

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDS DIREKTIV 2012/34/EU

2023/EØS/89/40

av 21. november 2012

om opprettelse av et felles europeisk jernbaneanråde

(omarbeiding)(*)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 91,

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen⁽²⁾,

etter den ordinære regelverksprosessen⁽³⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Rådskonklusjon 91/440/EØF av 29. juli 1991 om utvikling av Fellesskapets jernbaner⁽⁴⁾, rådskonklusjon 95/18/EF av 19. juni 1995 om lisenser til jernbaneforetak⁽⁵⁾ og europaparlaments- og rådskonklusjon 2001/14/EF av 26. februar 2001 om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet, innkreving av avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur og sikkerhetssertifisering⁽⁶⁾ er blitt betydelig endret. Ettersom det er nødvendig med ytterligere endringer, bør nevnte direktiver av klarhetshensyn omarbeides og samles i én enkelt rettsakt.
- 2) En større integrasjon av Unionens transportsektor er et viktig ledd i gjennomføringen av det indre marked, og

jernbanene utgjør en vesentlig del av Unionens transportsektor med sikte på å oppnå bærekraftig mobilitet.

- 3) Jernbanesystemet bør gjøres mer effektivt slik at det kan integreres i et konkurransemarked, samtidig som det tas hensyn til jernbanenes særtrekk.
- 4) Medlemsstater som har en betydelig andel jernbanetraffikk til og fra tredjestater med samme sporvidde, men som har en annen sporvidde enn hovedjernbanenettet i Unionen, bør kunne ha særlige driftsregler for å sikre samordning både mellom deres infrastrukturforvaltninger og infrastrukturforvaltningene i de berørte tredjestatene, og som sikrer rettferdig konkurranse jernbaneforetakene imellom.
- 5) For å gjøre jernbanetransporten effektiv og konkurransedyktig sammenlignet med andre transportsystemer, bør medlemsstatene sikre at jernbaneforetakene har status som uavhengige operatører slik at de kan drives på en forretningsmessig måte og tilpasse seg markedets behov.
- 6) For å sikre framtidig utvikling og effektiv drift av jernbanesystemet bør det skilles mellom yting av transporttjenester og drift av infrastruktur. Under denne forutsetning er det nødvendig at disse to virksomhetene forvaltes atskilt og har hvert sitt regnskap. Forutsatt at nevnte krav om atskillelse er oppfylt, at det ikke oppstår noen interessekonflikter, og at det sikres fortrolig behandling av forretningsopplysninger, bør infrastrukturforvaltningene ha mulighet til å sette ut visse administrative oppgaver, for eksempel innkreving av avgifter, til andre enheter enn dem som er aktive på markedene for jernbanetransporttjenester.
- 7) Prinsippet om adgang til å yte tjenester bør anvendes på jernbanesektoren, samtidig som det tas hensyn til denne sektorens særtrekk.
- 8) For å stimulere konkurransen i forbindelse med forvaltningen av jernbanetjenester med hensyn til økt komfort og bedre tjenester for brukerne, bør medlemsstatene beholde det overordnede ansvaret for å utvikle en hensiktsmessig jernbaneinfrastruktur.

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 343 av 14.12.2012, s. 32, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 247/2021 av 24. september 2021 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), ennå ikke kunngjort.

(1) EUT C 132 av 3.5.2011, s. 99.

(2) EUT C 104 av 2.4.2011, s. 53.

(3) Europaparlamentets holdning av 16. november 2011 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og Rådets holdning ved første behandling av 8. mars 2012 (EUT C 108 E av 14.4.2012, s. 8). Europaparlamentets holdning av 3. juli 2012 og rådsbeslutning av 29. oktober 2012.

(4) EFT L 237 av 24.8.1991, s. 25.

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

(6) EFT L 75 av 15.3.2001, s. 29.

- 9) I mangel av felles regler for fordeling av infrastrukturkostnader bør medlemsstatene, etter samråd med infrastrukturforvaltningen, fastsette regler for jernbaneforetakenes betaling for bruken av jernbaneinfrastrukturen. Slike regler bør ikke forskjellsbehandle jernbaneforetak.
- 10) Medlemsstatene bør sikre at infrastrukturforvaltningene og eksisterende, offentlig eide eller kontrollerte jernbanetransportforetak har en sunn økonomisk struktur, idet det tas behørig hensyn til unionsreglene for statsstøtte. Dette berører ikke medlemsstatenes myndighet med hensyn til planlegging og finansiering av infrastruktur.
- 11) Søkere bør gis anledning til å uttale seg om innholdet i forretningsplanen når det gjelder bruk av, tilgjengelighet til og utvikling av infrastrukturen. Dette bør ikke nødvendigvis innebære fullt innsyn i forretningsplanen som infrastrukturforvaltningen har utarbeidet.
- 12) Ettersom private sidelinjer og sidespor, for eksempel sidespor og linjer i private industrianlegg, ikke er en del av jernbaneinfrastrukturen slik den er definert i dette direktiv, bør forvaltninger av slik infrastruktur ikke omfattes av forpliktelsene som pålegges infrastrukturforvaltninger i henhold til dette direktiv. Det bør imidlertid sikres adgang til sidelinjer og sidespor uten forskjellsbehandling uansett eierskap, dersom disse behøves for å få adgang til serviceanlegg som er grunnleggende for å kunne yte transporttjenester, og dersom de betjener eller kan betjene mer enn én sluttkunde.
- 13) Medlemsstatene bør kunne beslutte å dekke infrastrukturkostnader gjennom andre midler enn direkte statlig finansiering, for eksempel ved offentlig-privat partnerskap og finansiering fra privat sektor.
- 14) Infrastrukturforvaltningens resultatregnskap bør være i balanse over et rimelig tidsrom som når det først er fastsatt, vil kunne overskrides under særlige omstendigheter, for eksempel ved en større og plutselig forverring i den økonomiske situasjonen i en medlemsstat som i vesentlig grad påvirker trafikken på dens infrastruktur eller nivået av tilgjengelig offentlig finansiering. I samsvar med internasjonale regnskapsregler skal størrelsen på lån til finansiering av infrastrukturprosjekter ikke framgå av slike resultatregnskaper.
- 15) Det kreves tiltak for å åpne markedet for at godstrafikken, særlig over landegrensene, skal fungere effektivt.
- 16) For å sikre at adgangsretten til jernbaneinfrastrukturen anvendes på en ensartet måte og uten forskjellsbehandling i hele Unionen, bør det innføres en lisens for jernbaneforetak.
- 17) På strekninger med stopp underveis bør nyinntredere i markedet ha tillatelse til å ta med og sette av passasjerer underveis for å sikre at slik virksomhet er økonomisk bærekraftig, og for å unngå at potensielle konkurrenter får et dårligere utgangspunkt enn eksisterende operatører.
- 18) Innføringen av nye internasjonale ruter for persontransport med fri adgang og med stopp underveis bør ikke medføre at markedet åpnes for innenlands persontransport, men bør utelukkende gjelde stopp på den internasjonale ruten. Hovedformålet med de nye rutene bør være internasjonal persontransport. Når det skal vurderes om dette er rutens hovedformål, bør det tas hensyn til kriterier som den andel av omsetning og volum som stammer fra innenlands eller internasjonal persontransport, og rutens lengde. Vurderingen av rutens hovedformål bør utføres av det respektive nasjonale reguleringsorganet på anmodning fra en berørt part.
- 19) I henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei⁽¹⁾ kan medlemsstater og lokale myndigheter tildele kontrakter om offentlig tjenesteyting som kan inneholde eneretter til å drive visse ruter. Det er derfor nødvendig å sikre samsvar mellom bestemmelsene i nevnte forordning og prinsippet om at markedet for internasjonal persontransport skal åpnes for konkurranse.
- 20) Åpningen av markedet for internasjonal persontransport for konkurranse kan få følger for organiseringen og finansieringen av persontransport med jernbane som er omfattet av en kontrakt om offentlig tjenesteyting. Medlemsstatene bør, etter anmodning fra vedkommende myndigheter som tildelte kontrakten om offentlig tjenesteyting, kunne begrense retten til markedsadgang dersom denne retten vil kunne skade den økonomiske likevekten i disse kontraktene om offentlig tjenesteyting, og dersom det relevante reguleringsorganet gir sin godkjenning på grunnlag av en objektiv økonomisk analyse.
- 21) Ved vurderingen av om den økonomiske likevekten for en kontrakt om offentlig tjenesteyting er brakt i fare, bør det tas hensyn til forhåndsfastsatte kriterier, som

(¹) EUT L 315 av 3.12.2007, s. 1.

- konsekvensene for lønnsomheten av tjenester som omfattes av en kontrakt om offentlig tjenesteyting, herunder konsekvensene for nettokostnadene for vedkommende myndighet som tildelte kontrakten, passasjerenes etterspørsel, prisfastsettelse, billettordninger, beliggenheten til og antall stoppesteder på begge sider av grensen samt rutetabell og avgangsfrekvens for den foreslåtte nye ruten. Medlemsstatene bør i samsvar med en slik vurdering og det relevante reguleringsorganets beslutning kunne godkjenne, endre eller avvise adgangsretten for den internasjonale persontransportruten som søknaden gjelder, herunder innkreving av en avgift fra operatøren av en ny internasjonal persontransportrute i tråd med den økonomiske analysen og i samsvar med unionsretten og prinsippene om likestilling og likebehandling.
- 22) For å bidra til driften av persontransport på linjer der det foreligger en forpliktelse til å yte offentlig tjeneste, bør medlemsstatene kunne tillate de myndighetene som har ansvar for å yte disse tjenestene, å innkreve en avgift på persontransport som hører inn under disse myndighetenes ansvarsområde. Denne avgiften bør bidra til finansiering av forpliktelsene til å yte offentlige tjenester som er fastsatt i kontraktene om offentlig tjenesteyting.
- 23) Reguleringsorganet bør fungere slik at interessekonflikter og enhver innblanding i tildelingen av den aktuelle kontrakten om offentlig tjenesteyting unngås. Reguleringsorganets myndighet bør utvides til å omfatte en vurdering av formålet med en internasjonal rute og, når det er relevant, de potensielle økonomiske konsekvensene for eksisterende kontrakter om offentlig tjenesteyting.
- 24) For å investere i tjenester som benytter infrastruktur til særlige formål, for eksempel jernbanelinjer for høyhastighetstog, har søkerne behov for rettsikkerhet i betraktning av de omfattende og langsiktige investeringene det er snakk om.
- 25) Reguleringsorganene bør utveksle opplysninger og dersom det i enkeltsaker er relevant, samordne prinsipper og praksis for å vurdere om den økonomiske likevekten i en kontrakt om offentlig tjenesteyting er truet. De bør gradvis utarbeide retningslinjer på grunnlag av erfaringene de har gjort.
- 26) For å sikre rettferdig konkurranse jernbaneforetakene imellom og full åpenhet og adgang til tjenestene og til å yte tjenester uten forskjellsbehandling, bør det skilles mellom yting av transporttjenester og drift av serviceanleggene. Følgelig er det nødvendig at disse to formene for virksomhet forvaltes uavhengig dersom operatøren av serviceanlegget tilhører et organ eller en virksomhet som også er aktiv og har en dominerende stilling på nasjonalt plan på minst ett av jernbanetransportmarkedene der anlegget benyttes til gods- eller persontransport. En slik uavhengighet bør ikke medføre at det opprettes et eget rettssubjekt for serviceanleggene.
- 27) Adgang til serviceanlegg og til å yte jernbanerelaterte tjenester på disse anleggene uten forskjellsbehandling, bør gjøre det mulig for jernbaneforetakene å tilby bedre tjenester til passasjerer og brukere av godstransport.
- 28) Selv om europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/72/EF av 13. juli 2009 om felles regler for det indre marked for elektrisk kraft⁽¹⁾ fastsetter at det europeiske markedet for elektrisk kraft skal åpnes, bør det på anmodning leveres kjørestrøm til jernbaneforetak uten forskjellsbehandling. Dersom bare én leverandør er tilgjengelig, bør avgiften som pålegges en slik tjeneste, fastsettes på grunnlag av ensartede prinsipper.
- 29) Når det gjelder forbindelsene med tredjestater, bør det tas særlig hensyn til at jernbaneforetakene i Unionen har adgang til jernbanemarkedet i disse tredjestatene på gjensidige vilkår, noe som bør fremmes gjennom tverrnasjonale avtaler.
- 30) For å sikre pålitelige og tilfredsstillende tjenester er det nødvendig å sikre at jernbaneforetakene til enhver tid oppfyller visse krav med hensyn til god vandel, økonomisk evne og faglig dyktighet.
- 31) For å beskytte kunder og berørte tredjemenn er det vesentlig å sikre at jernbaneforetakene har tilstrekkelig ansvarsforsikring. Dekning av erstatningsansvar ved ulykke ved garantier stilt av banker eller andre foretak, bør også tillates, forutsatt at slik dekning tilbys i henhold til markedsvilkår, ikke medfører statsstøtte og ikke inneholder elementer av forskjellsbehandling av andre jernbaneforetak.
- 32) Et jernbaneforetak bør også være forpliktet til å overholde nasjonal lovgivning og unionsretten om yting av jernbanetjenester, som skal anvendes uten forskjellsbehandling og som har til formål å sikre at det kan drive sin virksomhet fullstendig sikkert og med behørig hensyn til arbeidstakernes og forbrukernes helse, sosiale vilkår og rettigheter på bestemte sporstrekninger.
- 33) Framgangsmåtene for å tildele, opprettholde og endre lisenser for jernbaneforetak bør være åpne og i samsvar med prinsippet om likebehandling.

⁽¹⁾ EUT L 211 av 14.8.2009, s. 55.

- 34) For å sikre alle jernbaneforetak innsyn og adgang til jernbaneinfrastrukturen og til tjenester i serviceanleggene uten forskjellsbehandling, skal alle opplysninger som er nødvendige for å kunne benytte adgangsretten, offentliggjøres i en netterklæring. Netterklæringen bør offentliggjøres på minst to offisielle språk i Unionen i tråd med eksisterende internasjonal praksis.
- 35) Hensiktsmessige ordninger for tildeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet, kombinert med konkurransedyktige operatører, vil føre til en bedre balanse mellom ulike transportsystemer.
- 36) Infrastrukturforvaltningene bør oppmuntres, for eksempel gjennom bonuser til daglig leder, til å redusere adgangsavgiftene og kostnadene ved å stille infrastruktur til rådighet.
- 37) Medlemsstatenes plikt til å sikre at infrastrukturforvaltningenes ytelsesmål og inntekter på mellomlang og lang sikt realiseres gjennom en avtale mellom vedkommende myndighet og infrastrukturforvaltningen, bør ikke berøre medlemsstatenes myndighet når det gjelder planlegging og finansiering av jernbaneinfrastruktur.
- 38) Å oppmuntre til optimal bruk av jernbaneinfrastrukturen vil føre til at samfunnets transportkostnader reduseres.
- 39) Metodene for kostnadsfordeling fastsatt av infrastrukturforvaltningene bør baseres på beste tilgjengelige forståelse av hva som forårsaker kostnadene, og bør fordele kostnadene på de forskjellige tjenester som tilbys til jernbaneforetakene, og eventuelt på typene jernbanekjøretøyer.
- 40) Hensiktsmessige avgiftsordninger for jernbaneinfrastruktur kombinert med hensiktsmessige avgiftsordninger for annen transportinfrastruktur og konkurransedyktige operatører bør gi en optimal balanse mellom ulike transportsystemer på et bærekraftig grunnlag.
- 41) Ved innkreving av påslag bør infrastrukturforvaltningen definere ulike markedssegmenter der kostnadene ved å yte transporttjenester, deres markedspriser eller deres krav til tjenestekvalitet varierer betydelig.
- 42) Avgiftsordningene og ordningene for kapasitetstildeling bør gi alle foretak lik adgang uten forskjellsbehandling og bør så langt som mulig imøtekomme behovene til alle brukere og trafikktypen på en rettferdig måte uten forskjellsbehandling. Slike ordninger bør tillate rettferdig konkurranse i forbindelse med yting av jernbanetjenester.
- 43) Innenfor de rammene som fastsettes av medlemsstatene, bør avgiftsordningene og ordningene for kapasitetstildeling oppmuntre jernbaneinfrastrukturforvaltningene til å optimere utnyttningen av deres infrastruktur.
- 44) Gjennom ordningene for kapasitetstildeling bør jernbaneforetakene gis klare og entydige økonomiske signaler slik at de kan treffe rasjonelle beslutninger.
- 45) Rullestøy forårsaket av bremseskiver produsert med støpejernsteknologi som brukes i godsvogner, er en av årsakene til støyutslipp som vil kunne reduseres med hensiktsmessige tekniske løsninger. Støydifferensierte infrastrukturavgifter bør hovedsakelig brukes i forbindelse med godsvogner som ikke oppfyller kravene i kommisjonsvedtak 2006/66/EF av 23. desember 2005 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkeven som gjelder for delsystemet «rullende materiell — støy» i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog⁽¹⁾. Dersom en slik differensiering medfører et inntektstap for infrastrukturforvaltningen, bør dette skje med forbehold for unionsreglene for statsstøtte.
- 46) Støydifferensierte infrastrukturavgifter bør supplere andre tiltak for å redusere støy som forårsakes av jernbanetraffikk, for eksempel vedtakelse av tekniske spesifikasjoner for samtrafikkevene (TSI) som fastsetter grenseverdier for støy fra jernbanekjøretøyer, støykartlegging og handlingsplaner for å redusere støyeksponering i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/49/EF av 25. juni 2002 om vurdering og håndtering av ekstern støy⁽²⁾ samt ombygging av jernbanekjøretøyer og støyreducerende infrastruktur ved hjelp av unionsfinansiering og nasjonal offentlig finansiering.
- 47) Støyreducerende tiltak tilsvarende dem som er vedtatt for jernbanesektoren, bør overveies for andre transportsystemer.
- 48) For å framskynde installasjonen av Det europeiske togkontrollsystem (ETCS) i lokomotivene bør infrastrukturforvaltningene endre avgiftsordningen gjennom en midlertidig differensiering for tog utstyrt med ETCS. Denne differensieringen bør gi hensiktsmessige insitamenter til å utstyre togene med ETCS.
- 49) For å ta hensyn til brukernes eller de potensielle brukernes behov for jernbaneinfrastrukturkapasitet for å kunne planlegge sin virksomhet, samt til kundenes og investorenes behov, er det viktig at infrastrukturforvaltningene sikrer at infrastrukturkapasiteten tildeles på en måte som gjenspeiler behovet for å opprettholde og forbedre tjenestenes driftssikkerhet.

(1) EUT L 37 av 8.2.2006, s. 1.

(2) EFT L 189 av 18.7.2002, s. 12.

