriminerende og kontrollerbare; de og eventuelle senere endringer skal omgående offentliggjøres av medlemsstatene og meddeles Kommisjonen. Som et middel til å sikre at forpliktelser til å yte offentlige tjenester som berører forsyningsikkerhet oppfylles, kan de medlemsstater som ønsker det iverksette langsiktig planlegging, der de tar hensyn til at tredjemenn eventuelt vil søke å få adgang til systemet.

3. Medlemsstatene kan vedta ikke å anvende bestemmelsene i artikkel 4 på distribusjon, i den grad anvendelsen av disse bestemmelsene juridisk eller faktisk ville hindre oppfyllelsen av forpliktelsene gassforetakene er pålagt av hensyn til allmenne økonomiske interesser, og i den grad utviklingen av handelen ikke påvirkes i et omfang som strider mot Fellesskapets interesser. Fellesskapets interesser omfatter blant annet konkurranse når det gjelder berettigede kunder, i samsvar med dette direktiv og traktatens artikkel 90.

Artikkel 4

1. Dersom det kreves tillatelse til bygging eller drift av naturgassanlegg (for eksempel lisens, bevilling, konsesjon, avtale eller godkjenning), skal medlemsstatene eller enhver vedkommende myndighet som de utpeker, gi tillatelse til å bygge og/eller drive slike anlegg, gassrørledninger og tilknyttet utstyr på sitt territorium, i samsvar med nr. 2-4. Medlemsstatene eller enhver vedkommende myndighet som de utpeker kan også på samme grunnlag gi tillatelse til forsyning av naturgass og tillatelse til grossister.

2. Dersom medlemsstatene har et tillatelsessystem, skal de fastsette objektive og ikke-diskriminerende kriterier som skal oppfylles av foretak som søker om tillatelse til å bygge og/eller drive naturgassanlegg, eller som søker om tillatelse til å levere naturgass. De ikke-diskriminerende kriteriene og framgangsmåtene for tildeling av tillatelser skal offentliggjøres.

3. Medlemsstatene skal sørge for at begrunnelsen for et avslag på en søknad om tillatelse er objektiv og ikke-diskriminerende, og at den oversendes søkeren. Begrunnelsen for avslaget skal oversendes Kommisjonen til underretning. Medlemsstatene skal utarbeide en framgangsmåte som gir søkeren mulighet til å klage på et slikt avslag.

4. Med sikte på utviklingen av områder som nylig har fått gassforsyning, og en effektiv drift i alminnelighet, kan medlemsstatene, med forbehold for artikkel 20, avslå å gi ny tillatelse til bygging og drift av distribusjonssystemer via gassrørledninger i et bestemt område, når det allerede er opprettet eller planlagt å opprette slike systemer i dette området, og dersom den eksisterende eller planlagte kapasiteten ikke er sprengt.

Artikkel 5

Medlemsstatene skal sørge for at det utarbeides og stilles til rådighet tekniske forskrifter som fastsetter tekniske minstekrav for konstruksjon og drift når det gjelder tilkopling til systemet av LNG-anlegg, lagringsanlegg, andre overførings- eller distribusjonssystemer og direkte linjer. Disse tekniske forskriftene skal sikre samdriftsevnen mellom systemene og være objektive og ikke-diskriminerende. De skal meddeles Kommisjonen i samsvar med artikkel 8 i rådsdirektiv 83/189/EØF av 28. mars 1983 om en informasjonsprosedyre for standarder og tekniske forskrifter⁽¹⁾.

KAPITTEL III

OVERFØRING, LAGRING OG LNG

Artikkel 6

Medlemsstatene skal treffe de tiltak som er nødvendige for at overførings-, lagrings- og LNG-foretak handler i samsvar med bestemmelsene i artikkel 7 og 8.

⁽¹⁾ EFT L 109 av 26.4.1983, s. 8. Direktivet sist endret ved direktiv 96/139/EF (EFT L 32 av 10.2.1996, s. 31).

Artikkel 7

1. Hvert overførings-, lagrings- og/eller LNG-foretak skal på økonomisk akseptable vilkår drive, vedlikeholde og utvikle sikre, pålitelige og effektive anlegg for overføring, lagring og/eller LNG, idet det tas behørig hensyn til miljøet.
2. Overførings-, lagrings- og/eller LNG-foretaket skal ikke under noen omstendighet forskjellsbehandle systembrukere eller grupper av systembrukere, særlig ikke til fordel for egne tilknyttede foretak.
3. Hvert overførings-, lagrings- og/eller LNG-foretak skal utlevere til andre overførings-, lagrings- og/eller distribusjonsforetak tilstrekkelige opplysninger til å sikre at overføring og lagring av naturgass kan foregå på en måte som er forenlig med en sikker og effektiv drift av samkjøringsnettet.

