

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, forpliktes 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 bestrebelse 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 infrastruktur-tjenesten, 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 innteksttap 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 38

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.

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.
-