- 50) Jernbaneforetakene og infrastrukturforvaltningene bør oppmuntres til å redusere forstyrrelsene i jernbanenettet til et minimum og til å forbedre jernbanenettets ytelse.
- 51) Medlemsstatene bør ha anledning til å la kjøperne av jernbanetjenester delta direkte i kapasitetstildelingsprosessen.
- 52) Det er viktig å ta hensyn til både søkernes og infrastrukturforvaltningens forretningsmessige behov.
- 53) Det er viktig at infrastrukturforvaltningene gis størst mulig fleksibilitet ved tildeling av infrastrukturkapasitet, men dette bør være forenlig med å oppfylle søkerens rimelige behov.
- 54) Kapasitetstildelingsprosessen bør forhindre at andre foretak som har eller ønsker å ha rett til å bruke infrastrukturen til å utvikle sin virksomhet, pålegges unødvendige begrensninger.
- 55) Kapasitetstildelings- og avgiftsordningene må eventuelt ta hensyn til at de forskjellige delene av jernbaneinfrastrukturnettet kan være utformet med tanke på forskjellige hovedbrukeres behov.
- 56) Forskjellige brukere og brukertyper har ofte ulik innvirkning på infrastrukturkapasiteten, og de forskjellige tjenestenes behov må derfor være vel avveid.
- 57) Tjenester som ytes i henhold til en kontrakt med en offentlig myndighet, kan kreve særlige regler for fortsatt å være attraktive for brukerne.
- 58) Avgiftsordningene og ordningene for kapasitetstildeling bør ta hensyn til virkningene av den økte utnyttelsen av infrastrukturkapasiteten og den mangelen på infrastrukturkapasitet som dette kan føre til.
- 59) De forskjellige tidsrammene for planlegging av trafikktyper bør sikre at søknader om infrastrukturkapasitet som leveres etter at den årlige ruteplanprosessen er avsluttet, kan etterkommes.
- 60) For å sikre et optimalt resultat for jernbaneforetakene er det ønskelig å kreve en undersøkelse av hvordan infrastrukturkapasiteten benyttes i tilfeller der det kreves samordning av søknadene om kapasitet for å imøtekomme brukernes behov.
- 61) Med tanke på infrastrukturforvaltningenes monopolstilling bør det kreves at de undersøker tilgjengelig infrastrukturkapasitet og metoder for å øke den, dersom kapasitetstildelingsprosessen ikke klarer å oppfylle brukernes krav.
- 62) Manglende opplysninger om søknader fra andre jernbaneforetak og om begrensninger i systemet kan gjøre det vanskelig for jernbaneforetak å optimere sine søknader om infrastrukturkapasitet.
- 63) Det er viktig å sikre en bedre samordning av tildelingsordningene for å gjøre jernbanen mer attraktiv for trafikk som bruker mer enn én infrastrukturforvaltnings jernbanenett, særlig for internasjonal trafikk.
- 64) Det er viktig i størst mulig grad å begrense den konkurransevriddingen som kan oppstå mellom forskjellige jernbaneinfrastrukturer eller transport-systemer, på grunn av store forskjeller i avgiftsprinsipper.
- 65) Det bør fastsettes hvilke deler av infrastruktur-tjenesten som er vesentlige for at en operatør skal kunne yte en tjeneste, og som bør stilles til rådighet mot betaling av lavest mulige adgangsavgifter.
- 66) Det er nødvendig å investere i jernbaneinfrastruktur, og avgiftsordningene for infrastrukturen bør oppmuntre infrastrukturforvaltningene til å gjøre nødvendige investeringer økonomisk attraktive.
- 67) For at infrastrukturavgiftene skal kunne fastsettes på et hensiktsmessig og rettferdig nivå, må infrastrukturforvaltningene registrere og fastsette verdien av sine aktiva og få en klar forståelse av hvilke faktorer som bestemmer kostnaden ved å drive infrastrukturen.
- 68) Det bør sikres at det tas hensyn til eksterne kostnader når det treffes beslutninger på transportområdet, og at avgiftene på jernbaneinfrastruktur kan bidra til å internalisere eksterne kostnader på en ensartet og balansert måte for alle transportsystemer.
- 69) Det er viktig å sikre at avgifter på innenlands og internasjonal trafikk gjør det mulig for jernbanen å imøtekomme markedets behov. Derfor bør infrastrukturavgiftene fastsettes på et nivå som tilsvarer de kostnadene som oppstår som en direkte følge av driften av togtrafikken.
- 70) Det generelle nivået for kostnadsdekning gjennom infrastrukturavgifter påvirker det nivået av offentlig støtte som er nødvendig. Medlemsstatene kan i varierende grad kreve kostnadsdekning. Alle ordninger for infrastrukturavgifter bør imidlertid sikre at trafikk som i det minste kan dekke tilleggskostnadene den medfører, kan bruke jernbanenettet.
- 71) En jernbaneinfrastruktur er et naturlig monopol, og derfor er det nødvendig å oppmuntre infrastrukturforvaltningene til å redusere kostnader og forvalte sin infrastruktur på en effektiv måte.
- 72) Utviklingen av jernbanetransporten bør oppnås blant annet ved å bruke de tilgjengelige unionsordningene, uten at det berører allerede fastsatte prioriteringer.

- 73) Rabatter som gis til jernbaneforetak, bør knyttes til faktiske reduksjoner i administrative kostnader, særlig besparelser når det gjelder transaksjonskostnader. Rabatter kan også gis for å fremme effektiv bruk av infrastrukturen.
- 74) Det er ønskelig at jernbaneforetakene og infrastrukturforvaltningen oppmuntres til å minimere forstyrelsene i jernbanenetet.
- 75) Kapasitetstildeling innebærer en kostnad for infrastrukturforvaltningen, og denne bør kreves dekket.
- 76) Effektiv forvaltning og rettferdig bruk av jernbaneinfrastruktur uten forskjellsbehandling forutsetter at det opprettes et reguleringsorgan som fører tilsyn med anvendelsen av reglene i dette direktiv og fungerer som klageinstans, uten at det berører muligheten for domstolskontroll. Reguleringsorganet bør kunne håndheve sine anmodninger om opplysninger og sine beslutninger ved hjelp av passende sanksjoner.
- 77) Finansieringen av reguleringsorganet bør sikre dets uavhengighet og bør komme enten fra statsbudsjettet eller gjennom obligatoriske bidrag fra sektoren, samtidig som prinsippene om rettferdighet, åpenhet, likebehandling og forholdsmessighet overholdes.
- 78) Hensiktsmessige framgangsmåter for utnevning av personell bør bidra til å sikre reguleringsorganets uavhengighet, idet det særlig sikres at utnevningen av personer som er ansvarlig for å treffe beslutninger, foretas av en offentlig myndighet som ikke har direkte eierskap over regulerte foretak. Forutsatt at nevnte vilkår er oppfylt, kan en slik myndighet for eksempel være en lovgivende forsamling, president eller statsminister.
- 79) Det kreves særlige tiltak for å ta hensyn til enkelte medlemsstaters særlige geopolitiske og geografiske situasjon samt den særlige organiseringen av jernbanesektoren i flere medlemsstater, samtidig som integriteten til det indre marked sikres.
- 80) For å ta hensyn til utviklingen på jernbanemarkedet bør myndigheten til å vedta rettsakter i samsvar med artikkel 290 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte (TEUV) delegeres til Kommisjonen når det gjelder tekniske endringer av opplysningene som skal legges fram av et foretak som søker om en lisens, av listen over kategorier av forsinkelser, av tidsplanen for tildelingsprosessen og av de regnskapsopplysningene som skal legges fram for reguleringsorganene. Det er særlig viktig at Kommisjonen holder hensiktsmessige samråd under sitt forberedende arbeid, herunder på ekspertnivå. Kommisjonen bør ved forberedelse og utarbeiding av delegerede rettsakter sikre at relevante dokumenter oversendes Europaparlamentet og Rådet samtidig, til rett tid og på en egnet måte.
- 81) For å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av dette direktiv bør Kommisjonen gis gjennomføringsmyndighet. Denne myndighet bør utøves i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av alminnelige regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet⁽¹⁾.
- 82) Gjennomføringsrettsakter knyttet til jernbanetransportens hovedformål, vurderingen av nye internasjonale ruters innvirkning på den økonomiske likevekten i kontrakter om offentlig tjenesteyting, avgifter på jernbaneforetak som yter persontransport, adgang til tjenester som skal ytes i grunnleggende serviceanlegg, nærmere opplysninger om framgangsmåten som skal følges for å få en lisens, vilkår for beregning av direkte kostnader ved innkreving av avgifter for kostnader ved støyvirkninger og for anvendelse av differensieringen av infrastrukturavgifter for å stimulere til å utstyre togene med ETCS samt felles prinsipper og praksis for reguleringsorganenes beslutningstaking, bør ikke vedtas av Kommisjonen dersom komiteen som er nedsatt i henhold til dette direktiv, ikke avgir noen uttalelse om utkastet til gjennomføringsrettsakt som er framlagt av Kommisjonen.
- 83) Ettersom målene for dette direktiv, nemlig å fremme utviklingen av jernbanene i Unionen, fastsette hovedprinsippene for tildeling av lisenser til jernbaneforetak og samordne medlemsstatenes ordninger for tildeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet og avgifter for bruk av denne, ikke i tilstrekkelig grad kan nås av medlemsstatene, dels fordi utstedelsen av slike lisenser og driften av vesentlige deler av jernbanenetene har helt klare internasjonale aspekter, dels fordi det er nødvendig å sikre rettferdige vilkår for adgang til infrastrukturen uten forskjellsbehandling, og derfor, på grunn av deres grenseoverskridende aspekter, bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går dette direktiv ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene.
- 84) Forpliktelsen til å innarbeide dette direktiv i nasjonal rett bør begrenses til de bestemmelsene som utgjør en vesentlig endring sammenlignet med de tidligere direktivene. Forpliktelsen til å innarbeide de bestemmelsene i dette direktiv som i det store og hele er uendret sammenlignet med de tidligere direktivene, følger av nevnte direktiver.

⁽¹⁾ EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13.

- 85) Medlemsstater som ikke har noe jernbanesystem, og som ikke har noen utsikter til å få det i nær framtid, ville blitt pålagt en urimelig og unødvendig plikt dersom den måtte innarbeide og gjennomføre kapittel II og IV i dette direktiv. Slike medlemsstater bør derfor fritas fra nevnte plikt.
- 86) I samsvar med den felles politiske erklæringen fra medlemsstatene og Kommisjonen av 28. september 2011 om forklarende dokumenter⁽¹⁾ har medlemsstatene forpliktet seg til at underretningen om innarbeidings tiltakene i berettigede tilfeller skal følges av ett eller flere dokumenter som forklarer sammenhengen mellom et direktivs bestanddeler og de tilsvarende delene av de nasjonale innarbeidingsdokumentene. Med hensyn til dette direktiv anser regelgiveren at oversendingen av slike dokumenter er berettiget.
- 87) Dette direktiv bør ikke berøre fristene fastsatt i del B i vedlegg IX for medlemsstatenes gjennomføring av de tidligere direktivene —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

KAPITTEL I

ALMINNELIGE BESTEMMELSER

Artikkel 1

Formål og virkeområde

1. Dette direktiv fastsetter:
- reglene for forvaltning av jernbaneinfrastruktur og for jernbanetransportvirksomhet som utøves av jernbaneforetakene som er etablert eller som skal etablere seg i en medlemsstat som angitt i kapittel II,
 - kriteriene som får anvendelse når en medlemsstat utsteder, fornyer eller endrer lisenser til jernbaneforetak som er etablert eller som skal etablere seg i Unionen som angitt i kapittel III,
 - prinsippene og framgangsmåtene for fastsettelse og innkreving av jernbaneinfrastrukturavgifter og tildeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet som fastsatt i kapittel IV.
2. Dette direktiv får anvendelse på jernbaneinfrastruktur som brukes til innenlands og internasjonal jernbanetransport.

Artikkel 2

Unntak fra virkeområdet

1. Kapittel II får ikke anvendelse på jernbaneforetak som bare driver transport i byer og forsteder eller regional transport på lokale og regionale frittstående jernbanenett for transporttjenester på jernbaneinfrastruktur, eller på jernbanenett som bare er beregnet på jernbanetransport i byer og forsteder.

Uten hensyn til første ledd skal artikkel 4 og 5 få anvendelse når et slikt jernbaneforetak står under direkte eller indirekte kontroll av et foretak eller en annen enhet som yter eller integrerer andre jernbanetransporttjenester enn transport i byer og forsteder eller regional transport. Artikkel 6 skal også få anvendelse på et slikt jernbaneforetak når det gjelder forholdet mellom jernbaneforetaket og foretaket eller enheten som direkte eller indirekte kontrollerer det.

2. Medlemsstatene kan unnta følgende fra anvendelsen av kapittel III:

- foretak som bare driver persontransport med jernbane på lokal eller regional frittstående jernbaneinfrastruktur,
- foretak som bare driver persontransport med jernbane i byer eller forsteder,
- foretak som bare driver regional godstransport med jernbane,
- foretak som bare driver godstransport på privateid jernbaneinfrastruktur som bare brukes av infrastruktureieren til egen godstransport.

3. Medlemsstatene kan unnta følgende fra anvendelsen av artikkel 7, 8 og 13 og kapittel IV:

- lokale og regionale frittstående jernbanenett for persontransport på jernbaneinfrastruktur,
- jernbanenett beregnet bare på persontransport med jernbane i byer eller forsteder,
- regionale jernbanenett som brukes til regional godstransport bare av et jernbaneforetak som ikke omfattes av nr. 1, inntil en annen søker anmoder om kapasitet på dette jernbanenettet,
- privateid jernbaneinfrastruktur som bare brukes av infrastruktureieren til egen godstransport.

4. Uten at det berører nr. 3, kan medlemsstatene unnta lokale og regionale jernbaneinfrastrukturer som ikke har noen strategisk betydning for jernbanemarkedets virkemåte, fra anvendelsen av artikkel 8 nr. 3, og lokale jernbaneinfrastrukturer som ikke har noen strategisk betydning for jernbanemarkedets virkemåte, fra anvendelsen av kapittel IV. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om at de har til hensikt å unnta slike jernbaneinfrastrukturer. I samsvar med rådgivningsprosedyren nevnt i artikkel 62 nr. 2, skal Kommisjonen beslutte om en slik jernbaneinfrastruktur kan anses å mangle strategisk betydning, idet det tas hensyn til lengden på de aktuelle jernbanelinjene, den faktiske utnyttelsen av dem samt det trafikkvolum som kan påvirkes.

⁽¹⁾ EUT C 369 av 17.12.2011, s. 14.

5. Medlemsstatene kan unnta fra anvendelsen av artikkel 31 nr. 5 kjøretøyer som er i trafikk eller forventes å gå i trafikk til og fra tredjestater, og som kjører på et jernbanenett som har en annen sporvidde enn hovedjernbanenettet i Unionen.

6. Medlemsstatene kan fastsette andre tidsperioder eller frister for tidsplanen for kapasitetstildeling enn dem som er nevnt i artikkel 43 nr. 2, nr. 2 bokstav b) i vedlegg VI og nr. 3, 4 og 5 i vedlegg VII, dersom fastsettelsen av internasjonale ruteleier i samarbeid med infrastrukturforvaltningene i tredjestater på et jernbanenett som har en annen sporvidde enn hovedjernbanenettet i Unionen, har en betydelig innvirkning på tidsplanen for kapasitetstildeling generelt.

7. Medlemsstatene kan beslutte å offentliggjøre rammen og reglene for avgifter som spesifikt gjelder for internasjonal godstrafikk til og fra tredjestater på et jernbanenett som har en annen sporvidde enn hovedjernbanenettet i Unionen, med andre dokumenter og frister enn de som er fastsatt i artikkel 29 nr. 1, dersom dette kreves for å sikre rettfærdig konkurranse.

8. Medlemsstatene kan unnta fra anvendelsen av kapittel IV jernbaneinfrastruktur som har en annen sporvidde enn hovedjernbanenettet i Unionen, og som forbinder grensestasjoner i en medlemsstat med en tredjestats territorium.

9. Med unntak av artikkel 6 nr. 1 og 4 og artikkel 10, 11, 12 og 28, skal dette direktiv ikke få anvendelse på foretak hvis virksomhet er begrenset til pendeltransport for veigående kjøretøyer gjennom undersjøiske tunneler, eller transportvirksomhet i form av pendeltransport for veigående kjøretøyer gjennom slike tunneler.

10. Medlemsstatene kan unnta fra anvendelsen av kapittel II, unntatt artikkel 14, og kapittel IV enhver jernbanetransport i transitt gjennom Unionen.

11. Medlemsstatene kan unnta fra anvendelsen av artikkel 32 nr. 4 tog som ikke er utstyrt med Det europeiske togkontrollsystem (ETCS), og som brukes til regional persontransport og ble tatt i bruk for første gang før 1985.

Artikkel 3

Definisjoner

I dette direktiv menes med:

- 1) «jernbaneforetak» ethvert privat eller offentlig foretak med lisens i henhold til dette direktiv, som har som hovedvirksomhet 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 søker for trekkraften,
- 2) «infrastrukturforvaltning» ethvert organ eller foretak som er ansvarlig for særlig å opprette, forvalte og vedlikeholde jernbaneinfrastruktur, herunder trafikkstyring og styring, kontroll og signal; infrastrukturforvaltningens funksjoner på et jernbanenett eller en del av et jernbanenett kan tildeles andre organer eller foretak,
- 3) «jernbaneinfrastruktur» anleggene oppført i vedlegg I,
- 4) «internasjonal godstransport» en transporttjeneste der toget krysser en medlemsstats grense minst én gang; toget kan koples sammen og/eller atskilles og de ulike delene kan ha forskjellige opprinnelses- og bestemmelsessted, forutsatt at alle vognene krysser minst én grense,
- 5) «internasjonal persontransport» persontransport der toget krysser en medlemsstats grense minst én gang og der transportens hovedformål er å transportere passasjerer mellom stasjoner i forskjellige medlemsstater; toget kan koples sammen og/eller atskilles og de ulike delene kan ha forskjellig opprinnelses- og bestemmelsessted, forutsatt at alle vognene krysser minst én grense,
- 6) «transport i byer og forsteder» transporttjenester som har som hovedformål å imøtekomme transportbehovene i en bykjerne eller et byområde, herunder et grensekryssende byområde, og transportbehovene mellom denne bykjernen eller dette byområdet og omliggende områder,
- 7) «regional transport» transporttjenester som har som hovedformål å imøtekomme transportbehovene i en region, herunder en grenseregion,
- 8) «transitt» passering gjennom Unionens territorium uten lasting eller lossing av gods og/eller uten at passasjerer tas med eller settes av på Unionens territorium,
- 9) «alternativ rute» en annen rute mellom samme utgangspunkt og bestemmelsessted som jernbaneforetaket i stedet kan anvende for å utføre den aktuelle gods- eller persontransporten,
- 10) «akseptabelt alternativ» adgang til et annet serviceanlegg som er økonomisk akseptabel for jernbaneforetaket og gjør det mulig å utføre den aktuelle gods- eller persontransporten,
- 11) «serviceanlegg» anlegg, herunder grunn, bygninger og utstyr, som er helt eller delvis særlig innrettet med henblikk på å kunne yte en eller flere av tjenestene nevnt i vedlegg II nr. 2–4,

- 12) «operatør av serviceanlegg» enhver offentlig eller privat enhet med ansvar for å forvalte ett eller flere serviceanlegg eller for å yte én eller flere av tjenestene til jernbaneforetak som nevnt i nr. 2–4 i vedlegg II,
- 13) «tverrmasjonalt avtale» enhver avtale mellom to eller flere medlemsstater eller mellom medlemsstater og tredjestater med henblikk på å gjøre det lettere å yte jernbanetjenester over landegrensene,
- 14) «lisens» en tillatelse utstedt av en lisensutstedende myndighet til et foretak, som viser at foretaket har kapasitet til å yte jernbanetransporttjenester som jernbaneforetak; denne kapasiteten kan være begrenset til visse typer tjenester,
- 15) «lisensutstedende myndighet» det organet som er ansvarlig for å tildele lisenser i en medlemsstat,
- 16) «avtale» en avtale eller en tilsvarende ordning innenfor rammen av administrative tiltak,
- 17) «rimelig fortjeneste» en avkastningsprosent på egenkapitalen som tar hensyn til risikoen, herunder for inntektene, eller fraværet av slik risiko, for operatøren av serviceanlegget, og som er i tråd med de seneste års gjennomsnittlige avkastning for den aktuelle sektoren,
- 18) «tildeling» en infrastrukturforvaltnings tildeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet,
- 19) «søker» et jernbaneforetak eller en internasjonal sammenslutning av jernbaneforetak eller andre fysiske eller juridiske personer, for eksempel vedkommende myndigheter i henhold til forordning (EF) nr. 1370/2007 og avskipere, speditører og operatører innenfor kombinert transport, som har en allmenntilgjengelig eller forretningsmessig interesse av å anskaffe infrastrukturkapasitet,
- 20) «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,
- 21) «kapasitetsforbedringsplan» et tiltak eller en rekke tiltak med en tidsplan for gjennomføring som tar sikte på å avhjelpe de kapasitetsbegrensningene som har ført til at en del av infrastrukturen blir erklært som «overbelastet infrastruktur»,
- 22) «samordning» framgangsmåten der infrastrukturforvaltningen og søkerne forsøker å finne en løsning på situasjoner der det finnes innbyrdes motstridende søknader om infrastrukturkapasitet,
- 23) «rammeavtale» en rettslig bindende generell avtale inngått på offentlig- eller privatrettslig grunnlag som fastsetter en søkers og infrastrukturforvaltningens rettigheter og plikter med hensyn til den infrastrukturkapasiteten som skal tildeles, og de avgiftene som skal innkreves i et tidsrom som er lengre enn en ruteplanperiode,
- 24) «infrastrukturkapasitet» muligheten for å planlegge ruteleier det søkes om på en bestemt del av infrastrukturen i et visst tidsrom,
- 25) «jernbanenett» hele jernbaneinfrastrukturen som forvaltes av en infrastrukturforvaltning,
- 26) «netterklæring» erklæringen som gir en detaljert oversikt over alminnelige regler, tidsfrister, framgangsmåter og kriterier for avgiftsordningene og ordningene for kapasitetstildeling, herunder slik annen informasjon som kreves for å kunne søke om infrastrukturkapasitet,
- 27) «ruteleie» den infrastrukturkapasiteten som trengs for å kjøre et tog mellom to steder i et gitt tidsrom,
- 28) «ruteplan» de dataene som definerer alle planlagte bevegelser av tog og rullende materiell som vil skje på den aktuelle infrastrukturen i det tidsrommet ruteplanen er gyldig,
- 29) «hensettingsspor» spor som er særlig beregnet på midlertidig hensetting av jernbanekjøretøyer mellom to oppdrag,
- 30) «omfattende vedlikehold» arbeid som ikke utføres rutinemessig som ledd i den daglige driften, og som krever at kjøretøyet tas ut av tjeneste.