Artikkel 8

1. Hvert overførings-, lagrings- og/eller LNG-foretak skal, med forbehold for artikkel 12 eller enhver annen lovbestemt opplysningsplikt, sørge for fortrolig behandling av forretningsmessig følsomme opplysninger som det mottar i forbindelse med utøvelsen av sin virksomhet.
2. Overføringsforetak skal, innenfor rammen av salg eller kjøp av naturgass utført av dem selv eller et tilknyttet foretak, ikke misbruke forretningsmessig følsomme opplysninger som det har mottatt fra tredjemenn i forbindelse med tildeling av eller forhandling om adgang til systemet.

KAPITTEL IV

DISTRIBUSJON OG FORSYNING*Artikkel 9*

1. Medlemsstatene skal sørge for at distribusjonsforetakene handler i samsvar med artikkel 10 og 11.
2. Medlemsstatene kan pålegge distribusjons- og/eller forsyningsforetakene å forsyne kunder i et gitt område og/eller som tilhører en særskilt gruppe. Tariffen for slike forsyninger kan reguleres, for eksempel for å sikre at slike kunder behandles likt.

Artikkel 10

1. Hvert distribusjonsforetak skal på økonomisk akseptable vilkår drive, vedlikeholde og utvikle et sikkert,

pålitelig og effektivt system, idet det tas behørig hensyn til miljøet.

2. Distribusjonsforetaket skal ikke under noen omstendighet forskjellsbehandle systembrukere eller grupper av systembrukere, særlig ikke til fordel for egne tilknyttede foretak.

3. Hvert distribusjonsforetak skal utlevere til andre distribusjonsforetak og/eller overføringsforetak og/eller lagringsforetak tilstrekkelige opplysninger til å sikre at overføring av gass kan foregå på en måte som er forenlig med en sikker og effektiv drift av samkjøringsnettet.

Artikkel 11

1. Hvert distribusjonsforetak skal, med forbehold for artikkel 12 eller enhver annen lovbestemt opplysningsplikt, sørge for fortrolig behandling av forretningsmessig følsomme opplysninger som det mottar i forbindelse med utøvelsen av sin virksomhet.

2. Distribusjonsforetak skal, innenfor rammen av salg eller kjøp av naturgass utført av dem selv eller et tilknyttet foretak, ikke misbruke forretningsmessig følsomme opplysninger som det har mottatt fra tredjemenn i forbindelse med tildeling av eller forhandling om adgang til systemet.

KAPITTEL V

ATSKILTE OG OVERSIKTLIGE REGNSKAPER*Artikkel 12*

Medlemsstatene eller enhver vedkommende myndighet de utpeker, særlig tvisteløsningsmyndighetene nevnt i artikkel 21 nr. 2 og artikkel 23 nr. 3, skal ha tilgang til regnskapene til naturgassforetak nevnt i artikkel 13 når dette er nødvendig for at de skal kunne utføre sine oppgaver. Medlemsstatene og enhver utpekt vedkommende myndighet, særlig tvisteløsningsmyndighetene, skal sørge for at forretningsmessig følsomme opplysninger behandles fortrolig. Medlemsstatene kan innføre unntak fra fortrolighetsprinsippet dersom det er nødvendig for at vedkommende myndigheter skal kunne utføre sine oppgaver.

Artikkel 13

1. Medlemsstatene skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at naturgassforetakenes regnskaper føres i samsvar med bestemmelsene i nr. 2-5.

2. Uansett eierstruktur og juridisk status skal naturgassforetakene utarbeide, få revidert og offentliggjøre sine årsregnskaper i samsvar med nasjonal lovgivning om aksjeselskapers årsregnskaper, vedtatt i samsvar med fjerde rådsdirektiv 78/660/EØF av 25. juli 1978 med hjemmel i traktatens artikkel 54 paragraf 3 bokstav g) om årsregnskapene for visse selskapsformer⁽¹⁾.

Foretak som ikke er rettslig forpliktet til å offentliggjøre sine årsregnskaper, skal oppbevare et eksemplar av disse på sitt hovedkontor, til rådighet for offentligheten.

3. For å unngå forskjellsbehandling, krysssubsidiering og konkurransevridning skal integrerte naturgassforetak i sine internregnskaper føre atskilte regnskaper for sin virksomhet i forbindelse med overføring, distribusjon og lagring av naturgass, og eventuelt konsoliderte regnskaper for virksomhet som ikke er tilknyttet gass, på samme måte som de måtte ha gjort dersom den aktuelle virksomheten hadde blitt utøvd av atskilte foretak. Internregnskapene skal inneholde en balanse og et resultatregnskap for hver virksomhet.