KAPITTEL II

UTVIKLING AV JERNBANENE I UNIONEN

AVSNITT I

Forvaltningsmessig uavhengighet

Artikkel 4

Jernbaneforetakenes og infrastrukturforvaltningenes uavhengighet

1. Medlemsstatene skal sikre at jernbaneforetak som direkte eller indirekte eies eller kontrolleres av medlemsstatene, har en uavhengig stilling når det gjelder ledelse, administrasjon og intern kontroll over forhold som gjelder administrasjon, økonomi og regnskapsføring, som innebærer at de særlig skal holde eiendeler, budsjetter og regnskaper atskilt fra statens.

2. Infrastrukturforvaltningen skal ha ansvar for egen ledelse, administrasjon og intern kontroll samtidig som de overholder rammene for avgifter og tildeling og de særlige reglene som medlemsstatene har fastsatt.

Artikkel 5

Forvaltning av jernbaneforetak i samsvar med forretningsmessige prinsipper

1. Medlemsstatene skal gjøre det mulig for jernbaneforetakene å tilpasse sin virksomhet til markedet og å forvalte den virksomheten som ligger under deres ledelsesorganers ansvar, for å yte effektive og formålstjenlige tjenester med den kvaliteten som kreves, til lavest mulig kostnad.

Jernbaneforetakene skal drives etter de prinsippene som gjelder for kommersielle selskaper, uavhengig av hvem som eier dem. Dette skal også gjelde forpliktelsene til å yte offentlig tjeneste som medlemsstatene pålegger dem, og de kontraktene om offentlig tjenesteyting som de inngår med statens vedkommende myndigheter.

2. Jernbaneforetakene vedtar selv sine forretningsplaner, herunder sine investerings- og finansieringsprogrammer. Disse planene skal utformes slik at foretakene skal kunne oppnå økonomisk likevekt og de øvrige målene for foretakenes tekniske og forretningsmessige drift og økonomistyring; planene skal også angi hvordan disse målene skal nås.

3. Med henvisning til de overordnede politiske retningslinjene fastsatt av hver medlemsstat, og idet det tas hensyn til nasjonale planer og kontrakter (som kan være flerårige), herunder investerings- og finansieringsplaner, skal jernbaneforetakene særlig stå fritt til å:

- a) etablere sin egen interne organisasjon, med forbehold for bestemmelsene i artikkel 7, 29 og 39,
- b) styre tilbudet og markedsføringen av tjenester og fastsette prisene på disse,
- c) treffe beslutninger om personale, aktiva og egne innkjøp,
- d) øke sin markedsandel, utvikle ny teknologi og nye tjenester og innføre eventuell ny ledelsesteknikk,
- e) etablere ny virksomhet på områder som har tilknytning til jernbanevirksomhet.

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

4. Uten hensyn til nr. 3 skal aksjeeiere i offentlig eide eller kontrollerte jernbaneforetak kunne kreve at deres forhåndssamtykke skal innhentes når det gjelder viktige virksomhetsbeslutninger, på samme måte som aksjonærer i private aksjeselskaper kan gjøre dette i henhold til medlemsstatenes selskapslovgivning. Bestemmelsene i denne

artikkel berører ikke tilsynsorganenes myndighet i henhold til medlemsstatenes selskapslovgivning når det gjelder utpeking av styremedlemmer.

AVSNITT 2

Atskillelse av infrastrukturforvaltning og transportvirksomhet og av ulike former for transportvirksomhet

Artikkel 6

Atskillelse av regnskaper

1. Medlemsstatene skal sikre at det føres og offentliggjøres atskilte resultatregnskaper og balanser for virksomhet knyttet til yting av transporttjenester av jernbaneforetak på den ene side, og for virksomhet knyttet til forvaltning av jernbaneinfrastrukturen på den annen. Offentlige midler utbetalt til det ene virksomhetsområdet, kan ikke overføres til det andre.

2. Medlemsstatene kan også fastsette at slik atskillelse skal innebære at det skal være klart avgrensende avdelinger innenfor samme foretak, eller at infrastrukturen og transporttjenestene skal forvaltes av separate enheter.

3. Medlemsstatene skal sikre at det føres og offentliggjøres atskilte resultatregnskaper og balanser for virksomhet knyttet til yting av godstransporttjenester med jernbane på den ene side, og for virksomhet knyttet til yting av persontransporttjenester med jernbane på den annen. Offentlige midler som utbetales til virksomhet knyttet til yting av transporttjenester som en offentlig tjeneste, skal framgå atskilt i samsvar med artikkel 7 i forordning (EF) nr. 1370/2007 i de relevante regnskapene og skal ikke overføres til virksomhet knyttet til yting av andre transporttjenester eller annen form for virksomhet.

4. Regnskapene for de forskjellige virksomhetsområdene nevnt i nr. 1 og 3, skal føres slik at det er mulig å overvåke forbudet mot å overføre offentlige midler som er utbetalt til ett virksomhetsområde, til et annet, og overvåke bruken av inntekter fra infrastrukturavgifter og overskudd fra annen forretningsvirksomhet.

Artikkel 7

Uavhengighet i forbindelse med en infrastrukturforvaltnings grunnleggende funksjoner

1. Medlemsstatene skal sikre at de grunnleggende funksjonene vedrørende fastsettelse av rettferdig adgang til infrastruktur uten forskjellsbehandling, overlates til organer eller bedrifter som ikke selv yter jernbanetransporttjenester. Uansett organisasjonsstruktur skal det framgå at dette målet er oppnådd.

De grunnleggende funksjonene skal omfatte:

- a) beslutningstaking i forbindelse med tildeling av ruteleier, herunder både definisjon og vurdering av tilgjengelighet og tildeling av enkeltruteleier, og

- b) beslutningstaking i forbindelse med infrastrukturavgifter, herunder fastsettelse og innkreving av avgiftene, med forbehold for artikkel 29 nr. 1.

Medlemsstatene kan imidlertid overdra ansvaret for å bidra til utviklingen av jernbaneinfrastrukturen, for eksempel gjennom investeringer, vedlikehold og finansiering, til jernbaneforetak eller ethvert annet organ.

2. Dersom infrastrukturforvaltningen ikke er uavhengig av et jernbaneforetak med hensyn til juridisk form, organisasjon eller beslutningstaking, skal funksjonene nevnt i avsnitt 2 og 3 i kapittel IV ivaretas av et innkrevingsorgan og av et tildelingsorgan som er uavhengige av samtlige jernbaneforetak med hensyn til juridisk form, organisasjon og beslutningstaking.

3. Når det i bestemmelsene i avsnitt 2 og 3 i kapittel IV vises til en infrastrukturforvaltnings grunnleggende funksjoner, skal bestemmelsene anses å gjelde for innkrevingsorganet eller tildelingsorganet for deres respektive myndighetsområder.

AVSNITT 3

Styrking av den finansielle stillingen

Artikkel 8

Finansiering av infrastrukturforvaltningen

1. Medlemsstatene skal utvikle sin nasjonale jernbaneinfrastruktur idet det eventuelt tas hensyn til Unionens samlede behov, herunder behovet for å samarbeide med nabolandstatene. For dette formål skal de innen 16. desember 2014 etter samråd med de berørte parter offentliggjøre en veiledende strategi for utvikling av jernbaneinfrastrukturen med sikte på å oppfylle framtidige mobilitetsbehov når det gjelder vedlikehold, fornyelse og utvikling av infrastrukturen på grunnlag av en bærekraftig finansiering av jernbanesystemet. Denne strategien skal dekke et tidsrom på minst fem år og skal kunne forlenges.

2. Idet det tas behørig hensyn til artikkel 93, 107 og 108 i TEUV kan medlemsstatene også gi infrastrukturforvaltningen finansiering som står i forhold til dens funksjoner som nevnt i artikkel 3 nr. 2, infrastrukturens størrelse og finansielle behov, særlig for å dekke nye investeringer. Medlemsstatene kan beslutte å finansiere disse investeringene på andre måter enn gjennom direkte statsstøtte. Under alle omstendigheter skal medlemsstatene oppfylle kravene nevnt i nr. 4 i denne artikkel.

3. Innenfor rammen av den overordnede politikken vedtatt av den berørte medlemsstaten, og idet det tas hensyn til strategien nevnt i nr. 1 og finansieringen fra medlemsstatene nevnt i nr. 2, skal infrastrukturforvaltningen vedta en forretningsplan som omfatter investerings- og finansieringsprogrammer. Planen skal utformes slik at den sikrer optimal og effektiv bruk av, tilgjengelighet til og utvikling av infrastrukturen, samtidig som den sikrer finansiell balanse og de nødvendige midlene for å nå disse målene.

Infrastrukturforvaltningen skal sikre at kjente søkere og, på anmodning, potensielle søkere får tilgang til relevant informasjon og gis mulighet til å uttale seg om forretningsplanens innhold når det gjelder vilkårene for adgang til og bruk av infrastrukturen, samt arten av, tilgjengeligheten til og utviklingen av infrastrukturen før den vedtas av infrastrukturforvaltningen.

4. Medlemsstatene skal sikre at en infrastrukturforvaltnings resultatregnskap er balansert under normale markedsforhold og over et rimelig tidsrom på høyst fem år, slik at inntektene fra infrastrukturavgifter, overskudd fra annen forretningsvirksomhet, inntekter uten tilbakebetalingsplikt fra private kilder og statlig finansiering, herunder eventuelle forskuddsbetalinger fra staten, når det er relevant, minst dekker utgiftene til infrastrukturen.

Med forbehold for en eventuell langsiktig målsetting om brukerbetaling av infrastrukturkostnadene for alle transportsystemer på grunnlag av en rettferdig konkurranse uten forskjellsbehandling mellom de forskjellige transportsystemene, kan en medlemsstat, når jernbanetransporten er i stand til å konkurrere med andre transportsystemer, innenfor avgiftsrammen i artikkel 31 og 32, kreve at infrastrukturforvaltningen balanserer sine regnskaper uten statlig finansiering.

Artikkel 9

Åpenhet om gjeldslette

1. Uten at det berører unionsreglene for statsstøtte og i samsvar med artikkel 93, 107 og 108 i TEUV skal medlemsstatene opprette hensiktsmessige ordninger for å bidra til å redusere gjelden hos offentlig eide eller kontrollerte jernbaneforetak til et nivå som ikke hindrer en sunn økonomistyring og som forbedrer deres økonomiske stilling.

2. For formålene nevnt i nr. 1, kan medlemsstatene kreve at det opprettes en separat enhet for gjeldsnedskrivning i regnskapsavdelingen i slike jernbaneforetak.

Alle lån som jernbaneforetaket har tatt opp både for å finansiere investeringer og for å dekke ekstra driftskostnader knyttet til jernbanetransportvirksomhet eller forvaltning av jernbaneinfrastruktur, kan overføres til denne enhetens balanse inntil de er nedbetalt. Gjeld fra virksomheten til datterforetak skal ikke tas hensyn til.

3. Nr. 1 og 2 får anvendelse bare på gjeld og renter påløpt slik gjeld som offentlig eide eller kontrollerte jernbaneforetak har pådratt seg før datoen for åpningen av markedet for alle eller en del av jernbanetransporttjenestene i den berørte medlemsstaten, og under alle omstendigheter før 15. mars 2001, eller før datoen for tiltredelse til Unionen når det gjelder medlemsstater som har tiltrådt Unionen etter nevnte dato.

*AVSNITT 4***Adgang til jernbaneinfrastruktur og tjenester***Artikkel 10***Vilkår for adgang til jernbaneinfrastruktur**

1. Jernbaneforetakene skal på rettferdige og åpne vilkår uten forskjellsbehandling gis adgangsrett til jernbaneinfrastrukturen i alle medlemsstater med sikte på drift av alle former for godstransport med jernbane. Denne retten skal omfatte adgang til infrastruktur som knytter sammen sjøhavner og innlandshavner og andre serviceanlegg nevnt i nr. 2 i vedlegg II, og til infrastruktur som betjener eller kan betjene mer enn én sluttkunde.

2. Jernbaneforetakene skal gis adgangsrett til jernbaneinfrastrukturen i alle medlemsstater med sikte på å drive internasjonal persontransport. Ved internasjonal persontransport skal jernbaneforetakene ha rett til å ta med passasjerer fra enhver stasjon langs den internasjonale ruten og til å sette dem av ved en annen stasjon, herunder stasjoner som ligger i samme medlemsstat. Denne retten skal omfatte adgang til infrastruktur som knytter sammen serviceanlegg nevnt i nr. 2 i vedlegg II.

3. På anmodning fra de berørte vedkommende myndigheter eller berørte jernbaneforetak skal det eller de relevante reguleringsorganene nevnt i artikkel 55, bestemme hvorvidt hovedformålet med tjenesten er å transportere passasjerer mellom stasjoner i forskjellige medlemsstater.

4. På grunnlag av reguleringsorganenes, vedkommende myndigheters og jernbaneforetakenes erfaring og på grunnlag av arbeidet i jernbanenettet nevnt i artikkel 57 nr. 1, skal Kommisjonen senest 16. desember 2016 treffe tiltak som fastsetter nærmere bestemmelser om framgangsmåten og kriteriene som skal følges for anvendelsen av nr. 3 i denne artikkel. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 62 nr. 3.

*Artikkel 11***Begrensning av adgangsretten og retten til å ta med og sette av passasjerer**

1. Medlemsstatene kan begrense adgangsretten fastsatt i artikkel 10, for tjenester mellom et avgangs- og ankomststed som omfattes av en eller flere kontrakter om offentlig tjenesteyting som er i samsvar med unionsretten. En slik begrensning skal ikke medføre innskrenking av retten til å ta med passasjerer fra enhver stasjon som ligger langs en internasjonal rute, eller til å sette dem av ved en annen stasjon, herunder stasjoner i samme medlemsstat, med unntak av tilfeller der utøvelse av denne retten ville bringe i fare den økonomiske likevekten i en kontrakt om offentlig tjenesteyting.

2. Hvorvidt den økonomiske likevekten i en kontrakt om offentlig tjenesteyting kan bringes i fare, skal avgjøres av vedkommende reguleringsorgan(er) nevnt i artikkel 55 på

grunnlag av en objektiv økonomisk analyse og forhåndsfastsatte kriterier, på anmodning fra en av følgende:

- a) vedkommende myndighet(er) som tildelte kontrakten om offentlig tjenesteyting,
- b) enhver annen berørt vedkommende myndighet med rett til å begrense adgangen i henhold til denne artikkel,
- c) infrastrukturforvaltningen,
- d) jernbaneforetaket som oppfyller kontrakten om offentlig tjenesteyting.

Vedkommende myndigheter og de jernbaneforetakene som yter offentlige tjenester, skal framlegge for det eller de relevante reguleringsorganene de opplysningene som det er rimelig å kunne kreve for å treffe en beslutning. Reguleringsorganet skal vurdere opplysningene nevnte parter har framlagt, og skal eventuelt be om ytterligere opplysninger fra og innlede samråd med alle berørte parter innen en måned etter å ha mottatt slik anmodning. Reguleringsorganet skal om nødvendig rådføre seg med alle berørte parter og meddele de berørte partene sin begrunnede beslutning innen en forhåndsfastsatt rimelig frist, og under alle omstendigheter innen seks uker etter å ha mottatt alle relevante opplysninger.

3. Reguleringsorganet skal begrunne sin beslutning og angi innen hvilken frist for og på hvilke vilkår de følgende kan be om en ny vurdering av beslutningen:

- a) den eller de berørte vedkommende myndigheter,
- b) infrastrukturforvaltningen,
- c) jernbaneforetaket som oppfyller kontrakten om offentlig tjenesteyting,
- d) jernbaneforetaket som søker om adgang.

4. På grunnlag av reguleringsorganenes, vedkommende myndigheters og jernbaneforetakenes erfaring og på grunnlag av arbeidet i jernbanenettet nevnt i artikkel 57 nr. 1, skal Kommisjonen senest 16. desember 2016 treffe tiltak som fastsetter nærmere bestemmelser om framgangsmåten og kriteriene som skal følges for anvendelsen av nr. 1, 2 og 3 i denne artikkel. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 62 nr. 3.

5. Medlemsstatene kan også begrense retten til å ta med og sette av passasjerer ved stasjoner i samme medlemsstat som ligger langs en internasjonal persontransportrute dersom det er gitt enerett til å transportere passasjerer mellom disse stasjonene i henhold til en konsesjonskontrakt tildelt før 4. desember 2007 etter en rettferdig anbudsprosedyre og i samsvar med relevante prinsipper i unionsretten. Denne begrensningen kan gjelde for kontraktens opprinnelige varighet eller i 15 år, idet det korteste tidsrommet gjelder.

6. Medlemsstatene skal sikre at beslutningene nevnt i nr. 1, 2, 3 og 5, er underlagt domstolskontroll.

Artikkel 12

Innkreving av avgift fra jernbaneforetak som tilbyr persontransport

1. Uten at bestemmelsene i artikkel 11 nr. 2 berøres, kan medlemsstatene, på de vilkår som er fastsatt i denne artikkel, tillate at myndigheten med ansvar for persontransport med jernbane innkrever en avgift fra jernbaneforetak som tilbyr persontransport, for driften av ruter som faller inn under denne myndighetens ansvarsområde, og som finner sted mellom to stasjoner i denne medlemsstaten.

I dette tilfelle skal de jernbaneforetakene som yter innenlands eller internasjonal persontransport med jernbane, omfattes av samme avgift for drift av de rutene som faller inn under denne myndighetens ansvarsområde.

2. Denne avgiften er ment å kompensere myndigheten for forpliktelsene til å yte offentlig tjeneste som er fastsatt i kontraktene om offentlig tjenesteyting tildelt i samsvar med unionsretten. Inntektene fra en slik avgift, som betales som kompensasjon, skal ikke overstige det som er nødvendig for helt eller delvis å dekke de påløpte kostnadene i tilknytning til de relevante forpliktelsene til å yte offentlig tjeneste, idet det tas hensyn til de relevante inntektene og til en rimelig fortjeneste ved å oppfylle nevnte forpliktelser.

3. Avgiften skal innkreves i samsvar med unionsretten og skal oppfylle særlig prinsippene om rettferdighet, åpenhet, likebehandling og forholdsmessighet, særlig når det gjelder forholdet mellom tjenestens gjennomsnittspris for passasjerene og avgiftsnivået. De samlede avgiftene som innkreves i henhold til dette nummer, skal ikke bringe i fare den økonomiske levedyktigheten til persontransporten med jernbane som avgiften innkreves fra.

4. Vedkommende myndigheter skal oppbevare de opplysningene som er nødvendige for å sikre at avgiftenes opprinnelse og anvendelse kan spores. Medlemsstatene skal framlegge disse opplysningene for Kommissjonen.

5. På grunnlag av reguleringsorganenes, vedkommende myndigheters og jernbaneforetakenes erfaring og på grunnlag av arbeidet i jernbanenettet nevnt i artikkel 57 nr. 1, skal Kommissjonen treffe tiltak som fastsetter nærmere bestemmelser om framgangsmåten og kriteriene som skal følges for anvendelsen av denne artikkel. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 62 nr. 3.

Artikkel 13

Vilkår for adgang til tjenestene

1. Infrastrukturforvaltningene skal uten forskjellsbehandling tilby alle jernbaneforetak den minste pakken med adgangstjenester fastsatt i nr. 1 i vedlegg II.

2. Operatører av serviceanlegg skal uten forskjellsbehandling tilby alle jernbaneforetak adgang, herunder sporadgang, til anleggene nevnt i nr. 2 i vedlegg II og til tjenestene som ytes i disse anleggene.

3. For å sikre full åpenhet og adgang uten forskjellsbehandling til serviceanleggene nevnt i nr. 2 bokstav a), b), c), d), g) og i) i vedlegg II, og til yting av tjenester i disse anleggene dersom operatøren av et slikt serviceanlegg direkte eller indirekte kontrolleres av et organ eller et foretak som også er aktivt og har en dominerende stilling på de nasjonale markedene for jernbanetransporttjenester som anlegget brukes til, skal operatørene av disse serviceanleggene være organisert på en slik måte at de er uavhengige av dette organet eller foretaket med hensyn til organisering og beslutningstaking. En slik uavhengighet skal ikke innebærer noe krav om at det skal opprettes et eget rettssubjekt for serviceanleggene, og kan oppnås med to atskilte avdelinger innenfor ett og samme rettssubjekt.

For alle serviceanlegg nevnt i nr. 2 i vedlegg II, skal operatøren og organet eller foretaket ha atskilte regnskaper, herunder atskilte balanser og resultatregnskaper.

Dersom serviceanleggene drives av en infrastrukturforvaltning eller operatøren av serviceanlegget direkte eller indirekte kontrolleres av en infrastrukturforvaltning, anses samsvar med kravene i dette nummer for å være godtgjort dersom kravene i artikkel 7 er oppfylt.

4. Anmodninger fra jernbaneforetak om adgang til og yting av tjenester i serviceanlegget nevnt i nr. 2 i vedlegg II, skal besvares innen en rimelig frist fastsatt av reguleringsorganet nevnt i artikkel 55. Slike anmodninger kan bare avslås dersom det finnes akseptable alternativer som gjør det mulig for dem å drive den aktuelle gods- eller persontransporten på de samme eller alternative rutene på økonomisk akseptable vilkår. Dette innebærer ikke at operatøren av serviceanlegget er forpliktet til å foreta investeringer i ressurser eller anlegg for å imøtekomme alle anmodninger fra jernbaneforetak.

Dersom anmodningene fra jernbaneforetakene gjelder adgang til og yting av tjenester ved et serviceanlegg som ledes av en operatør av et serviceanlegg som nevnt i nr. 3, skal operatøren av serviceanlegget skriftlig begrunne eventuelle avslag og angi akseptable alternativer ved andre anlegg.

5. Dersom det oppstår en interessekonflikt mellom ulike anmodninger, skal operatøren av et serviceanlegg som nevnt i nr. 2 i vedlegg II, forsøke å imøtekomme alle anmodninger i størst mulig grad. Dersom det ikke finnes noe akseptabelt alternativ og det aktuelle anlegget ikke har mulighet til å imøtekomme alle anmodninger om kapasitet på grunnlag av påviste behov, kan søkeren klage til reguleringsorganet nevnt i artikkel 55, som skal undersøke saken og eventuelt treffe tiltak for å sikre at en hensiktsmessig del av kapasiteten tildeles den aktuelle søkeren.

6. Dersom et serviceanlegg som nevnt i nr. 2 i vedlegg II, ikke har vært i bruk i minst to påfølgende år, og jernbaneforetak på grunnlag av påviste behov har tilkjennegitt sin interesse for adgang til dette anlegget overfor operatøren av nevnte serviceanlegg, skal eieren av anlegget gjøre det offentlig kjent at driften av anlegget helt eller delvis kan leases eller leies som jernbaneserviceanlegg, med mindre operatøren av nevnte serviceanlegg kan godtgjøre at alle jernbaneforetak er forhindret fra å bruke anlegget på grunn av en pågående omstillingsprosess.

7. Dersom operatøren av serviceanlegget yter noen av tjenestene nevnt i nr. 3 i vedlegg II som tilleggstjenester, skal operatøren yte disse tjenestene uten forskjellsbehandling til alle jernbaneforetak som anmoder om dem.

8. Jernbaneforetakene kan som en tilleggstjeneste anmode infrastrukturforvaltningen eller andre operatører av serviceanlegget om ytterligere tjenester som nevnt i nr. 4 i vedlegg II. Operatøren av serviceanlegget er ikke forpliktet til å yte disse tjenestene. Dersom operatøren av serviceanlegget beslutter å tilby noen av disse tjenestene til andre, skal den på anmodning yte dem til jernbaneforetak uten forskjellsbehandling.

9. På grunnlag av reguleringsorganenes, vedkommende myndigheters og jernbaneforetakenes erfaring og på grunnlag av arbeidet i jernbanenettet nevnt i artikkel 57 nr. 1, kan Kommisjonen treffe tiltak som fastsetter nærmere bestemmelser om framgangsmåten og kriteriene som skal følges for adgang til de tjenestene som skal ytes i serviceanleggene nevnt i nr. 2–4 i vedlegg II. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 62 nr. 3.

AVSNITT 5

Tverrnasjonale avtaler

Artikkel 14

Allmenne prinsipper for tverrnasjonale avtaler

1. Medlemsstatene skal sikre at bestemmelsene i tverrnasjonale avtaler ikke forskjellsbehandler jernbaneforetak

eller begrenser jernbaneforetakenes frihet til å drive trafikk over landegrensene.

2. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om alle tverrnasjonale avtaler innen 16. juni 2013 når det gjelder avtaler inngått før denne datoen, og før det inngås nye eller reviderte avtaler mellom medlemsstatene. Kommisjonen skal beslutte om slike avtaler er i samsvar med unionsretten, senest ni måneder etter underretningen når det gjelder avtaler inngått før 15. desember 2012, og senest fire måneder etter underretningen når det gjelder nye eller reviderte avtaler mellom medlemsstatene. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med rådgivningsprosedyren nevnt i artikkel 62 nr. 2.

3. Uten at det berører fordelingen av myndighet mellom Unionen og medlemsstatene, skal medlemsstatene i samsvar med unionsretten underrette Kommisjonen om at de akter å innlede forhandlinger om og inngå nye eller reviderte tverrnasjonale avtaler mellom medlemsstater og tredjestater.

4. Dersom Kommisjonen innen to måneder etter å ha mottatt underretning om at en medlemsstat akter å innlede forhandlinger som nevnt i nr. 2, fastslår at forhandlingene vil kunne skade målene for pågående unionsforhandlinger med de berørte tredjestatene og/eller føre til en avtale som er i strid med unionsretten, skal den underrette medlemsstaten om dette.

Medlemsstatene skal regelmessig underrette Kommisjonen om slike forhandlinger og eventuelt invitere Kommisjonen til å delta som observatør.

5. Medlemsstatene skal ha myndighet til midlertidig å anvende og/eller inngå nye eller reviderte tverrnasjonale avtaler med tredjestater forutsatt at de er forenlige med unionsretten og ikke skader formålet og hensikten med Unionens transportpolitikk. Kommisjonen skal vedta slike beslutninger om bemyndigelse. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med rådgivningsprosedyren nevnt i artikkel 62 nr. 2.

AVSNITT 6

Kommisjonens overvåkingsoppgaver

Artikkel 15

Virkeområde for markedsovervåkingen

1. Kommisjonen skal treffe de tiltak som er nødvendige for å overvåke de tekniske og økonomiske vilkårene og følge markedsutviklingen for Unionens jernbanetransport.

2. I den forbindelse skal Kommisjonen sørge for at representanter for medlemsstatene, herunder representanter for reguleringsorganene nevnt i artikkel 55 og representanter for de berørte sektorene, involveres tett i arbeidet, herunder, der det er relevant, jernbanesektorens parter i arbeidslivet, brukerne og representanter for lokale og regionale myndigheter slik at de bedre kan overvåke utviklingen i jernbanesektoren og på markedet, evaluere virkningen av de tiltakene som er truffet, og analysere virkningen av tiltakene Kommisjonen planlegger å treffe. Når det er hensiktsmessig, skal Kommisjonen også involvere Det europeiske jernbanebyrå i samsvar med dets funksjoner som fastsatt i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 881/2004 av 29. april 2004 om opprettelse av et europeisk jernbanebyrå (byråforordningen)⁽¹⁾.

3. Kommisjonen skal overvåke anvendelsen av jernbanenettene og utviklingen av rammevilkårene i jernbanesektoren, særlig infrastrukturavgifter, kapasitetstildeling, investeringer i jernbaneinfrastruktur, utvikling med hensyn til priser og kvalitet på jernbanetransporttjenester, jernbanetransporttjenester som omfattes av kontrakter om offentlig tjenesteyting, utstedelse av lisenser samt graden av markedsåpning og harmonisering medlemsstatene imellom, utviklingen i sysselsettingen og de sosiale vilkårene i jernbanesektoren. Slik overvåkingsvirksomhet berører ikke tilsvarende virksomhet i medlemsstatene og rollen til partene i arbeidslivet.

4. Kommisjonen skal hvert annet år avgi rapport til Europaparlamentet og Rådet om:

- a) utviklingen av det indre marked for jernbanetransport og tjenester som skal ytes til jernbaneforetak som nevnt i vedlegg II,
- b) rammevilkårene nevnt i nr. 3, herunder for offentlig persontransport med jernbane,
- c) tilstanden på Unionens jernbanenett,
- d) anvendelsen av adgangsrettigheter,
- e) hindringer for mer effektiv jernbanetransport,
- f) infrastrukturbegrensninger,
- g) behovet for lovgivning.

5. Med henblikk på Kommisjonens markedsovervåking skal medlemsstatene hvert år, samtidig som rollen til partene i arbeidslivet respekteres, gi Kommisjonen nødvendige opplysninger om bruken av jernbanenettene og utviklingen med hensyn til rammevilkårene for jernbanesektoren.

6. Kommisjonen kan treffe tiltak for å sikre ensartethet i medlemsstatenes rapporteringsplikt. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 62 nr. 3.

KAPITTEL III

UTSTEDELSE AV LISENS TIL JERNBANEFORETAK

AVSNITT 1

Lisensutstedende myndighet

Artikkel 16

Lisensutstedende myndighet

Hver medlemsstat skal utpeke en lisensutstedende myndighet som skal være ansvarlig for å utstede lisenser og oppfylle de forpliktelsene som følger av dette direktiv.

Den lisensutstedende myndigheten skal ikke selv yte jernbanetransporttjenester og skal være uavhengig av bedrifter eller enheter som gjør det.

AVSNITT 2

Vilkår for utstedelse av lisens

Artikkel 17

Allmenne krav

1. Et jernbaneforetak skal ha rett til å søke om lisens i den medlemsstaten der det er etablert.
2. Medlemsstatene skal ikke utstede lisenser eller forlenge deres gyldighet dersom kravene i dette direktiv ikke er oppfylt.
3. Et jernbaneforetak som oppfyller kravene i dette kapittel, har rett til å få utstedt lisens.
4. Et foretak har ikke tillatelse til å yte jernbanetransporttjenester som omfattes av dette kapittel, med mindre det er tildelt den lisensen som kreves for de tjenestene det skal yte.

En slik lisens alene gir imidlertid ikke innehaveren rett til adgang til jernbaneinfrastrukturen.

5. Kommisjonen skal treffe tiltak som fastsetter nærmere regler for bruken av en felles modell for lisensen og, dersom det er nødvendig for å sikre rettferdig og effektiv konkurranse på jernbanetransportmarkedene, nærmere regler for framgangsmåten som skal følges ved anvendelsen av denne artikkel. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 62 nr. 3.

Artikkel 18

Vilkår for utstedelse av lisens

Et jernbaneforetak som søker om lisens, skal før det begynner sin virksomhet, kunne godtgjøre overfor de lisensutstedende myndighetene i den berørte medlemsstaten at det til enhver tid kan oppfylle visse krav til god vandel, økonomisk evne og faglig dyktighet, samt ha dekning for erstatningsansvaret som nevnt i artikkel 19-22.

⁽¹⁾ EUT L 164 av 30.4.2004, s. 1.

Med henblikk på dette skal alle foretak som søker om lisens, legge fram alle relevante opplysninger.

Artikkel 19

Krav til godandel

Medlemsstatene skal definere vilkårene for at kravet til godandel er oppfylt, for å sikre at et foretak som søker om lisens, eller de personene som leder virksomheten:

- a) ikke er blitt dømt for alvorlige straffbare forhold, herunder overtredelser av forretningsmessig art,
- b) ikke er blitt slått konkurs,
- c) ikke er blitt dømt for alvorlige brudd på særlig regelverk som gjelder transport,
- d) ikke er blitt dømt for alvorlige eller gjentatte brudd på sosialrettslige eller arbeidsrettslige forpliktelser, herunder forpliktelser som følger av arbeidervern- og arbeidsmiljølovgivning, eller forpliktelser i henhold til tollbestemmelsene dersom det gjelder et selskap som ønsker å drive godstransport over landegrensene som omfattes av tollprosedyrer.

Artikkel 20

Krav til økonomisk evne

1. Kravene til økonomisk evne er oppfylt når et jernbaneforetak som søker om lisens, kan godtgjøre at det i et tidsrom på tolv måneder kan oppfylle sine faktiske og potensielle forpliktelser, som skal være vurdert på et realistisk grunnlag.
2. Den lisensutstedende myndigheten skal undersøke den økonomiske evnen særlig på grunnlag av jernbaneforetakets årsregnskap, eller når det gjelder foretak som søker om lisens og ikke er i stand til å framlegge årsregnskap, på grunnlag av årsbalansen. Hvert foretak som søker om lisens, skal minst legge fram opplysningene angitt i vedlegg III.
3. Den lisensutstedende myndigheten skal ikke anse at et foretak som søker om lisens, oppfyller kravene til økonomisk evne dersom det som følge av sin virksomhet i betydelig omfang eller gjentatte ganger skylder beløp i skatt eller sosiale avgifter.
4. Den lisensutstedende myndigheten kan kreve at det legges fram en revisjonsrapport og relevante dokumenter fra bank, sparebank, regnskapsfører eller revisor. Disse dokumentene skal inneholde opplysningene angitt i vedlegg III.
5. Kommisjonen skal gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 60 vedrørende visse endringer i vedlegg III. Vedlegg III kan dermed endres for å angi hvilke opplysninger foretak som søker om lisens, skal legge fram eller supplere på bakgrunn av erfaringene fra lisensutstedende myndigheter eller utviklingen på jernbanetransportmarkedet.

Artikkel 21

Krav til faglig dyktighet

Kravene til faglig dyktighet er oppfylt når et foretak som søker om lisens, kan godtgjøre at det har eller vil ha en ledelsesorganisasjon som har den kunnskapen eller erfaringen som er nødvendig for å utøve sikker og effektiv driftskontroll og overvåking av driftsformene angitt i lisensen.

Artikkel 22

Krav til dekning av erstatningsansvar

Uten at det berører unionsreglene for statsstøtte og i samsvar med artikkel 93, 107 og 108 TEUV, skal et jernbaneforetak være tilstrekkelig forsikret eller på markedsvilkår ha tilstrekkelige garantier i henhold til nasjonal eller internasjonal rett for dekning av erstatningsansvar i tilfelle ulykker, særlig når det gjelder passasjerer, bagasje, gods, post og tredjemenn. Uten hensyn til denne forpliktelsen kan det tas hensyn til særtrekkene ved og risikoprofilen for forskjellige typer tjenester, særlig jernbanedrift for kulturelle formål eller av hensyn til kulturarven.

AVSNITT 3

Lisensens gyldighet

Artikkel 23

Gyldighet med hensyn til sted og tid

1. En lisens skal være gyldig på hele Unionens territorium.
2. En lisens skal være gyldig så lenge jernbaneforetaket oppfyller forpliktelsene fastsatt i dette kapittel. En lisensutstedende myndighet kan imidlertid fastsette at det skal foretas en ny gjennomgåelse med jevne mellomrom. I så tilfelle skal slik ny gjennomgåelse foretas minst hvert femte år.
3. Særlige bestemmelser om midlertidig oppheving eller tilbakekalling av en lisens kan inntas i selve lisensen.

Artikkel 24

Midlertidig lisens, godkjenning, midlertidig oppheving og tilbakekalling

1. Dersom det hersker alvorlig tvil om at et jernbaneforetak som den lisensutstedende myndigheten har utstedt lisens til, oppfyller kravene i dette kapittel, særlig kravene i artikkel 18, kan den til enhver tid kontrollere om jernbaneforetaket faktisk overholder disse kravene.

Dersom en lisensutstedende myndighet fastslår at et jernbaneforetak ikke lenger oppfyller kravene, skal den midlertidig oppheve eller tilbakekalle lisensen.
2. Dersom den lisensutstedende myndigheten i en medlemsstat fastslår at det hersker alvorlig tvil om hvorvidt et jernbaneforetak som har fått utstedt lisens av en lisensutstedende myndighet i en annen medlemsstat, oppfyller kravene fastsatt i dette kapittel, skal den uten opphold underrette sistnevnte myndighet om dette.