Når artikkel 16 får anvendelse, og adgang til systemet er basert på en samlet avgift for både overføring og distribusjon, kan regnskapene for overførings- og distribusjonsvirksomheten slås sammen.

4. Foretakene skal i sine internregnskaper angi hvilke regler for fordeling av aktiva og passiva og utgifter og inntekter samt verdiforringelse, med forbehold for gjeldende nasjonale regnskapsregler, som de følger ved utarbeiding av de atskilte regnskapene nevnt i nr. 3. Disse reglene kan endres bare i særskilte tilfeller. Slike endringer skal angis og være behørig begrunnet.

5. I notene til årsregnskapene skal alle transaksjoner av et visst omfang som er gjennomført med tilknyttede foretak angis.

⁽¹⁾ EFT L 222 av 14.8.1978, s. 11. Direktivet sist endret ved direktiv 94/8/EF (EFT L 82 av 25.3.1994, s. 33).

KAPITTEL VI

ADGANG TIL SYSTEMET

Artikkel 14

Ved organisering av adgang til systemet kan medlemsstaten velge å bruke en av eller begge framgangsmåtene nevnt i artikkel 15 og 16. Disse framgangsmåtene skal anvendes etter objektive, oversiktlige og ikke-diskriminerende kriterier.

Artikkel 15

1. Ved forhandlet adgang skal medlemsstatene treffe de tiltak som er nødvendige for at naturgassforetakene og berettigede kunder innenfor eller utenfor det området samkjøringsnett dekker, kan forhandle om adgang til systemet for å inngå forsyningskontrakter med hverandre på grunnlag av frivillige forretningsavtaler. Partene er forpliktet til å forhandle om adgang til systemet i god tro.

2. Kontrakter om adgang til systemet skal forhandles med de berørte naturgassforetakene. Medlemsstatene skal kreve at naturgassforetakene i løpet av det første året etter iverksettelsen av dette direktiv og deretter hvert år, offentliggjør sine viktigste forretningsmessige vilkår for bruken av systemet.

Artikkel 16

Medlemsstater som velger en framgangsmåte med regulert adgang, skal treffe de tiltak som er nødvendige for å gi naturgassforetakene og berettigede kunder innenfor eller utenfor området som dekkes av samkjøringsnett, adgang til systemet på grunnlag av offentliggjorte tariffer og/eller andre vilkår og forpliktelser for bruk av dette systemet. Slik rett til adgang kan gis til berettigede kunder ved å tillate dem å inngå forsyningskontrakter med andre konkurrerende naturgassforetak enn systemets eier og/eller operatør eller et tilknyttet foretak.

Artikkel 17

1. Naturgassforetakene kan nekte adgang til systemet dersom de har kapasitetsmangel eller dersom slik adgang vil hindre dem i å oppfylle forpliktelsene til å yte offentlige tjenester nevnt i artikkel 3 nr. 2 som de er blitt pålagt, eller på grunn av store økonomiske og finansielle vanskeligheter med «take-or-pay»-kontrakter, idet det tas hensyn til kriteriene og framgangsmåtene nevnt i artikkel 25 og den løsning medlemsstaten har valgt i samsvar

med nr. 1 i denne artikkel. Avslaget skal være behørig begrunnet.

2. Medlemsstatene kan treffe de tiltak som er nødvendige for å sikre at et foretak som nekter adgang til systemet på grunn av kapasitetsmangel eller manglende tilkøpling, foretar de nødvendige utbedringer i den grad dette er økonomisk forsvarlig eller dersom en potensiell kunde er villig til å betale for dem. I tilfeller der artikkel 4 nr. 4 anvendes, skal medlemsstatene treffe slike tiltak.

Artikkel 18

1. Medlemsstatene skal utpeke berettigede kunder, det vil si kunder etablert på deres territorium som har rettslig handleevne til å inngå kontrakter om forsyning av naturgass eller kjøpe naturgass i samsvar med artikkel 15 og 16, forutsatt at alle kundene nevnt i nr. 2 i denne artikkel inkluderes.

2. Medlemsstatene skal treffe de tiltak som er nødvendige for å sikre at minst følgende kunder anses som berettigede kunder:

— gassfyrte kraftverk, uansett årlig forbruksnivå; for å sikre likevekt på eget elektrisitetsmarked, kan medlemsstatene imidlertid fastsette en terskel, som ikke må overstige terskelen planlagt for de øvrige sluttkundene, for når kraftvarmeprodusenter skal anses som berettigede kunder. Slike terskler skal meddeles Kommisjonen,

— øvrige slutt kunder som forbruker mer enn 25 millioner kubikkmeter gass per år og per forbrukssted.

3. Medlemsstatene skal sørge for at definisjonen av berettigede kunder nevnt i nr. 1 fører til en åpning av markedet som tilsvarer minst 20 prosent av det samlede årlige gassforbruket på det nasjonale gassmarked.

4. Prosentdelen nevnt i nr. 3 økes til 28 prosent av det samlede årlige gassforbruket på det nasjonale gassmarked fem år etter at dette direktiv har trådt i kraft, og til 33 prosent av nevnte forbruk ti år etter ikrafttredelsen.

5. Dersom definisjonen av berettigede kunder som nevnt i nr. 1 fører til en åpning av markedet på mer enn 30 prosent av det samlede årlige gassforbruket på det nasjonale gassmarked, kan vedkommende medlemsstat endre denne definisjonen, forutsatt at åpningen av markedet ikke synker til under 30 prosent av nevnte forbruk. Medlemsstatene skal endre definisjonen av berettigede kunder på en balansert måte som ikke skaper særlige ulemper for visse typer eller visse grupper

berettigede kunder, men tar hensyn til de eksisterende markedsstrukturene.

6. Medlemsstatene skal treffe følgende tiltak for å sikre en økt åpning av sine markeder for naturgass over et tidsrom på ti år:

— terskelen fastsatt i nr. 2 annet strekpunkt skal, for andre berettigede kunder enn gassfyrte kraftverk, senkes til 15 millioner kubikkmeter per år og per forbrukssted fem år etter at dette direktiv har trådt i kraft, og til fem millioner kubikkmeter per år og per forbrukssted ti år etter ikrafttredelsen,

— prosentdelen nevnt i nr. 5 skal økes til 38 prosent av det samlede årlige gassforbruket på det nasjonale gassmarked fem år etter at dette direktiv har trådt i kraft, og til 43 prosent av nevnte forbruk ti år etter ikrafttredelsen.

7. For markeder under oppbygging får den gradvise åpningen av markedet fastsatt i denne artikkel anvendelse fra det tidspunkt da unntaket nevnt i artikkel 26 nr. 2 utløper.

8. Distribusjonsforetakene skal, dersom de ikke allerede er utpekt som berettigede kunder i henhold til nr. 1, ha rettslig handleevne til å inngå kontrakter om forsyning av naturgass i henhold til artikkel 15 og 16 for den mengden naturgass som forbrukes av de kunder som er utpekt som berettigede innenfor deres distribusjonsnett, for å forsyne disse kundene.

9. Medlemsstatene skal innen 31. januar hvert år offentliggjøre kriteriene for utpeking av berettigede kunder som nevnt i nr. 1. Disse opplysningene skal sammen med alle andre relevante opplysninger som dokumenterer gjennomføringen av en markedsåpning som fastsatt i denne artikkel, oversendes Kommisjonen for offentliggjøring i *De Europeske Fellesskaps Tidende*. Kommisjonen kan be en medlemsstat om å endre sine definisjoner dersom de hindrer en riktig anvendelse av dette direktiv med hensyn til at det indre marked for naturgass skal virke på en tilfredsstillende måte. Dersom den berørte medlemsstaten ikke etterkommer denne anmodningen innen tre måneder, skal det treffes en endelig beslutning etter framgangsmåte I beskrevet i artikkel 2 i rådsbeslutning 87/373/EØF av 13. juli 1987 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen⁽¹⁾.

⁽¹⁾ EFT L 197 av 18.7.1987, s. 33.

Artikkel 19

1. For å unngå skjevheter ved åpningen av gassmarkedene i tidsrommet nevnt i artikkel 28,

- a) skal kontrakter om gassforsyning som inngås i henhold til bestemmelsene i artikkel 15, 16 og 17 med en berettiget kunde i en annen medlemsstats system, ikke være forbudt dersom kunden er ansett som berettiget i begge de berørte systemene,
- b) kan Kommisjonen i tilfeller der transaksjonene nevnt i bokstav a) nektes fordi kunden er berettiget i bare ett av de to systemene, idet det tas hensyn til markedssituasjonen og den felles interesse, pålegge den nektende parten å gjennomføre den ønskede gassforsyning, på anmodning fra medlemsstaten der den berettigede kunden er etablert.

2. Parallelt med framgangsmåten og tidsplanen fastsatt i artikkel 28, og senest når halve tidsrommet fastsatt i nevnte artikkel er utløpt, skal Kommisjonen gjennomgå anvendelsen av nr. 1 bokstav b) i denne artikkel på nytt på grunnlag av markedsutviklingen, idet det tas hensyn til den felles interesse. I lys av erfaringene skal Kommisjonen vurdere situasjonen og avgi rapport om eventuelle skjevheter ved åpningen av gassmarkedene når det gjelder nr. 1 bokstav b).