3. Dersom en lisens er midlertidig opphevet eller tilbakekalt fordi kravet til økonomisk evne ikke er oppfylt, kan den lisensutstedende myndigheten uten hensyn til nr. 1, tildele en midlertidig lisens i påvente av at jernbaneforetaket omorganiseres, forutsatt at sikkerheten ikke settes i fare. En midlertidig lisens skal imidlertid ikke være gyldig i mer enn seks måneder etter utstedelsesdatoen.

4. Dersom et jernbaneforetak har innstilt sin virksomhet i seks måneder eller ikke har begynt sin virksomhet innen seks måneder etter at lisensen er utstedt, kan den lisensutstedende myndigheten beslutte at lisensen skal framlegges på nytt for godkjenning eller midlertidig oppheves.

Med hensyn til oppstart av virksomhet kan jernbaneforetaket søke om at det fastsettes en lengre frist idet det tas hensyn til tjenestenes særlige karakter.

5. Ved en endring som påvirker et foretaks rettslige stilling, særlig ved fusjon eller overtakelse, kan den lisensutstedende myndigheten beslutte at lisensen skal framlegges på nytt for godkjenning. Det aktuelle jernbaneforetaket kan fortsette sin virksomhet, med mindre den lisensutstedende myndigheten beslutter at sikkerheten er i fare. I dette tilfelle skal beslutningen begrunnes.

6. Dersom et jernbaneforetak har til hensikt å endre eller utvide sin virksomhet i betydelig grad, skal lisensen framlegges på nytt for den lisensutstedende myndigheten for gjennomgåelse.

7. Når det er innledet konkursbehandling eller tilsvarende behandling overfor et jernbaneforetak, skal den lisensutstedende myndigheten ikke tillate at jernbaneforetaket beholder sin lisens dersom myndigheten er overbevist om at det ikke er realistiske muligheter for en tilfredsstillende finansiell omstrukturering innen en rimelig frist.

8. Dersom en lisensutstedende myndighet utsteder, midlertidig opphever, tilbakekaller eller endrer en lisens, skal den umiddelbart underrette Det europeiske jernbanebyrå om dette. Det europeiske jernbanebyrå skal omgående underrette de lisensutstedende myndighetene i de øvrige medlemsstatene om dette.

Artikkel 25

Framgangsmåte for tildeling av lisenser

1. Framgangsmåtene for tildeling av lisenser skal offentliggjøres av den berørte medlemsstaten, som skal underrette Kommisjonen om dette.

2. Den lisensutstedende myndigheten skal avgjøre en søknad snarest mulig og senest tre måneder etter den datoen da alle relevante opplysninger, særlig opplysningene nevnt i vedlegg III, er framlagt. Den lisensutstedende myndigheten skal ta hensyn til alle tilgjengelige opplysninger. Beslutningen skal uten opphold meddeles foretaket som har søkt om lisens. Et avslag skal være begrunnet.

3. Medlemsstatene skal sikre at den lisensutstedende myndighetens beslutninger er underlagt domstolskontroll.

KAPITTEL IV

INNKREVING AV AVGIFTER FOR BRUK AV JERNBANEINFRASTRUKTUR OG TILDELING AV JERNBANEINFRASTRUKTURKAPASITET

AVSNITT 1

Allmenne prinsipper

Artikkel 26

Effektiv bruk av infrastrukturkapasitet

Medlemsstatene skal sikre at avgiftsordningene og ordningene for kapasitetstildeling for jernbaneinfrastruktur overholder prinsippene fastsatt i dette direktiv, og at infrastrukturforvaltningen dermed får mulighet til å markedsføre tilgjengelig infrastrukturkapasitet og utnytte den så effektivt som mulig.

Artikkel 27

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 skal overstige kostnadene i forbindelse med offentliggjøring av netterklæringen. Netterklæringen skal offentliggjøres på minst to offisielle språk i Unionen. Innholdet i netterklæringen skal gjøres gratis tilgjengelig elektronisk på infrastrukturforvaltningens nettportal og være tilgjengelig via en felles nettportal. Denne nettportalen skal opprettes av infrastrukturforvaltningene innenfor rammen for deres samarbeid i samsvar med artikkel 37 og 40.

2. Netterklæringen skal angi hvilken type infrastruktur som er tilgjengelig for jernbaneforetak, og inneholde opplysninger om vilkårene for adgang til den relevante infrastrukturen. Netterklæringen skal også inneholde opplysninger om vilkårene for adgang til serviceanlegg som er knyttet til infrastrukturforvaltningens jernbanenett, og for yting av tjenester i disse anleggene, eller vise til et nettsted der disse opplysningene er gratis tilgjengelig elektronisk. Innholdet i netterklæringen er fastsatt i vedlegg IV.

3. Netterklæringen skal ajourføres og endres ved behov.

4. Netterklæringen skal offentliggjøres minst fire måneder før fristen for innsending av søknader om infrastrukturkapasitet.

Artikkel 28

Avtaler mellom jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger

Ethvert jernbaneforetak som yter jernbanetransporttjenester, skal inngå de nødvendige avtaler på offentlig- eller privatrettslig grunnlag med infrastrukturforvaltningene for den jernbaneinfrastrukturen som brukes. Vilråene for slike avtaler skal sikre innsyn og likebehandling i samsvar med dette direktiv.

*AVSNITT 2***Infrastrukturavgifter og avgifter for tjenester***Artikkel 29***Fastsettelse og innkreving av avgifter**

1. Medlemsstatene skal fastsette en avgiftsramme, samtidig som den forvaltningsmessige uavhengigheten fastsatt i artikkel 4, overholdes.

Med forbehold for nevnte vilkår skal medlemsstatene også fastsette særlige avgiftsregler eller delegerer slik myndighet til infrastrukturforvaltningen.

Medlemsstatene skal sikre at netterklæringen inneholder avgiftsrammen og avgiftsreglene eller angir et nettsted der avgiftsrammen og avgiftsreglene er offentliggjort.

Infrastrukturforvaltningen skal fastsette og innkreve avgiften for bruk av infrastruktur i samsvar med den fastsatte avgiftsrammen og de fastsatte avgiftsreglene.

Uten at det berører den forvaltningsmessige uavhengigheten fastsatt i artikkel 4, og forutsatt at en slik rett er tillagt direkte i henhold til forfatningsrettslige bestemmelser innen 15. desember 2010, kan det nasjonale parlamentet ha rett til å undersøke og om nødvendig revidere det avgiftsnivået som infrastrukturforvaltningen har fastsatt. En eventuell revisjon skal sikre at avgiftene er i samsvar med dette direktiv, den fastsatte avgiftsrammen og de fastsatte avgiftsreglene.

2. Med unntak for særlige ordninger i henhold til artikkel 32 nr. 3 skal infrastrukturforvaltningene sikre at avgiftsordningen som benyttes, er basert på de samme prinsippene over hele deres jernbanenett.

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

4. En infrastrukturforvaltning skal sikre fortrolig behandling av forretningsopplysninger som den får fra søkerne.

*Artikkel 30***Infrastrukturkostnader og regnskaper**

1. Infrastrukturforvaltningene skal, samtidig som det tas behørig hensyn til sikkerheten og til opprettholdelse og forbedring av kvaliteten på infrastruktur-tjenesten, oppmuntres til å redusere kostnadene for å stille infrastruktur til rådighet samt redusere nivået på adgangsavgiftene.

2. Med forbehold for deres myndighet når det gjelder planlegging og finansiering av jernbaneinfrastruktur, og for prinsippet om ettårige regnskaper, skal medlemsstatene dersom

det er aktuelt, sikre at en avtale som er i samsvar med grunnprinsippene og parametrene angitt i vedlegg V, inngås mellom vedkommende myndighet og infrastrukturforvaltningen for et tidsrom på minst fem år.

Medlemsstatene skal sikre at avtaler som er i kraft 15. desember 2012, om nødvendig endres for å tilpasses dette direktiv når de fornyes, eller senest 16. juni 2015.

3. Medlemsstatene skal gjennomføre stimuleringsiltakene nevnt i nr. 1, ved avtalen nevnt i nr. 2, ved reguleringstiltak eller ved en kombinasjon av stimuleringsiltak for å redusere kostnadene i avtalen og avgiftsnivået ved hjelp av reguleringstiltak.

4. Dersom en medlemsstat beslutter å gjennomføre stimuleringsiltakene nevnt i nr. 1, ved reguleringstiltak, skal dette være basert på en analyse av hvilke kostnadsreduksjoner som kan oppnås. Dette berører ikke reguleringsorganets myndighet til å foreta en revisjon av avgiftene som nevnt i artikkel 56.

5. Vilkårene i avtalen nevnt i nr. 2 og strukturen på de betalingene som er avtalt for å finansiere infrastrukturforvaltningen, skal vedtas på forhånd og skal gjelde hele avtaleperioden.

6. Medlemsstatene skal sikre at søkerne og på deres anmodning potensielle søkere underrettes av vedkommende myndighet og infrastrukturforvaltningen og gis anledning til å gi uttrykk for sitt syn på innholdet i avtalen før den undertegnes. Avtalen skal offentliggjøres innen én måned etter at den er inngått.

Infrastrukturforvaltningen skal sikre samsvar mellom bestemmelsene i avtalen og forretningsplanen.

7. Infrastrukturforvaltningene skal utarbeide og vedlikeholde et register over sine aktiva og de aktiva de har ansvar for å forvalte, som kan anvendes til å vurdere hvilken finansiering som kreves for å reparere eller erstatte dem. Dette skal ledsages av nærmere opplysninger om kostnader til fornyelse og opprusting av infrastrukturen.

8. Infrastrukturforvaltningene skal fastsette en metode for fordeling av kostnadene på de forskjellige kategoriene av tjenester som jernbaneforetakene tilbys. Medlemsstatene kan kreve forhåndssamtykke. Denne metoden skal ajourføres med jevne mellomrom på grunnlag av beste internasjonale praksis.

*Artikkel 31***Avgiftsprinsipper**

1. Avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur og serviceanlegg skal betales til henholdsvis infrastrukturforvaltningen og operatøren av serviceanlegget, som skal benytte dem til å finansiere sin virksomhet.

2. Medlemsstatene skal kreve at infrastrukturforvaltningen og operatøren av serviceanlegget gir reguleringsorganet alle nødvendige opplysninger om de avgiftene som pålegges, slik at reguleringsorganet kan utføre sine funksjoner som nevnt i artikkel 56. Infrastrukturforvaltningen og operatøren av serviceanlegget skal i denne forbindelse kunne godtgjøre overfor jernbaneforetakene at de infrastrukturavgiftene og avgiftene for serviceanlegg som faktisk faktureres til jernbaneforetakene i henhold til artikkel 30-37, er i samsvar med de metodene, reglene og eventuelt de satsene som er fastsatt i netterklæringen.

3. Uten at nr. 4 eller 5 i denne artikkel eller i artikkel 32 berøres, skal avgiftene for den minste pakken med adgangstjenester og for adgang til infrastruktur som knytter sammen serviceanlegg, fastsettes på et nivå som tilsvarende de kostnadene som oppstår som en direkte følge av driften av togtrafikken.

Før 16. juni 2015 skal Kommisjonen treffe tiltak som fastsetter reglene for beregning av de kostnadene som oppstår som en direkte følge av driften av toget. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 62 nr. 3.

Infrastrukturforvaltningen kan beslutte å foreta en gradvis tilpasning av disse reglene over et tidsrom på høyst fire år etter at gjennomføringsrettsaktene har trådt i kraft.

4. Infrastrukturavgiftene nevnt i nr. 3, kan omfatte en avgift som gjenspeiler kapasitetsmangelen i en identifiserbar del av infrastrukturen i perioder med overbelastning.

5. Infrastrukturavgiftene nevnt i nr. 3, kan endres for å ta hensyn til kostnadene ved miljøvirkningene som følger av togdriften. En slik endring skal differensieres ut fra virkningens omfang.

På grunnlag av infrastrukturforvaltningenes, jernbaneforetakenes, reguleringsorganenes og vedkommende myndigheters erfaringer, og idet det tas hensyn til eksisterende ordninger for støydifferensiering, skal Kommisjonen treffe gjennomføringstiltak som fastsetter de reglene som skal følges ved innkreving av avgifter for kostnadene i forbindelse med støyvirkninger, herunder varigheten av denne innkrevningen, på en slik måte at det blir mulig å differensiere infrastrukturavgiftene for ved behov å ta hensyn til det berørte områdes følsomhet, særlig når det gjelder størrelsen på befolkningen som berøres, og hvilken togsammensetning som påvirker nivået av støyutslipp. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 62 nr. 3. De skal ikke føre til unødig konkurransevridning mellom jernbaneforetakene eller påvirke jernbanesektorens samlede konkurranseevne.

Enhver slik endring av infrastrukturavgiftene for å ta hensyn til kostnadene i forbindelse med støyvirkninger, skal støtte ettermontering på jernbanevogner av den økonomisk mest bærekraftige bremseteknologien med lavt støynivå som er tilgjengelig.

Innkreving av avgifter for miljøkostnader som fører til en økning i infrastrukturforvaltningens samlede inntekter, skal imidlertid være tillatt bare dersom slike avgifter pålegges godstransport på vei i samsvar med unionsretten.

Dersom innkrevningen av avgifter for miljøkostnader medfører ekstra inntekter, skal medlemsstatene beslutte hvordan inntektene skal anvendes.

Medlemsstatene skal sikre at nødvendige opplysninger oppbevares, og at miljøavgiftenes opprinnelse og anvendelse kan spores. Medlemsstatene skal på anmodning legge fram disse opplysningene for Kommisjonen.

6. For å unngå uønskede, uforholdsmessige svingninger kan avgiftene nevnt i nr. 3, 4 og 5, beregnes som gjennomsnitt på grunnlag av en rimelig spredning av togtrafikk og -tider. Infrastrukturavgiftens relative størrelse skal likevel knyttes til kostnaden som kan tilskrives tjenestene.

7. Avgiften som pålegges for sporadgang i serviceanlegg nevnt i nr. 2 i vedlegg II, og tjenesteytingen i slike anlegg, skal ikke overstige kostnaden ved å yte den, med tillegg av en rimelig fortjeneste.

8. Dersom tjenestene som i nr. 3 og 4 i vedlegg II er oppført som tilleggstjenester og ekstratjenester, bare tilbys av én leverandør, skal avgiften for den aktuelle tjenesten ikke overstige kostnaden ved å yte den, med tillegg av en rimelig fortjeneste.

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

10. Operatøren av anlegget for tjenesteytingen nevnt i nr. 2, 3 og 4 i vedlegg II, skal gi infrastrukturforvaltningen opplysninger om de avgiftene som skal tas med i netterklæringen, eller skal angi et nettsted der slike opplysninger er gjort gratis tilgjengelig elektronisk i samsvar med artikkel 27.

Artikkel 32

Unntak fra avgiftsprinsippene

1. For å oppnå full dekning for infrastrukturforvaltningens kostnader kan en medlemsstat, dersom markedet tåler det, innkreve påslag på grunnlag av prinsippene om effektivitet, åpenhet og likebehandling, samtidig med at det sikres størst mulig konkurranseevne for jernbanens markedssegmenter. Avgiftsordningen skal ta hensyn til de produktivitetsøkninger som jernbaneforetakene oppnår.

Avgiftsnivået skal imidlertid ikke settes så høyt at de markedssegmentene som kan betale minst de kostnadene som oppstår som en direkte følge av jernbanedriften, pluss en avkastningsprosent som markedet kan bære, hindres i å bruke infrastrukturen.

Før medlemsstatene godkjenner slike påslag, skal de sikre at infrastrukturforvaltningene har vurdert hvorvidt de er relevante for særlige markedssegmenter, idet de minst vurderer de parene som er oppført i nr. 1 i vedlegg VI, og velger dem som er relevante. Infrastrukturforvaltningenes liste over markedssegmenter skal inneholde minst følgende tre segmenter: godstransport, persontransport som er omfattet av en kontrakt om offentlig tjenesteyting, og annen persontransport.

Infrastrukturforvaltningene kan videre gjøre et skille mellom markedssegmentene ut fra hvilke varer eller passasjerer som transporteres.

Markedssegmenter der jernbaneforetak for tiden ikke er virksomme, men der de kan yte tjenester i avgiftsordningens gyldighetsperiode, skal også defineres. For disse markedssegmentene skal infrastrukturforvaltningen ikke ta med noe påslag i avgiftsordningen.

Listen over markedssegmenter skal offentliggjøres i netterklæringen og vurderes på nytt minst hvert femte år. Reguleringsorganet nevnt i artikkel 55, skal kontrollere denne listen i samsvar med artikkel 56.

2. I forbindelse med godstransport til og fra tredjestater på jernbanenett som har en annen sporvidde enn hovedjernbanenettet i Unionen, kan infrastrukturforvaltningen fastsette høyere avgifter med sikte på å få kostnadene dekket fullt ut.

3. For bestemte framtidige investeringsprosjekter eller bestemte investeringsprosjekter som er fullført etter 1988, 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 iverksettes eller kunne ha blitt iverksatt. En slik avgiftsordning kan også omfatte avtaler om deling av risikoen knyttet til nye investeringer.

4. De infrastrukturavgiftene for bruk av jernbanekorridor som er angitt i kommisjonsvedtak 2009/561/EF⁽¹⁾, skal differensieres for å stimulere til å utstyre togene med ETCS som oppfyller kravene i den versjonen som ble vedtatt ved kommisjonsvedtak 2008/386/EF⁽²⁾ og senere versjoner. En slik differensiering skal ikke føre til at det samlet sett blir noen endring i infrastrukturforvaltningens inntekter.

(1) Kommisjonsvedtak 2009/561/EF av 22. juli 2009 om endring av vedtak 2006/679/EF når det gjelder gjennomføringen av den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkveie med hensyn til delsystemet «styring, kontroll og signal» i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog (EUT L 194 av 25.7.2009, s. 60).

(2) Kommisjonsvedtak 2008/386/EF av 23. april 2008 om endring av vedlegg A til vedtak 2006/679/EF om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkveie som gjelder for delsystemet «styring, kontroll og signal» i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog, og om endring av vedlegg A til vedtak 2006/860/EF med hensyn til delsystemet «styring, kontroll og signal» i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog (EUT L 136 av 24.5.2008, s. 11).

Uten hensyn til denne forpliktelsen kan medlemsstatene beslutte at denne differensieringen av infrastrukturavgifter ikke skal gjelde for jernbanelinjer angitt i vedtak 2009/561/EF der bare tog utstyrt med ETCS kan kjøre.

Medlemsstatene kan beslutte å utvide denne differensieringen til å omfatte jernbanelinjer som ikke er angitt i vedtak 2009/561/EF.

Før 16. juni 2015 og etter en konsekvensanalyse skal Kommisjonen treffe tiltak som fastsetter de reglene som skal følges ved differensiering av infrastrukturavgiftene, i henhold til en tidsramme som er forenlig med den europeiske gjennomføringsplanen for ERTMS opprettet i samsvar med vedtak 2009/561/EF, og som skal sikre at det samlet sett ikke blir noen endring i infrastrukturforvaltningens inntekter. Disse gjennomføringstiltakene skal tilpasse reglene for differensiering som får anvendelse på tog i lokal og regional trafikk som benytter en begrenset strekning i de jernbanekorridor som er angitt i vedtak 2009/561/EF. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 62 nr. 3. De skal ikke føre til unødige konkurransevridning mellom jernbaneforetakene eller påvirke jernbanesektorens samlede konkurranseevne.

5. For å unngå forskjellsbehandling skal medlemsstatene sikre at enhver gitt infrastrukturforvaltnings gjennomsnittlige og marginale avgifter for likeverdig bruk av dens infrastruktur er sammenlignbare, og at det innkreves samme avgifter for sammenlignbare tjenester i samme markedssegment. Infrastrukturforvaltningen skal i netterklæringen vise at avgiftsordningen oppfyller disse kravene i den grad dette kan gjøres uten at fortrolige forretningsopplysninger avsløres.

6. Dersom en infrastrukturforvaltning har til hensikt å endre de grunnleggende elementene i avgiftsordningen nevnt i nr. 1 i denne artikkel, skal den offentliggjøre endringene senest tre måneder før fristen for offentliggjøringen av netterklæringen i samsvar med artikkel 27 nr. 4.

Artikkel 33

Rabatter

1. Uten at artikkel 101, 102, 106 og 107 i TEUV berøres, og uten hensyn til prinsippet om direkte kostnader fastsatt i artikkel 31 nr. 3 i dette direktiv, skal enhver rabatt på de avgiftene 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 besparelser i administrasjonskostnader. Ved fastsettelse av rabattens størrelse skal det ikke tas hensyn til kostnadsbesparelser som allerede er medregnet i avgiften.

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

4. Rabattene kan gjelde bare avgifter som innkreves for en bestemt del av infrastrukturen.

5. For samme tjenester skal det være samme rabattordninger. Rabattordningene skal anvendes uten forskjellsbehandling for alle jernbaneforetak.

Artikkel 34

Kompensasjonsordninger for udekkede miljø-, ulykkes- og infrastrukturkostnader

1. Medlemsstatene kan innføre en tidsbegrenset kompensasjonsordning for bruk av jernbaneinfrastruktur for beviselig udekkede miljø-, ulykkes- og infrastrukturkostnader i konkurrerende transportsystemer, i den grad disse kostnadene overstiger de tilsvarende kostnadene ved jernbanetransport.

2. Dersom et jernbaneforetak som mottar kompensasjon, har en enerett, skal kompensasjonen ledsages av tilsvarende fordeler for brukerne.

3. Beregningsmetoden som brukes og beregningene som foretas, skal offentliggjøres. Det skal særlig være mulig å dokumentere de særlige udekkede kostnadene ved konkurrerende transportinfrastruktur som unngås ved jernbanetransport, og å sikre at ordningen ikke innebærer forskjellsbehandling av foretak.

4. Medlemsstatene skal sikre at ordningen er forenlig med artikkel 93, 107 og 108 i TEUV.

Artikkel 35

Ytelsesordning

1. Infrastrukturavgiftsordningene skal gjennom en ytelsesordning oppmuntre jernbaneforetakene og infrastrukturforvaltningen til å redusere forstyrrelsene på jernbanenettet til et minimum og forbedre jernbanenettets ytelse. Ordningen kan omfatte bøter for virksomhet som forstyrrer driften av jernbanenettet, kompensasjon til foretak som påføres tap som følge av forstyrrelser, og bonuser som belønner ytelse som overstiger planlagte ytelser.

2. Grunnprinsippene for ytelsesordningen angitt i nr. 2 i vedlegg VI, får anvendelse på hele jernbanenettet.

3. Kommisjonen skal gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 60 vedrørende visse endringer i nr. 2 bokstav c) i vedlegg VI. Nr. 2 bokstav c) i vedlegg VI

kan følgelig endres på bakgrunn av utviklingen på jernbanemarkedet og de erfaringene som reguleringsorganene nevnt i artikkel 55, infrastrukturforvaltningene og jernbaneforetakene gjør seg. Med disse endringer skal kategoriene av forsinkelser tilpasses beste praksis utviklet av industrien.

Artikkel 36

Reservasjonsavgifter

Infrastrukturforvaltningene kan innkreve en passende avgift for kapasitet som er tildelt, men som ikke brukes. Denne avgiften som kreves inn dersom kapasiteten ikke brukes, skal oppmuntre til effektiv bruk av kapasiteten. Innkreving av en slik avgift er obligatorisk når søkere som har fått tildelt et ruteleie, gjentatte ganger unnlater å benytte tildelte ruteleier eller deler av dem. For å kunne kreve inn denne avgiften skal infrastrukturforvaltningene i sin netterklæring offentliggjøre kriteriene for fastsettelse av slik manglende utnyttelse. Reguleringsorganet nevnt i artikkel 55, skal føre tilsyn med disse kriterier i samsvar med artikkel 56. Betaling av denne avgiften skal foretas enten av søkeren eller av jernbaneforetaket utpekt i samsvar med artikkel 41 nr. 1. Infrastrukturforvaltningen skal til enhver tid kunne opplyse berørte parter om hvilken infrastrukturkapasitet som allerede er tildelt brukerforetakene.

Artikkel 37

Samarbeid om avgiftsordninger på mer enn ett jernbanenett

1. Medlemsstatene skal sikre at infrastrukturforvaltningene samarbeider for å kunne anvende effektive avgiftsordninger og slutter seg sammen for å samordne innkrevingen eller for å innkreve avgifter for driften av togtrafikk som går over mer enn ett infrastrukturnett i jernbanesystemet i Unionen. Infrastrukturforvaltningene skal særlig ha som mål å sikre størst mulig konkurransevne for internasjonal jernbanetransport og effektiv bruk av jernbanenettene. For dette formål skal de fastsette hensiktsmessige framgangsmåter underlagt reglene fastsatt i dette direktiv.

2. I henhold til nr. 1 i denne artikkel skal medlemsstatene sikre at infrastrukturforvaltningene samarbeider med sikte på effektiv anvendelse av påslag som nevnt i artikkel 32 og ytelsesordninger som nevnt i artikkel 35, for trafikk som går over mer enn ett jernbanenett i jernbanesystemet i Unionen.

AVSNITT 3

Tildeling av infrastrukturkapasitet

Artikkel 38

Retten til kapasitet

1. Infrastrukturkapasitet skal tildeles av en infrastrukturforvaltning. Når kapasitet først er tildelt en søker, kan mottakeren ikke overdra den til et annet foretak eller en annen tjeneste.

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

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 én ruteplanperiode.

En infrastrukturforvaltning og en søker kan inngå en rammeavtale som fastsatt i artikkel 42, om bruk av kapasitet i den relevante jernbaneinfrastrukturen for et lengre tidsrom enn én ruteplanperiode.

3. Infrastrukturforvaltningens og søkerens respektive rettigheter og plikter med hensyn til kapasitetstildeling skal fastsettes i kontrakter eller medlemsstatenes lovgivning.

4. Når en søker akter å anmode om infrastrukturkapasitet med sikte på å drive internasjonal persontransport, skal søkeren underrette de berørte infrastrukturforvaltningene og reguleringsorganene. For at reguleringsorganene skal kunne vurdere om formålet med en internasjonal rute er transport av passasjerer på en rute mellom stasjoner i forskjellige medlemsstater, og den potensielle økonomiske virkningen på eksisterende kontrakter om offentlig tjenesteyting, skal de sikre at opplysningene gis til vedkommende myndigheter som har tildelt kontrakter om persontransport med jernbane på denne ruten i henhold til kontrakter om offentlig tjenesteyting, til enhver annen berørt vedkommende myndighet som har rett til å begrense adgangen i henhold til artikkel 11, og til alle jernbaneforetak som oppfyller kontrakten om offentlig tjenesteyting på denne internasjonale persontransportruten.

Artikkel 39

Kapasitetstildeling

1. Medlemsstatene kan fastsette en ramme for tildeling av infrastrukturkapasitet under forutsetning av at den forvaltningsmessige uavhengigheten fastsatt i artikkel 4, overholdes. Det skal fastsettes nærmere regler for kapasitetstildeling. Infrastrukturforvaltningen skal foreta kapasitetstildelingen. Infrastrukturforvaltningen skal særlig sikre at infrastrukturkapasiteten tildeles på en rettfærdig måte uten forskjellsbehandling og i samsvar med unionsretten.

2. Infrastrukturforvaltningene skal sikre fortrolig behandling av forretningsopplysninger som de mottar.

Artikkel 40

Samarbeid om tildeling av infrastrukturkapasitet på mer enn ett jernbanenett

1. Medlemsstatene skal sikre at infrastrukturforvaltningene samarbeider for på en effektiv måte å kunne skaffe til veie og

tildele infrastrukturkapasitet som går over mer enn ett jernbanenett i jernbanesystemet i Unionen, herunder rammeavtalene nevnt i artikkel 42. Infrastrukturforvaltningene skal opprette hensiktsmessige framgangsmåter underlagt reglene fastsatt i dette direktiv, og organisere ruteleier som går over mer enn ett jernbanenett i samsvar med dette.

Medlemsstatene skal sikre at representanter for infrastrukturforvaltninger hvis beslutninger om tildeling har betydning for andre infrastrukturforvaltninger, samarbeider for å samordne tildelingen av eller for å tildele all relevant infrastrukturkapasitet på internasjonalt plan, uten at det berører de særlige reglene i unionsretten om jernbanenett for godstransport. Prinsippene og kriteriene for kapasitetstildeling som fastsettes innenfor rammen av dette samarbeidet, skal offentliggjøres av infrastrukturforvaltningene i deres netterklæring i samsvar med nr. 3 i vedlegg IV. Relevante representanter for infrastrukturforvaltninger i tredjestater kan delta i disse prosessene.

2. Kommisjonen skal underrettes om og inviteres til å delta som observatør på de viktigste møtene der felles prinsipper og praksis for tildeling av infrastruktur blir utarbeidet. Reguleringsorganene skal motta tilstrekkelige opplysninger om utviklingen av felles prinsipper og praksis for tildeling av infrastruktur og fra IT-baserte tildelingssystemer til å kunne utføre sitt offentlige tilsyn i samsvar med artikkel 56.

3. Ved møter eller annen virksomhet med henblikk på tildeling av infrastrukturkapasitet til togtrafikk over flere jernbanenett, skal beslutninger bare treffes av representanter for infrastrukturforvaltningene.

4. Deltakerne i samarbeidet nevnt i nr. 1, skal sikre at navnet på deltakerne, arbeidsmetoder og alle relevante kriterier som brukes til å vurdere og tildele infrastrukturkapasitet, gjøres offentlig tilgjengelige.

5. Infrastrukturforvaltningene skal innenfor rammen av samarbeidet nevnt i nr. 1, vurdere behovet for og kan om nødvendig foreslå og organisere internasjonale ruteleier for å lette driften av godstog som er gjenstand for en ad hoc-søknad som nevnt i artikkel 48.

Slike forhåndsfastlagte internasjonale ruteleier skal gjøres tilgjengelige for søkere gjennom en av de deltakende infrastrukturforvaltningene.

Artikkel 41

Søkere

1. Søkere kan inngi søknader om infrastrukturkapasitet. For å benytte slik infrastrukturkapasitet skal søkerne utpeke et jernbaneforetak som skal inngå en avtale med infrastrukturforvaltningen i samsvar med artikkel 28. Dette berører ikke søkerens rett til å inngå avtaler med infrastrukturforvaltninger i henhold til artikkel 44 nr. 1.

2. Infrastrukturforvaltningen kan stille krav til søkerne for å sikre at dens berettigede forventninger om framtidige inntekter og utnytting av infrastrukturen kan oppfylles. Slike krav skal være rimelige, åpne og ikke innebære forskjellsbehandling. De skal angis i netterklæringen som er nevnt i vedlegg IV nr. 3 bokstav b). De kan bare inneholde bestemmelser om en finansiell garanti som ikke skal overstige et hensiktsmessig nivå som skal stå i forhold til søkerens forventede virksomhetsnivå, og en forsikring med hensyn til evnen til å utarbeide bud på infrastrukturkapasitet som er i samsvar med reglene.

3. Kommisjonen skal innen 16. juni 2015 vedta gjennomføringstiltak som fastsetter nærmere regler for de kriteriene som skal følges for anvendelsen av nr. 2. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 62 nr. 3.

Artikkel 42

Rammeavtaler

1. Uten at artikkel 101, 102 og 106 i TEUV berøres, kan det inngås en rammeavtale mellom en infrastrukturforvaltning og en søker. I en slik rammeavtale angis egenskapene ved den infrastrukturkapasiteten som en søker har anmodet om og blir tilbudt for et tidsrom som er lengre enn en ruteplanperiode.

Rammeavtalen skal ikke inneholde noen detaljert angivelse av et ruteleie, men den skal være utformet slik at søkerens legitime forretningsmessige behov ivaretas. En medlemsstat kan kreve forhåndsgodkjenning av en slik rammeavtale fra reguleringsorganet nevnt i artikkel 55 i dette direktiv.

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

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

4. Rammeavtaler kan inneholde bestemmelser om sanksjoner dersom det blir nødvendig å endre eller si opp avtalen.

5. Rammeavtaler skal i prinsippet gjelde for en periode på fem år og kan fornyes for perioder som tilsvarer den opprinnelige varigheten. 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.

6. For tjenester som bruker infrastruktur til særlige formål som nevnt i artikkel 49, og som krever omfattende og langsiktige investeringer, behørig dokumentert av søkeren, kan rammeavtaler inngås for en periode på 15 år. En periode på mer enn 15 år er mulig bare i unntakstilfeller, særlig i forbindelse med omfattende og langsiktige investeringer, og særlig når disse omfattes av avtaleforpliktelser, herunder en flerårig amortiseringsplan.

I slike unntakstilfeller kan rammeavtalen inneholde en detaljert angivelse av egenskapene ved den infrastrukturkapasiteten som skal gjøres tilgjengelig for søkeren i rammeavtalens løpetid. Slike egenskaper kan blant annet omfatte antall avganger i ruteleiene, deres størrelse og kvalitet. Infrastrukturforvaltningen kan redusere den reserverte kapasiteten dersom den i en periode på minst én måned er brukt mindre enn den terskelverdien som er angitt i artikkel 52.

Fra og med 1. januar 2010 kan en første rammeavtale inngås for en periode på fem år, som kan fornyes én gang, på grunnlag av den kapasiteten som utnyttes av søkere som drev transport før 1. januar 2010, for å ta hensyn til særlige investeringer eller forekomsten av forretningsavtaler. Reguleringsorganet nevnt i artikkel 55, skal være ansvarlig for å gi tillatelse til at en slik avtale trer i kraft.

7. Samtidig som det sikres fortrolig behandling av forretningsopplysninger, skal det generelle innholdet i hver rammeavtale gjøres tilgjengelig for alle berørte parter.

8. På grunnlag av reguleringsorganenes, vedkommende myndigheters og jernbaneforetakenes erfaring og på grunnlag av arbeidet i jernbanenettet nevnt i artikkel 57 nr. 1, kan Kommisjonen treffe tiltak som fastsetter nærmere bestemmelser om framgangsmåten og kriteriene som skal følges for anvendelsen av denne artikkel. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 62 nr. 3.

Artikkel 43

Tidsplan for tildelingsprosessen

1. Infrastrukturforvaltningen skal overholde tidsplanen for kapasitetstildeling fastsatt i vedlegg VII.

2. Kommisjonen skal gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 60 vedrørende visse endringer i vedlegg VII. Etter samråd med alle infrastrukturforvaltninger kan vedlegg VII endres for å ta hensyn til driftsmessige aspekter ved tildelingsprosessen. Disse endringene skal være basert på det som er nødvendig i lys av de erfaringer som er gjort for å sikre en effektiv tildelingsprosess og for å ta hensyn til infrastrukturforvaltningenes driftsmessige interesser.

3. Infrastrukturforvaltningene skal komme til enighet med andre berørte infrastrukturforvaltninger om hvilke internasjonale ruteleier som skal inngå i ruteplanen, før samråd om utkastet til ruteplanen innledes. Justeringer skal foretas bare dersom det er absolutt nødvendig.

Artikkel 44

Søknader

1. Søkerne 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 avsnitt 2 i kapittel IV.

2. Søknader som gjelder den alminnelige ruteplanen, skal overholde fristene fastsatt i vedlegg VII.
3. En søker som er part i en rammeavtale, skal søke i samsvar med avtalens bestemmelser.
4. Når det gjelder ruteleier som går over mer enn ett jernbanenett, skal infrastrukturforvaltningene sikre at søkerne kan søke til én felles portal som enten er et felles organ som infrastrukturforvaltningene har opprettet, eller én enkelt infrastrukturforvaltning som berøres av ruteleiet. Denne infrastrukturforvaltningen skal på søkerens vegne kunne søke om kapasitet hos de øvrige berørte infrastrukturforvaltningene. Dette kravet berører ikke europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 913/2010 av 22. september 2010 om et europeisk jernbanenett for konkurransedyktig godstransport⁽¹⁾.

Artikkel 45

Ruteplanlegging

1. Infrastrukturforvaltningen skal så langt som mulig imøtekomme alle søknader om infrastrukturkapasitet, herunder søknader om ruteleier som går over mer enn ett jernbanenett, og skal så langt som mulig ta hensyn til alle hindringer søkerne kan bli stilt overfor, herunder de økonomiske konsekvensene for deres virksomhet.
2. Infrastrukturforvaltningen kan prioritere visse ruter i forbindelse med ruteplan- og samordningsprosessen, men bare i de tilfellene som er nevnt i artikkel 47 og 49.
3. Infrastrukturforvaltningen skal rådføre seg med de berørte parter om utkastet til ruteplan og gi dem en tidsfrist på minst én måned for å framlegge sine synspunkter. Berørte parter omfatter alle som har søkt om infrastrukturkapasitet, samt andre parter som ønsker å ha mulighet til å komme med merknader om hvordan ruteplanen kan påvirke deres mulighet til å anskaffe jernbanetjenester i ruteplanperioden.
4. Infrastrukturforvaltningen skal treffe de nødvendige tiltak for å løse eventuelle problemer som påpekes.

Artikkel 46

Samordning

1. Dersom infrastrukturforvaltningen støter på interessekonflikter mellom forskjellige søknader under ruteplanleggingen nevnt i artikkel 45, skal den gjennom en samordning av søknadene forsøke å tilgode alle krav 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 gjennom samråd med de berørte søkerne forsøke å finne en løsning på eventuelle konflikter. Slikt samråd skal bygge på at følgende opplysninger innen en rimelig frist er lagt fram vederlagsfritt i skriftlig eller elektronisk form:

- a) ruteleier som alle andre søkere har inngitt søknad om, på de samme rutene,
- b) ruteleier som er foreløpig tildelt alle andre søkere på de samme rutene,
- c) alternative ruteleier som er foreslått for de relevante rutene i samsvar med nr. 2,
- d) fullstendige opplysninger om de kriteriene som anvendes i kapasitetstildelingsprosessen.

I samsvar med artikkel 39 nr. 2 skal disse opplysningene legges fram uten at andre søkers identitet avsløres, med mindre de berørte søkerne har gitt sitt samtykke til slik avsløring.

4. Netterklæringen skal angi prinsippene for samordningsprosessen. Disse prinsippene skal særlig gjenspeile hvor vanskelig det er å organisere internasjonale ruteleier, og hvilke konsekvenser en endring kan få for andre infrastrukturforvaltninger.

5. Dersom en søknad om infrastrukturkapasitet ikke kan imøtekommes uten samordning, skal infrastrukturforvaltningen forsøke å behandle alle søknader gjennom samordning.

6. Med forbehold for gjeldende klageordninger og bestemmelsene i artikkel 56, skal det ved tvister i forbindelse med tildeling av infrastrukturkapasitet, gjøres tilgjengelig en tvisteløsningsordning for å finne en hurtig løsning på slike tvister. Denne ordningen skal fastsettes i netterklæringen. Dersom denne ordningen benyttes, skal det treffes en beslutning innen en frist på ti virkedager.

Artikkel 47

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 delen av infrastrukturen som overbelastet. Det samme gjelder for infrastruktur der det kan forventes kapasitetsmangel i nær framtid.