Artikkel 20

1. Medlemsstatene skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre

- at naturgassforetak som er etablert på deres territorium kan forsyne kundene nevnt i artikkel 18 i dette direktiv via en direkte linje,
- at enhver berettiget kunde av denne typen som er etablert på deres territorium, kan forsynes av naturgassforetakene via en direkte linje.

2. Dersom det kreves tillatelse for opprettelse eller drift av direkte linjer (for eksempel en lisens, bevilling, konsesjon, avtale eller godkjenning), skal medlemsstatene eller enhver vedkommende myndighet som de utpeker, fastsette kriterier for tildeling av tillatelse til å opprette eller drive direkte linjer på deres territorium. Disse kriteriene skal være objektive, oversiktlige og ikke-diskriminerende.

3. Medlemsstatene kan gjøre tillatelse til å opprette en direkte linje betinget enten av at adgang til systemet er blitt nektet på grunnlag av artikkel 17, eller av at det innledes en tvisteløsningsprosedyre i henhold til artikkel 21.

Artikkel 21

1. Medlemsstatene skal sikre at partene forhandler om adgang til systemet i god tro, og at ingen av dem misbruker sin forhandlingsposisjon til å hindre et positivt utfall av forhandlingene.

2. Medlemsstatene skal utpeke en vedkommende myndighet, som må være uavhengig av partene, til raskt å løse tvister i forbindelse med de aktuelle forhandlingene. Myndigheten skal særlig løse tvister i forbindelse med forhandlinger og nektelse av adgang innenfor rammen av dette direktiv. Vedkommende myndighet skal framlegge sine konklusjoner omgående, eller om mulig senest tolv uker etter at tvisten ble innbrakt. Innbringelse av saker for denne myndigheten skal ikke være til hinder for anvendelse av klageadgang fastsatt i fællesskapsretten.

3. Ved tvister på tvers av landegrensene skal tvisteløsningsmyndigheten være den tvisteløsningsmyndighet som dekker systemet til gassforetaket som nekter bruk av eller adgang til systemet. Dersom det aktuelle systemet ved tvister på tvers av landegrensene hører under flere tvisteløsningsmyndigheter, skal disse samrå seg med hverandre for å sikre at bestemmelsene i dette direktiv anvendes på en konsekvent måte.

Artikkel 22

Medlemsstatene skal opprette egnede og effektive mekanismer for regulering, kontroll og oversiktighet for å hindre ethvert misbruk av en dominerende stilling, særlig på bekostning av forbrukerne, og enhver form for aggressiv atferd. I disse mekanismene skal det tas hensyn til bestemmelsene i traktaten, særlig artikkel 86.

Artikkel 23

1. Medlemsstatene skal treffe de tiltak som er nødvendige for å sikre at naturgassforetakene og kunder som skal utpekes som berettigede kunder i henhold til artikkel 18, uansett hvor de befinner seg, i samsvar med denne artikkel kan få adgang til oppstrømsgassrørledningsnett, herunder anlegg som yter tilknyttede tekniske tjenester i forbindelse med slik adgang, unntatt de deler av slike nett og anlegg som brukes til lokal produksjonsvirksomhet ved en forekomst der gassen produseres. Kommisjonen skal underrettes om disse tiltakene i samsvar med bestemmelsene i artikkel 29.

2. Adgangen nevnt i nr. 1 skal gis på en måte som medlemsstaten bestemmer i samsvar med relevant lovgivning. Medlemsstatene skal ha som mål å opprette en rettferdig og åpen adgang, å skape et konkurransepreget marked for

naturgass og å hindre misbruk av en dominerende stilling, idet det tas hensyn til sikkerheten og regelmessige forsyninger, kapasitet som er eller rimeligvis kan stilles til rådighet samt vern av miljøet. Det kan tas hensyn til følgende:

- a) nødvendigheten av å nekte adgang når de tekniske spesifikasjonene er innbyrdes uforenlige og dette problemet ikke kan løses med rimelig innsats,
- b) nødvendigheten av å unngå vanskeligheter som ikke kan overvinnnes med rimelig innsats, og som kan svekke effektiviteten til eksisterende og planlagt produksjon av hydrokarboner, herunder ved forekomster med begrenset økonomisk levedyktighet,
- c) nødvendigheten av å respektere de rimelige og behørig begrunnede behovene til eieren eller operatøren av et oppstrømsgassrørledningsnett for overføring og behandling av gassen, og interessene til de øvrige brukerne av oppstrømsgassrørledningsnettet eller av anlegg for behandling eller håndtering som vil kunne bli berørt, og
- d) nødvendigheten av å anvende, i samsvar med fellesskapsretten, deres lovgivning og administrative framgangsmåter for tildeling av tillatelser til produksjon eller oppstrømsutbygging.