2. Dersom infrastruktur er erklært overbelastet, skal infrastrukturforvaltningen foreta en kapasitetsanalyse i samsvar med artikkel 50, med mindre en kapasitetsforbedringsplan som fastsatt i artikkel 51, allerede er gjennomført.

⁽¹⁾ EUT L 276 av 20.10.2010, s. 22.

3. Dersom avgiftene fastsatt i artikkel 31 nr. 4, ikke har blitt innkrevd eller ikke har gitt et tilfredsstillende resultat, og infrastrukturen er erklært overbelastet, kan infrastrukturforvaltningen i tillegg anvende prioriteringskriterier for å tildele infrastrukturkapasitet.

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

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

Medlemsstatene kan eventuelt gi infrastrukturforvaltningen kompensasjon som tilsvarer eventuelle inntektstap i forbindelse med behovet for å tildele en viss kapasitet til visse tjenester i henhold til foregående ledd.

Slike tiltak og slik kompensasjon skal også ta 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 ved overbelastet infrastruktur, skal være angitt i netterklæringen.

Artikkel 48

Ad hoc-søknader

1. Infrastrukturforvaltningen skal besvare ad hoc-søknader om enkeltruteleier 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. Infrastrukturforvaltningene 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 49

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 egenskapene for drift på vedkommende ruteleie.

2. Dersom det finnes egnede alternative ruter, kan infrastrukturforvaltningen etter samråd med berørte parter, reservere bestemt infrastruktur til bruk for bestemte typer trafikk. Uten at artikkel 101, 102 og 106 TEUV berøres, kan infrastrukturforvaltningen prioritere denne typen trafikk ved tildeling av infrastrukturkapasitet dersom slik reservasjon er foretatt.

Slik reservasjon skal ikke være til hinder for at den aktuelle infrastrukturen kan brukes av andre typer trafikk dersom det finnes tilgjengelig kapasitet.

3. Dersom infrastruktur er reservert i samsvar med nr. 2, skal dette være angitt i netterklæringen.

Artikkel 50

Kapasitetsanalyse

1. Formålet med en kapasitetsanalyse er å bestemme begrensningene i infrastrukturkapasiteten som gjør at søknader om kapasitet ikke kan imøtekommes i tilstrekkelig grad, og å foreslå hvordan man skal kunne imøtekomme ytterligere søknader. Kapasitetsanalysen skal finne årsakene til overbelastningen, og hvilke tiltak som kan treffes på kort og mellomlang sikt for å avhjelpe overbelastningen.

2. Kapasitetsanalysen skal omfatte infrastrukturen, driftsmetodene, arten av de forskjellige tjenestene som ytes, samt virkningen av alle disse faktorene på infrastrukturkapasiteten. Tiltakene som skal vurderes, omfatter særlig omdirigering av trafikk, endring av ruteplanen, endrede hastigheter og forbedringer av infrastrukturen.

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

Artikkel 51

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) sannsynlig trafikkutvikling i framtiden,
- c) begrensninger på infrastrukturutviklingen,
- d) muligheter for og kostnader ved å forbedre kapasiteten, herunder sannsynlige endringer av adgangsavgifter.

På grunnlag av en nytte- og kostnadsanalyse av de mulige tiltakene som angis, skal den også 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 for den aktuelle infrastrukturen i henhold til artikkel 31 nr. 4 når:

- a) den ikke framlegger en kapasitetsforbedringsplan, eller
- b) den ikke får gjennomført de tiltakene som er angitt i kapasitetsforbedringsplanen.

4. Uten hensyn til nr. 3 i denne artikkel, kan infrastrukturforvaltningen med forbehold for godkjenning fra reguleringsorganet nevnt i artikkel 55, fortsette å innkreve disse avgiftene dersom:

- a) kapasitetsforbedringsplanen ikke kan gjennomføres av årsaker som ligger utenfor infrastrukturforvaltningens kontroll, eller
- b) de tilgjengelige mulighetene ikke er økonomisk eller finansielt bærekraftige.

Artikkel 52

Bruk av ruteleier

1. I netterklæringen skal infrastrukturforvaltningen redegjøre nærmere for på hvilke vilkår den vil ta hensyn til tidligere utnyttelsesgrad for ruteleier når det foretas en prioritering under tildelingsprosessen.

2. Særlig når det gjelder overbelastet infrastruktur skal infrastrukturforvaltningen kreve at det gis avkall på et ruteleie som i løpet av et tidsrom på minst én måned er benyttet mindre enn en terskelverdi som skal fastsettes i netterklæringen, med mindre dette skyldes ikke-økonomiske årsaker utenfor søkerens kontroll.

Artikkel 53

Infrastrukturkapasitet for vedlikeholdsarbeid

1. Søknader om infrastrukturkapasitet med henblikk på å gjøre det mulig å utføre vedlikeholdsarbeid, skal inngis under ruteplanleggingen.

2. Infrastrukturforvaltningen skal ta behørig hensyn til hvilke konsekvenser reservasjon av infrastrukturkapasitet for planlagt vedlikehold av spor har for søkerne.

3. Infrastrukturforvaltningen skal så snart som mulig underrette de berørte parter om at infrastrukturkapasiteten ikke er tilgjengelig på grunn av ikke-planlagt vedlikeholdsarbeid.

Artikkel 54

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 normalisere situasjonen. For dette formål skal den utarbeide en beredskapsplan med en liste over de hvilke organer som skal underrettes ved alvorlige ulykker eller alvorlige forstyrrelser av togtrafikken.

2. I en nødssituasjon og når det er absolutt nødvendig på grunn av en driftsstans som gjør infrastrukturen midlertidig ubrukelig, kan de tildelte ruteleiene trekkes tilbake uten varsel i så lang tid som det tar å reparere systemet.

Dersom infrastrukturforvaltningen anser det nødvendig, kan den kreve at jernbaneforetakene gjør tilgjengelig for den de ressursene som den anser som mest hensiktsmessige for å normalisere situasjonen så raskt som mulig.

3. Medlemsstatene kan kreve at jernbaneforetakene bidrar til å kontrollere anvendelsen av sikkerhetsstandardene og -reglene og til at de selv overholder disse.

AVSNITT 4

Reguleringsorgan

Artikkel 55

Reguleringsorgan

1. Hver medlemsstat skal opprette et sentralt nasjonalt reguleringsorgan for jernbanesektoren. Uten at nr. 2 berøres, skal dette organet være en frittstående myndighet som organisatorisk, funksjonelt, hierarkisk og når det gjelder beslutningstaking, er juridisk atskilt fra og uavhengig av alle andre offentlige eller private enheter. Det skal også være uavhengig av alle infrastrukturforvaltninger, avgiftsorganer, tildelingsorganer og søkere når det gjelder egen organisering, finansiering, juridisk struktur og beslutningstaking. Det skal videre være funksjonelt uavhengig av enhver vedkommende myndighet som deltar i tildelingen av en kontrakt om offentlig tjenesteyting.

2. Medlemsstatene kan opprette reguleringsorganer som har myndighet på flere regulerte sektorer, dersom disse integrerte reguleringsmyndighetene oppfyller kravene om uavhengighet nevnt i nr. 1 i denne artikkel. Reguleringsorganet for jernbanesektoren kan også rent organisatorisk slås sammen med den nasjonale konkurransemyndigheten nevnt i artikkel 11 i rådsforordning (EF) nr. 1/2003 av 16. desember 2002 om gjennomføring av konkurransereglene fastsatt i traktatens artikkel 101 og 102⁽¹⁾, sikkerhetsmyndigheten opprettet i

⁽¹⁾ EFT L 1 av 4.1.2003, s. 1.

Red. ann.: Tittelen på rådsforordning (EF) nr. 1/2003 er endret for å ta hensyn til omnummereringen av artiklene i traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap i samsvar med Lisboa-traktatens artikkel 5. Den opprinnelige henvisningen lød: traktatens artikkel 81 og 82.

henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/49/EF av 29. april 2004 om sikkerhet på Fellesskapets jernbaner⁽¹⁾ eller den lisensutstedende myndigheten nevnt i kapittel III i dette direktiv, dersom det felles organet oppfyller kravene til uavhengighet angitt i nr. 1 i denne artikkel.

3. Medlemsstatene skal sikre at reguleringsorganet bemannes og ledes på en måte som sikrer dets uavhengighet. De skal særlig sikre at de personene som er ansvarlige for de beslutningene som skal treffes av reguleringsorganet i samsvar med artikkel 56, for eksempel medlemmer av styret, dersom det er relevant, utnevnes av den nasjonale regjeringen eller det nasjonale ministerrådet eller en annen offentlig myndighet som ikke har direkte eierskap over regulerte foretak, i henhold til klare og åpne regler som sikrer deres uavhengighet.

Medlemsstatene skal avgjøre om disse personene skal utnevnes for en fast periode som kan forlenges, eller på permanent basis, som bare gir mulighet for avskjedigelse av disiplinære årsaker som ikke er knyttet til deres beslutningstaking. De skal utvelges i en åpen framgangsmåte på grunnlag av sine kvalifikasjoner, herunder egnet kompetanse og relevant erfaring, fortrinnsvis fra jernbanesektoren eller andre næringer tilknyttet jernbanenettet.

Medlemsstatene skal sikre at disse personene handler uavhengig av alle markedsinteresser knyttet til jernbanesektoren, og de kan derfor ikke ha noen interesse i eller forretningsforbindelse med noen av de regulerte foretakene eller enhetene. Disse personene skal med henblikk på dette hvert år avgi en forpliktelseserklæring og en interesseerklæring med angivelse av enhver direkte eller indirekte interesse som vil kunne anses å berøre deres uavhengighet og som kan påvirke utøvelsen av deres verv. Disse personene skal ikke delta i beslutninger i saker som berører et foretak de har hatt en direkte eller indirekte tilknytning til i løpet av året før en framgangsmåte ble iverksatt.

De skal ikke søke eller motta instruks fra noen regjering eller annen offentlig eller privat enhet når de utfører reguleringsorganets funksjoner, og de skal ha full beslutningsmyndighet når det gjelder rekruttering og behandling av reguleringsorganets personale.

Etter at vervet i reguleringsorganet er avsluttet, skal de ikke ha noen stilling eller noe ansvarsområde i noen av de regulerte foretakene eller enhetene i en periode på minst ett år.

Artikkel 56

Reguleringsorganets funksjoner

1. Uten hensyn til artikkel 46 nr. 6 skal en søker 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 eller operatøren av et serviceanlegg med hensyn til:

- a) netterklæringen i foreløpig eller endelig versjon,
- b) kriteriene i netterklæringen,
- c) tildelingsprosessen og resultatet av denne,
- d) avgiftsordningen,
- e) nivået på eller strukturen til infrastrukturavgifter som søkeren må eller kan komme til å måtte betale,
- f) ordninger for adgang i samsvar med artikkel 10-13,
- g) adgang til og innkreving av avgifter for tjenester i samsvar med artikkel 13.

2. Med forbehold for de nasjonale konkurransemyndighetenes myndighet til å sikre konkurransen på markedene for jernbanetransport skal reguleringsorganet ha myndighet til å overvåke konkurransesituasjonen på markedene for jernbanetransport og skal særlig kontrollere nr. 1 bokstav a)-g) på eget initiativ med henblikk på å unngå forskjellsbehandling av søkerne. Det skal særlig kontrollere om netterklæringen inneholder bestemmelser som innebærer forskjellsbehandling eller gir infrastrukturforvaltningen skjønnsmyndighet som kan anvendes til å forskjellsbehandle søkere.

3. Reguleringsorganet skal også samarbeide tett med den nasjonale sikkerhetsmyndigheten i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/57/EF av 17. juni 2008 om samtrafikkevnen i Fellesskapets jernbanesystem⁽²⁾, og med den lisensutstedende myndigheten i henhold til dette direktiv.

Medlemsstatene skal sikre at disse myndigheter i fellesskap utvikler en ramme for utveksling av opplysninger og samarbeid for å motvirke negative virkninger for konkurransen eller sikkerheten på jernbanemarkedet. Denne rammen skal inneholde en ordning som reguleringsorganet kan anvende for å gi den nasjonale sikkerhetsmyndigheten og den lisensutstedende myndigheten anbefalinger i spørsmål som kan påvirke konkurransen på jernbanemarkedet, og som den nasjonale sikkerhetsmyndigheten kan anvende for å gi reguleringsorganet og den lisensutstedende myndigheten anbefalinger i spørsmål som kan påvirke sikkerheten. Uten at det berører den enkelte myndighets uavhengighet innen sitt ansvarsområde, skal den relevante myndigheten undersøke alle slike anbefalinger før den treffer sine beslutninger. Dersom den relevante myndigheten beslutter å ikke følge disse anbefalingene, skal den grunngi sine beslutninger.

⁽¹⁾ EUT L 164 av 30.4.2004, s. 44.

⁽²⁾ EUT L 191 av 18.7.2008, s. 1.

4. Medlemsstatene kan beslutte at reguleringsorganet skal ha i oppgave å vedta ikke-bindende uttalelser om de foreløpige versjonene av forretningsplanen nevnt i artikkel 8 nr. 3, avtalen og kapasitetsforbedringsplanen for særlig å angi hvorvidt disse dokumentene er i samsvar med konkurransesituasjonen på markedene for jernbanetransport.

5. Reguleringsorganet skal ha nødvendig organisatorisk kapasitet med hensyn til menneskelige og materielle ressurser, som skal stå i forhold til jernbanesektorens betydning i medlemsstaten.

6. Reguleringsorganet skal påse at avgifter som er fastsatt av infrastrukturforvaltningen, er i samsvar med avsnitt 2 i kapittel IV og ikke innebærer forskjellsbehandling. Forhandlinger mellom søkere og en infrastrukturforvaltning om nivået på infrastrukturavgiftene skal bare være tillatt dersom de gjennomføres under tilsyn av reguleringsorganet. Reguleringsorganet skal gripe inn dersom forhandlingene kan tenkes å være i strid med bestemmelsene i dette kapittel.

7. Reguleringsorganet skal regelmessig, og under alle omstendigheter minst hvert annet år, rådføre seg med representanter for brukerne av godstransport- og persontransporttjenestene for å ta hensyn til deres synspunkter på jernbanemarkedet.

8. Reguleringsorganet skal ha myndighet til å be om relevante opplysninger fra infrastrukturforvaltningen, søkerne og alle berørte tredjemenn i den berørte medlemsstaten.

Opplysningene skal legges fram innen en rimelig frist som reguleringsorganet fastsetter, og som ikke skal være lengre enn én måned, med mindre reguleringsorganet under særlige omstendigheter samtykker og gir tillatelse til en tidsbegrenset forlengelse, som ikke skal overstige ytterligere to uker. Reguleringsorganet skal kunne håndheve slike krav med passende sanksjoner, herunder bøter. De opplysningene som skal legges fram for reguleringsorganet, omfatter alle data som reguleringsorganet trenger i forbindelse med klagebehandling og i sitt arbeid med å overvåke konkurransen på markedene for jernbanetransport i samsvar med nr. 2. Dette omfatter data som er nødvendige for statistiske formål og for å observere markedet.

9. Reguleringsorganet skal vurdere eventuelle klager og ved behov be om ytterligere opplysninger og innlede samråd med alle berørte parter innen én måned etter å ha mottatt klagen. Det skal treffes beslutninger i klagesaker, treffes tiltak for å avhjelpe situasjonen og meddele de berørte partene sin begrunnede beslutning innen en forhåndsfastsatt rimelig frist, og under alle omstendigheter innen seks uker etter å ha mottatt alle relevante opplysninger. Med forbehold for de nasjonale konkurransemyndighetenes myndighet til å sikre konkurransen på markedene for jernbanetransport, skal reguleringsorganet på

eget initiativ ved behov treffe beslutning om hensiktsmessige tiltak for å motvirke forskjellsbehandling av søkere, markedsvridning og alle andre former for uønsket utvikling på disse markedene, særlig med henvisning til nr. 1 bokstav a)-g).

Reguleringsorganets beslutninger skal være bindende for alle berørte parter og skal ikke være underlagt kontroll av en annen forvaltningsinstans. Reguleringsorganet skal kunne håndheve sine beslutninger med passende sanksjoner, herunder bøter.

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

10. Medlemsstatene skal sikre at beslutningene som treffes av reguleringsorganet, er underlagt domstolskontroll. Klagen kan ha utsettende virkning på reguleringsorganets beslutning bare dersom den umiddelbare virkningen av reguleringsorganets beslutning kan forårsake uoprettelige eller åpenbart urimelige skader for klageren. Denne bestemmelse berører ikke den myndighet som den domstolen som behandler klagen, eventuelt har i henhold til forfatningsrettslige bestemmelser.

11. Medlemsstatene skal sikre at beslutninger som treffes av reguleringsorganet, offentliggjøres.

12. Reguleringsorganet skal ha myndighet til å utføre revisjoner eller iverksette eksterne revisjoner hos infrastrukturforvaltninger, operatører av serviceanlegg og eventuelt jernbaneforetak, for å kontrollere at de overholder bestemmelsene i artikkel 6 om atskilte regnskaper. For dette formål skal reguleringsorganet ha rett til å be om alle relevante opplysninger. Reguleringsorganet skal særlig ha myndighet til å kreve at infrastrukturforvaltningen, operatører av serviceanlegg og alle foretak eller andre enheter som utfører eller tar del i forskjellige typer jernbanetransport eller infrastrukturforvaltning som nevnt i artikkel 6 nr. 1 og 2 og artikkel 13, legger fram alle eller deler av de regnskapsopplysningene som er oppført i vedlegg VIII, med det detaljnivået som anses som nødvendig og forholdsmessig.

Uten at det berører myndigheten til de nasjonale myndighetene med ansvar for statsstøttespørsmål, kan reguleringsorganet også trekke konklusjoner fra regnskapene vedrørende spørsmål om statsstøtte som det skal rapportere til nevnte myndigheter.

13. Kommisjonen skal gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 60 vedrørende visse endringer i vedlegg VIII. Vedlegg VIII kan dermed endres for å tilpasse det til utviklingen innen regnskaps- og kontrollpraksis og/eller for å supplere det med ytterligere opplysninger som er nødvendige for å kontrollere at regnskapene er atskilt.

*Artikkel 57***Samarbeid mellom reguleringsorganene**

1. Reguleringsorganene skal utveksle opplysninger om sitt arbeid og om sine prinsipper og sin praksis for beslutnings-taking og særlig utveksle opplysninger om de viktigste punktene i deres framgangsmåter og om problemer i tolkningen av innarbeidet unionsrett på jernbaneområdet. De skal også samarbeide med henblikk på å samordne sin beslutningstaking i hele Unionen. For dette formål skal de delta og samarbeide i et nettverk som møtes regelmessig. Kommisjonen skal være medlem av, samordne og støtte nettverkets arbeid og eventuelt gi anbefalinger til nettverket. Den skal sikre et aktivt samarbeid mellom de relevante reguleringsorganene.

Med forbehold for reglene for vern av personopplysninger fastsatt i europaparlaments- og rådsdirektiv 95/46/EF av 24. oktober 1995 om beskyttelse av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger⁽¹⁾ og i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 45/2001 av 18. desember 2000 om personvern i forbindelse med behandling av personopplysninger i Fellesskapets institusjoner og organer og om fri utveksling av slike opplysninger⁽²⁾, skal Kommisjonen støtte utveksling av opplysningene nevnt ovenfor mellom nettverkets medlemmer, eventuelt ved hjelp av elektroniske verktøyer, idet det sikres at de berørte virksomheters forretningshemmeligheter behandles fortrolig.