3. Medlemsstatene skal sørge for å innføre en ordning for tvisteløsning som omfatter en myndighet som er uavhengig av partene, og som har tilgang til alle relevante opplysninger, for å gjøre det mulig raskt å løse tvister om adgang til oppstrømsgassrørledningsnett, idet det tas hensyn til kriteriene definert i nr. 2 og antall parter som kan delta i forhandlingene om adgang til slike nett.

4. Ved tvister på tvers av landegrensene skal ordningen for tvisteløsning i den medlemsstaten som har jurisdiksjon over oppstrømsgassrørledningsnettet som det nektes adgang til, anvendes. Dersom det aktuelle nettet ved tvister på tvers av landegrensene hører under flere medlemsstater, skal disse samrå seg med hverandre for å sikre at bestemmelsene i dette direktiv anvendes på en konsekvent måte.

KAPITTEL VII

SLUTTBESTEMMELSER

Artikkel 24

1. Dersom det oppstår en plutselig krise i energimarkedet eller fare for personers fysiske sikkerhet, for utstyr, anlegg eller

systemets integritet, kan en medlemsstat treffe de nødvendige midlertidige beskyttelsestiltak.

2. Disse tiltakene må virke så lite forstyrrende som mulig på det indre markeds virkemåte, og må ikke gå lenger enn det som er strengt tatt nødvendig for å overvinne vanskelighetene som plutselig har oppstått.

3. Den berørte medlemsstat skal umiddelbart underrette de øvrige medlemsstatene om slike tiltak, og samtidig underrette Kommissjonen, som kan beslutte at medlemsstaten skal endre eller oppheve tiltakene, i den grad de skaper konkurransevridning og forstyrrer handelen på en måte som er uforenlig med den allmenne interesse.

Artikkel 25

1. Dersom et naturgassforetak har eller forventer å få store økonomiske og finansielle vanskeligheter på grunn av «take-or-pay»-forpliktelse som det har påtatt seg innenfor rammen av én eller flere kontrakter om kjøp av gass, kan det sende den berørte medlemsstat eller den utpekte vedkommende myndighet en søknad om midlertidig unntak fra bestemmelsene i artikkel 15 og/eller 16. Etter medlemsstatens valg skal søknadene inngis for hvert enkelt tilfelle enten før eller etter at det er nektet adgang til systemet. Medlemsstatene kan også la naturgassforetaket velge om det vil inngi sin søknad før eller etter at det er nektet adgang til systemet. Dersom et naturgassforetak har nektet adgang til systemet, skal søknaden inngis umiddelbart. Søknadene skal være vedlagt alle relevante opplysninger om vanskelighetens art og omfang, og om gassforetakets anstrengelser for å løse problemet.

Dersom det ikke framkommer noen fornuftig løsning, og tatt i betraktning bestemmelsene i nr. 3, kan medlemsstaten eller den utpekte vedkommende myndighet beslutte å innrømme unntak.

2. Medlemsstaten eller den utpekte vedkommende myndighet skal umiddelbart underrette Kommissjonen om sin beslutning om å innrømme et slikt unntak, og vedlegge alle relevante opplysninger om dette. Disse opplysningene kan oversendes Kommissjonen i form av et sammendrag, slik at Kommissjonen kan avgi en velbegrunnet uttalelse. Kommissjonen kan, innen fire uker etter at den mottok underretningen, kreve at den berørte medlemsstaten eller utpekte vedkommende myndighet endrer eller trekker tilbake beslutningen om å innrømme unntak. Dersom den berørte medlemsstaten eller utpekte vedkommende myndighet ikke etterkommer kravet innen fire uker,

skal det treffes en endelig beslutning etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 2 i beslutning 87/373/EØF.

Kommisjonen skal sørge for å behandle forretningsmessig følsomme opplysninger fortrolig.

3. Medlemsstaten eller den utpekte vedkommende myndighet og Kommisjonen skal, når de treffer beslutning om unntakene nevnt i nr. 1, særlig ta hensyn til følgende kriterier:

- a) målet om å skape et konkurransepreget gassmarked,
- b) nødvendigheten av å oppfylle forpliktelser til å yte offentlige tjenester og garantere forsyningsikkerheten,
- c) naturgassforetakets stilling på gassmarkedet og den faktiske konkurransen på dette markedet,
- d) omfanget av de økonomiske og finansielle vanskelighetene til naturgassforetak og overføringsforetak eller berettigede kunder,
- e) datoen for undertegning av og vilkårene for den endelige kontrakten, herunder i hvor stor grad den/de tar høyde for markedsutviklingen,
- f) anstrengelser som er gjort for å overvinne vanskelighetene,
- g) i hvilken grad foretaket da det tok på seg de aktuelle «take-or-pay»-forpliktelsene med rimelighet kunne ha forutsett, i lys av bestemmelsene i dette direktiv, at de alvorlige vanskelighetene antakeligvis ville oppstå,
- h) i hvilken grad systemet er koplet sammen med andre systemer og samdriftsevnen mellom disse systemene, og
- i) virkningen som innrømmelse av et unntak vil kunne få på en riktig anvendelse av direktivet med hensyn til at det indre marked for naturgass skal virke på en tilfredsstillende måte.

En beslutning om en anmodning om unntak som gjelder «take-or-pay»-kontrakter inngått før dette direktiv trer i kraft, må ikke føre til en situasjon der det er umulig å finne alternative økonomisk levedyktige avsetningsmuligheter. Under enhver omstendighet skal det antas at det ikke foreligger alvorlige vanskeligheter så lenge salget av naturgass ikke synker til under nivået for minsteavtaksgaranti i «take-or-pay»-kontrakter om kjøp av gass, eller så lenge den aktuelle «take-or-pay»-kontrakt om kjøp av gass kan tilpasses eller naturgassforetaket kan finne andre løsninger.

4. Naturgassforetak som ikke er innrømmet unntak som nevnt i nr. 1, skal ikke eller skal ikke lenger nekte adgang til systemet på grunn av «take-or-pay»-forpliktelser inngått i en kontrakt om kjøp av gass. Medlemsstatene skal sørge for at de aktuelle bestemmelsene i kapittel VI overholdes.

5. Ethvert unntak som innrømmes i henhold til bestemmelsene ovenfor, skal være behørig begrunnet. Kommisjonen skal kunngjøre beslutningen i *De Europeiske Fellesskaps Tidende*.

6. Kommisjonen skal, innen fem år etter at dette direktiv har trådt i kraft, framlegge en evalueringsrapport om erfaringene med anvendelsen av denne artikkel, slik at Europaparlamentet og Rådet i rett tid skal kunne vurdere om den bør endres.

Artikkel 26

1. Medlemsstater som ikke er direkte koplet til samkjøringsnettet til en annen medlemsstat, og som har bare én ekstern hovedleverandør, kan fravike artikkel 4, artikkel 18 nr. 1, 2, 3, 4 og 6 og/eller artikkel 20 i dette direktiv. En leverandør med en markedsandel på over 75 prosent, anses som hovedleverandør. Et slikt unntak skal utløpe automatisk når minst ett av disse vilkårene ikke lenger er oppfylt. Kommisjonen skal underrettes om slike unntak.

2. En medlemsstat som har rett til status som marked under oppbygging, og som på grunn av gjennomføringen av dette direktiv vil få store vanskeligheter som ikke er tilknyttet de kontraktsmessige «take-or-pay»-forpliktelsene nevnt i artikkel 25, kan fravike artikkel 4, artikkel 18 nr. 1, 2, 3, 4 og 6 og/eller artikkel 20 i dette direktiv. Et slikt unntak skal utløpe automatisk når medlemsstaten ikke lenger har status som marked under oppbygging. Kommisjonen skal underrettes om slike unntak.

3. Dersom gjennomføringen av dette direktiv skaper store vanskeligheter i et geografisk avgrenset område i en medlemsstat, særlig med hensyn til utvikling av infrastrukturen for overføring, kan medlemsstatene for å oppmuntre til investeringer søke Kommisjonen om midlertidig unntak fra artikkel 4, artikkel 18 nr. 1, 2, 3, 4 og 6 og/eller artikkel 20, for å bedre situasjonen i dette området.

4. Kommisjonen kan innrømme unntak som nevnt i nr. 3, idet den særlig tar hensyn til følgende kriterier:

- nødvendigheten av investeringer i infrastruktur, som ikke vil være lønnsomme på et konkurransepreget marked,
- omfanget av og utsiktene til tilbakebetaling av de nødvendige investeringene,
- gasssystemets størrelse og utbyggingsgrad i det aktuelle området,
- utsiktene for det aktuelle gassmarked,
- det aktuelle områdets eller den aktuelle regionens størrelse og geografiske særtrekk, og
- de sosio-økonomiske og befolkningsmessige faktorene.

Det kan innrømmes unntak bare dersom det ikke finnes noen infrastruktur for gass i det aktuelle området, eller dersom en slik infrastruktur har vært etablert i mindre enn ti år. Et midlertidig unntak kan ikke gjelde i mer enn ti år etter at området fikk den første gassforsyningen.

5. Kommisjonen skal underrette medlemsstatene om søknader inngitt i henhold til nr. 3, før den treffer beslutning i samsvar med nr. 4, og sørge for en fortrolig behandling. Beslutningen og unntak som nevnt i nr. 1 og 2 skal kunngjøres i *De Europeiske Fællesskaps Tidende*.

Artikkel 27

1. Kommisjonen skal, innen ett år etter at dette direktiv har trådt i kraft, framlegge for Europaparlamentet og Rådet en rapport om de nødvendige harmoniseringstiltak som ikke er tilknyttet bestemmelsene i dette direktiv. Kommisjonen skal eventuelt vedlegge rapporten ethvert harmoniseringsforslag som er nødvendig for at det indre marked for naturgass skal virke på en tilfredsstillende måte.

2. Europaparlamentet og Rådet skal uttale seg om nevnte forslag innen to år etter at de ble framlagt.

Artikkel 28

Kommisjonen skal vurdere anvendelsen av dette direktiv og framlegge en rapport om erfaringene som er gjort med virkemåten til det indre marked for naturgass og om anvendelsen av de alminnelige reglene nevnt i artikkel 3, slik at Europaparlamentet og Rådet i lys av erfaringene og i rett tid kan vurdere muligheten for å vedta bestemmelser for ytterligere å styrke det indre marked for naturgass, som vil kunne få virkning ti år etter at dette direktiv har trådt i kraft.

Artikkel 29

Medlemsstatene skal sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv, senest to år etter datoen fastsatt i artikkel 30. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

Artikkel 30

Dette direktiv trer i kraft den 20. dag etter at det er kunngjort i *De Europeiske Fællesskaps Tidende*.

Artikkel 31

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Luxembourg, 22. juni 1998.

For Europaparlamentet

J.M. GIL-ROBLES

President

For Rådet

J. CUNNINGHAM

Formann

2002/EØS/23/26	Kommisjonsvedtak 2000/299/EF av 6. april 2000 om opprettelse av en første klassifisering av radio- og teleterminalutstyr og tilhørende identifikatorer	332
2002/EØS/23/27	Europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/9/EF av 20. mars 2000 om taubaneanlegg til persontransport	334
2002/EØS/23/28	Europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/55/EF av 18. september 2000 om energieffektivitetskrav til strømbegrensere for lysstoffrør	362
2002/EØS/23/29	Kommisjonsforordning (EF) nr. 89/2001 av 17. januar 2001 om endring av rådsforordning (EØF) nr. 574/72 om regler for gjennomføring av forordning (EØF) nr. 1408/71 om anvendelse av trygdeordninger på arbeidstakere, selvstendig næringsdrivende og deres familiemedlemmer som flytter innenfor Fellesskapet	368
2002/EØS/23/30	Europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/12/EF av 26. februar 2001 om endring av rådsdirektiv 91/440/EØF om utvikling av Fellesskapets jernbaner	374
2002/EØS/23/31	Europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/13/EF av 26. februar 2001 om endring av rådsdirektiv 95/18/EF om lisenser til jernbaneforetak	399
2002/EØS/23/32	Europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/14/EF av 26. februar 2001 om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet, innkreving av avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur og sikkerhetsertifisering	402
2002/EØS/23/33	Kommisjonsvedtak 2001/260/EF av 21. mars 2001 om de grunnleggende parametrene for delsystemet «styring, kontroll og signal» i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog, kalt «ERTMS-spesifikasjoner» i vedlegg II nr. 3 til direktiv 96/48/EF	420
2002/EØS/23/34	Rådsdirektiv 2000/79/EF av 27. november 2000 om gjennomføring av Den europeiske avtale om organisering av arbeidstiden til mobilt personell i sivil luftfart, inngått mellom Association of European Airlines (AEA), Den europeiske transportarbeiderføderasjonen (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) og International Air Carrier Association (IACA)	424
2002/EØS/23/35	Europaparlaments- og rådsvedtak nr. 1753/2000/EF av 22. juni 2000 om opprettelse av en ordning for overvåking av gjennomsnittlige spesifikke CO2-utslipp fra nye personbiler	428
2002/EØS/23/36	Kommisjonsvedtak 2000/738/EF av 17. november 2000 om et spørreskjema til medlemsstatenes rapporter om gjennomføring av direktiv 1999/31/EF om deponering av avfall	441
2002/EØS/23/37	Europaparlaments- og rådsdirektiv 98/30/EF av 22. juni 1998 om felles regler for det indre marked for naturgass	444

3. Parlamentarikerkomiteen for EØS

4. Den rådgivende komité for EØS

II EFTA-ORGANER

1. EFTA-statenes faste komité

2. EFTAs overvåkningsorgan

3. EFTA-domstolen

III EF-ORGANER

- 1. Rådet**
- 2. Kommisjonen**
- 3. Domstolen**