2. Reguleringsorganene skal ha et nært samarbeid, herunder gjennom arbeidsordninger, for å gi hverandre gjensidig bistand i forbindelse med deres arbeid med å overvåke markeder, behandle klager eller foreta undersøkelser.

3. I tilfelle av en klage eller en undersøkelse på eget initiativ om spørsmål som gjelder adgang til eller innkreving av avgifter for et internasjonalt ruteleie, og i forbindelse med overvåkingen av konkurransen på markedet i tilknytning til internasjonale jernbanetransporttjenester, skal det berørte reguleringsorganet rådføre seg med reguleringsorganene i alle de andre medlemsstatene som det aktuelle internasjonale ruteleiet går gjennom, og dersom det er relevant, med Kommisjonen, og skal be om alle nødvendige opplysninger fra dem før det treffer sin beslutning.

4. De reguleringsorganene som blir rådspurt i henhold til nr. 3, skal framlegge alle opplysninger som de selv har rett til å kreve i henhold til sin nasjonale lovgivning. Disse opplysningene kan bare anvendes i forbindelse med behandling av klagen eller undersøkelsen nevnt i nr. 3.

5. Det reguleringsorganet som mottar klagen, eller som på eget initiativ gjennomfører en undersøkelse, skal oversende relevante opplysninger til det ansvarlige reguleringsorganet slik at dette kan treffe tiltak med hensyn til de berørte parter.

6. Medlemsstatene skal sikre at alle representanter for infrastrukturforvaltningene som nevnt i artikkel 40 nr. 1, omgående legger fram alle opplysninger som er nødvendige for å behandle klagen eller undersøkelsen nevnt i nr. 3 i denne artikkel, og som etterspørres av reguleringsorganet i den medlemsstaten der den berørte representanten har sitt hjemsted. Dette reguleringsorganet skal ha rett til å oversende slike opplysninger om det berørte internasjonale ruteleiet til reguleringsorganene nevnt i nr. 3.

7. Kommisjonen kan på anmodning fra et reguleringsorgan delta i de aktivitetene som er oppført i nr. 2-6, for å fremme samarbeidet mellom reguleringsorganene som beskrevet i disse numre.

8. Reguleringsorganene skal utarbeide felles prinsipper og praksis for de beslutninger som de i henhold til dette direktiv har myndighet til å treffe. På grunnlag av reguleringsorganenes erfaring og arbeidet i jernbanenettet nevnt i nr. 1, og dersom det er nødvendig for å sikre effektivt samarbeid mellom reguleringsorganene, kan Kommisjonen treffe tiltak som fastsetter slike felles prinsipper og metoder. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 62 nr. 3.

9. Reguleringsorganene skal gjennomgå beslutninger og praksis i sammenslutninger av infrastrukturforvaltninger som nevnt i artikkel 37 og artikkel 40 nr. 1, som gjennomfører bestemmelsene i dette direktiv eller på annen måte letter internasjonal jernbanetransport.

KAPITTEL V

SLUTTBESTEMMELSER*Artikkel 58***Regler for offentlige innkjøp**

Bestemmelsene i dette direktiv berører ikke europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/17/EF av 31. mars 2004 om samordning av framgangsmåtene ved tildeling av kontrakter innenfor vann- og energiforsyning, transport og posttjenester⁽³⁾.

*Artikkel 59***Unntak**

1. Fram til 15. mars 2013 behøver Irland, som en medlemsstat beliggende på en øy med jernbaneforbindelse til bare én annen medlemsstat, og Det forente kongerike, som er i samme situasjon med hensyn til Nord-Irland:

a) ikke å overdra til et uavhengig organ de funksjonene som er en forutsetning for å sikre rettfærdig adgang til infrastruktur uten forskjellsbehandling, som fastsatt i artikkel 7 nr. 1 første ledd, i den grad nevnte artikkel forplikter medlemsstatene til å opprette uavhengige organer for å utføre oppgavene nevnt i artikkel 7 nr. 2,

⁽¹⁾ EFT L 281 av 23.11.1995, s. 31.

⁽²⁾ EFT L 8 av 12.1.2001, s. 1.

⁽³⁾ EUT L 134 av 30.4.2004, s. 1.

b) ikke å anvende kravene fastsatt i artikkel 27, artikkel 29 nr. 2, artikkel 38, 39 og 42, artikkel 46 nr. 4 og 6, artikkel 47, artikkel 49 nr. 3, artikkel 50-53 og artikkel 55 og 56, forutsatt at beslutningene om tildeling av infrastrukturkapasitet eller innkreving av avgifter kan påklages dersom et jernbaneforetak anmoder skriftlig om dette overfor et uavhengig organ, som skal treffe sin beslutning innen to måneder etter at alle relevante opplysninger er lagt fram, og hvis beslutning er underlagt domstolskontroll.

2. Dersom mer enn ett jernbaneforetak som har fått lisens i samsvar med artikkel 17, eller når det gjelder Irland og Nord-Irland, et jernbaneforetak som har fått lisens et annet sted, inngir en offisiell søknad om å drive konkurrerende jernbanetransport i, til eller fra Irland eller Nord-Irland, skal beslutningen om at dette unntaket fortsatt skal gjelde, vedtas i samsvar med rådgivningsprosedyren nevnt i artikkel 62 nr. 2.

Unntakene nevnt i nr. 1, får ikke anvendelse dersom et jernbaneforetak som driver jernbanetransport i Irland eller Nord-Irland, inngir en offisiell søknad om å drive jernbanetransport på, til eller fra en annen medlemsstats territorium, med unntak av Irland for jernbaneforetak som driver virksomhet i Nord-Irland, og Det forente kongerike for jernbaneforetak som driver virksomhet i Irland.

Innen ett år etter mottak av enten beslutningen nevnt i første ledd i dette nummer, eller meldingen om den offisielle søknaden nevnt i annet ledd i dette nummer, skal den eller de berørte medlemsstatene (Irland eller Det forente kongerike når det gjelder Nord-Irland) vedta nødvendig lovgivning for å gjennomføre artiklene nevnt i nr. 1.

3. Et unntak som nevnt i nr. 1, kan fornyes for et tidsrom på høyst fem år. Senest tolv måneder før unntakets utløpsdato, kan en medlemsstat som benytter seg av nevnte unntak, søke Kommisjonen om fornyelse av unntaket. En slik søknad skal begrunnes. Kommisjonen skal behandle en slik søknad og treffe beslutning i samsvar med rådgivningsprosedyren nevnt i artikkel 62 nr. 2. Denne framgangsmåten får anvendelse på enhver beslutning i forbindelse med søknaden.

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

Artikkel 60

Utøvelse av delegert myndighet

1. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter gis Kommisjonen med forbehold for vilkårene fastsatt i denne artikkel.

2. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter nevnt i artikkel 20 nr. 5, artikkel 35 nr. 3, artikkel 43 nr. 2 og

artikkel 56 nr. 13, skal gis Kommisjonen for en periode på fem år fra 15. desember 2012. Kommisjonen skal utarbeide en rapport om den delegerte myndigheten senest ni måneder før utløpet av femårsperioden. Den delegerte myndigheten skal stilltiende forlenges med perioder av samme varighet, med mindre Europaparlamentet eller Rådet har motsatt seg slik forlengelse senest tre måneder før utgangen av hver periode.

3. Den delegerte myndigheten nevnt i artikkel 20 nr. 5, artikkel 35 nr. 3, artikkel 43 nr. 2 og artikkel 56 nr. 13 kan når som helst tilbakekalles av Europaparlamentet eller av Rådet. En beslutning om tilbakekalling innebærer at den delegerte myndigheten som angis i beslutningen, opphører å gjelde. Beslutningen trer i kraft dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende* eller på et senere tidspunkt som er angitt i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av delegerte rettsakter som allerede er trådt i kraft.

4. Så snart Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den underrette Europaparlamentet og Rådet samtidig om dette.

5. En delegert rettsakt vedtatt i henhold til artikkel 20 nr. 5, artikkel 35 nr. 3, artikkel 43 nr. 2 og artikkel 56 nr. 13 skal tre i kraft bare dersom verken Europaparlamentet eller Rådet har gjort innsigelse innen en frist på to måneder etter at rettsakten ble meddelt Europaparlamentet og Rådet, eller dersom Europaparlamentet og Rådet innen utløpet av denne fristen begge har underrettet Kommisjonen om at de ikke har til hensikt å gjøre innsigelse. På Europaparlamentets eller Rådets initiativ forlenges denne fristen med to måneder.

Artikkel 61

Gjennomføringstiltak

På anmodning fra en medlemsstat, et reguleringsorgan eller på eget initiativ skal Kommisjonen undersøke særlige tiltak vedtatt av nasjonale myndigheter når det gjelder gjennomføringen av dette direktiv med hensyn til vilkårene for adgang til jernbaneinfrastruktur og -tjenester, lisensiering av jernbaneforetak, infrastrukturavgifter og kapasitetstildeling, innen tolv måneder etter at disse tiltakene er vedtatt. Innen fire måneder etter mottak av en slik anmodning, skal Kommisjonen etter framgangsmåten nevnt i artikkel 62 nr. 2, beslutte om det aktuelle tiltaket fortsatt kan anvendes.

Artikkel 62

Komitéframgangsmåte

1. Kommisjonen skal bistås av en komité. Nevnte komité skal være en komité i henhold til forordning (EU) nr. 182/2011.

2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

3. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse. Dersom komiteen ikke avgir uttalelse om utkastet til gjennomføringsrettsakt som skal vedtas i samsvar med artikkel 10 nr. 4, artikkel 11 nr. 4, artikkel 12 nr. 5, artikkel 13 nr. 9, artikkel 17 nr. 5, artikkel 31 nr. 3 og 5, artikkel 32 nr. 4 og artikkel 57 nr. 8, skal Kommisjonen ikke vedta utkastet til gjennomføringsrettsakt, og artikkel 5 nr. 4 tredje ledd i forordning (EU) nr. 182/2011 får anvendelse.

Artikkel 63

Rapport

1. Kommisjonen skal senest innen 31. desember 2012 framlegge for Europaparlamentet, Rådet, Den europeiske økonomiske og sosiale komité og Regionkomiteen en rapport om gjennomføringen av kapittel II. Denne rapporten skal også inneholde en vurdering av markedsutviklingen, herunder status for forberedelsene til en ytterligere åpning av jernbanemarkedet. I rapporten skal Kommisjonen også analysere de forskjellige modellene for organisering av dette markedet samt virkningen av dette direktiv på kontrakter om offentlig tjenesteyting og finansieringen av disse. Kommisjonen skal i denne sammenheng ta hensyn til gjennomføringen av forordning (EF) nr. 1370/2007 og de faktiske forskjellene mellom medlemsstatene (transportnettenes tetthet, antall passasjerer, gjennomsnittlig reiseavstand). Kommisjonen skal om nødvendig foreslå lovgivningsmessige tiltak vedrørende åpningen av markedet for innenlands persontransport med jernbane og skape de forutsetningene som kreves for å sikre adgang til infrastrukturen uten forskjellsbehandling, med utgangspunkt i de eksisterende kravene om atskillelse mellom infrastrukturforvaltning og transportvirksomhet, samt vurdere virkningene av slike tiltak.

2. I lys av de erfaringene som er gjort via nettverket av reguleringsorganer, skal Kommisjonen innen 16. desember 2014 framlegge for Europaparlamentet, Rådet, Den europeiske økonomiske og sosiale komité og Regionkomiteen en rapport om samarbeidet mellom reguleringsorganene. Kommisjonen skal om nødvendig foreslå tilleggstiltak for å sikre et mer integrert regelverksbasert tilsyn med det europeiske jernbanemarkedet, særlig med hensyn til internasjonal transport. For dette formål skal det om nødvendig også vurderes lovgivningsmessige tiltak.

Artikkel 64

Innarbeiding i nasjonal rett

1. Medlemsstatene skal innen 16. juni 2015 sette i kraft de lovene og forskriftene som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv, herunder med hensyn til foretak, operatører, søkere, myndigheter og andre berørte enheter. De skal umiddelbart oversende Kommisjonen teksten til disse bestemmelsene.

Når disse bestemmelsene vedtas av medlemsstatene, skal de inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. De skal også inneholde en erklæring om at henvisninger i gjeldende lover og forskrifter til direktivene som oppheves ved dette direktiv, skal forstås som henvisninger til dette direktiv. Nærmere regler for henvisningen og ordlyden i erklæringen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelsene som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

Forpliktelsen til å innarbeide kapittel II og IV i dette direktiv i nasjonal rett og til å gjennomføre det, skal ikke gjelde for Kypros og Malta så lenge det ikke finnes noe jernbanesystem på deres territorium.

Artikkel 65

Oppheving

Direktiv 91/440/EØF, 95/18/EF og 2001/14/EF, som endret ved direktivene oppført i vedlegg IX del A, oppheves med virkning fra 15. desember 2012, uten at det berører medlemsstatenes forpliktelser med hensyn til fristene for innarbeiding i nasjonal rett av direktivene angitt i del B i vedlegg IX.

Henvisninger til de opphevede direktivene skal forstås som henvisninger til dette direktiv og leses som angitt i sammenligningstabellen i vedlegg X.

Artikkel 66

Ikrafttredelse

Dette direktiv trer i kraft dagen etter at det er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Artikkel 67

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Strasbourg, 21. november 2012.

For Europaparlamentet

M. SCHULZ

President

For Rådet

A. D. MAVROYIANNIS

Formann

VEDLEGG I

LISTE OVER ELEMENTER I JERNBANEINFRASTRUKTUR

Jernbaneinfrastruktur omfatter følgende elementer, forutsatt at de utgjør en del av banelegemet, herunder sidespor, med unntak av spor inne i verksteder for reparasjon av materiell, i lagerbygninger eller i lokomotivstaller, og private sidelinjer og sidespor:

- grunn,
 - spor og sporunderlag, særlig jernbanefyllinger, skjæringer, avløpskanaler, grøfter, oppmurte grøfter, stikkrenner, bekledningsmurer, planting for å sikre skråninger, osv.; perronger og godsplattformer, herunder på stasjoner for passasjerer og godsterminaler; gangstier og gangbroer; sperremurer, hekker, inngjerdinger; brannsperrer; innretninger til oppheting av sporveksler; skinnekryss osv.; snøskjermer,
 - konstruksjoner: broer, stikkrenner og andre overganger, tunneler, tildekkede skjæringer og andre underganger; støttmurer og konstruksjoner til sikring mot ras, steinsprang osv.,
 - planoverganger, herunder innretninger til sikring av biltrafikken,
 - overbygninger, særlig: skinner, rilleskinner og tvangsskinner; jernbanesviller og langsviller, smådeler til banelegemet, ballast, herunder grus og sand; sporveksler og skinnekryss osv.; dreieskiver og skyvebroer (unntatt dem som utelukkende brukes til lokomotiver),
 - atkomstveier for passasjerer og gods, herunder tilkjørselsveier og atkomst for gående passasjerer ved ankomst og avreise,
 - sikkerhets-, signal- og teleanlegg langs sporet, ved stasjoner og skiftestasjoner, herunder anlegg til produksjon, omforming og levering av elektrisk strøm til drift av signal- og teleanleggene; bygninger til slike anlegg; sporbremser,
 - lysanlegg til avvikling og sikring av biltrafikken,
 - anlegg til omforming og transport av elektrisk strøm til framdrift av tog: understasjoner, tilførselskabler mellom understasjoner og kontaktråder, bæreliner og stolper, tredjeskinner med stolper,
 - bygninger som benyttes til betjening av infrastrukturen, herunder anlegg til innkreving av transportavgifter.
-

VEDLEGG II

TJENESTER SOM SKAL YTES TIL JERNBANEFORETAKENE

(nevnt i artikkel 13)

1. Den minste pakken med adgangstjenester skal omfatte:
 - a) behandling av søknader om infrastrukturkapasitet,
 - b) retten til å bruke kapasitet som er tildelt,
 - c) bruk av jernbaneinfrastruktur, herunder sporvekslere og sporkryss,
 - d) togkontroll, herunder signalgiving, regulering, ekspedering samt overføring og framskaffelse av informasjon om togtrafikk,
 - e) bruk av strømforsyningsutstyr for kjørestrom, der dette er tilgjengelig,
 - f) alle andre opplysninger som er nødvendige for iverksetting eller drift av tjenesten det er tildelt kapasitet for.
 2. Adgang, herunder sporadgang, skal gis til følgende serviceanlegg, dersom slike finnes, og til tjenestene som ytes i disse anleggene:
 - a) stasjoner for passasjerer, tilhørende bygninger og andre anlegg, herunder for formidling av reiseinformasjon og egnet plassering av billettsystemer,
 - b) godsterminaler,
 - c) rangerstasjoner og anlegg for togsammensetning, herunder skifteanlegg,
 - d) hensettingsspor,
 - e) vedlikeholdsanlegg, unntatt anlegg for omfattende vedlikehold av høyhastighetstog eller andre typer rullende materiell som krever særskilte anlegg,
 - f) andre tekniske anlegg, herunder rengjørings- og vaskeanlegg,
 - g) sjøhavanlegg og innlands havneanlegg som er knyttet til jernbanevirksomhet,
 - h) avlastningsanlegg,
 - i) påfyllingsanlegg for drivstoff og forsyning av drivstoff i disse anleggene; avgiftene for dette skal angis særskilt på fakturaene.
 3. Tilleggstjenestene kan omfatte:
 - a) kjørestrom; avgiftene for dette skal angis på fakturaene atskilt fra avgiftene for bruk av strømforsyningsutstyr, uten at det berører anvendelsen av direktiv 2009/72/EF,
 - b) forvarming av passasjertog,
 - c) skreddersydde kontrakter om:
 - kontroll av transport av farlig gods,
 - assistanse til drift av spesialtransport.
 4. Ekstratjenestene kan omfatte:
 - a) adgang til telenett,
 - b) framskaffelse av tilleggsopplysninger,
 - c) teknisk kontroll av rullende materiell,
 - d) billettsystemer på stasjoner for passasjerer,
 - e) omfattende vedlikeholdstjenester som leveres i vedlikeholdsanlegg beregnet for høyhastighetstog eller andre typer rullende materiell som krever særskilte anlegg.
-

*VEDLEGG III***ØKONOMISK EVNE****(nevnt i artikkel 20)**

Opplysningene som foretakene skal legge fram når de søker om lisens i samsvar med artikkel 20, dekker følgende forhold:

- a) disponible midler, herunder tilgodehavende i bank, bevilget kassakreditt og lån,
 - b) kapital og aktiva som kan stilles som sikkerhet,
 - c) arbeidskapital,
 - d) relevante kostnader, herunder anskaffelseskostnader og a konto-betalinger i forbindelse med kjøretøyer, grunn, bygninger, anlegg og rullende materiell,
 - e) kostnader som påhviler foretakets aktiva,
 - f) skatter og trygde- og pensjonspremier.
-

VEDLEGG IV

INNHOLET I NETTERKLÆRINGEN

(nevnt i artikkel 27)

Netterklæringen nevnt i artikkel 27, skal inneholde følgende opplysninger:

1. Et avsnitt som viser hvilken type infrastruktur som er tilgjengelig for jernbaneforetakene, og vilkårene for adgang til denne. Opplysningene i dette avsnitt skal hvert år bringes i samsvar med eller vise til de infrastrukturregistrene som skal offentliggjøres i samsvar med artikkel 35 i direktiv 2008/57/EF.
2. Et avsnitt om avgiftsprinsipper og takster. Det skal inneholde hensiktsmessige opplysninger om avgiftsordningen og tilstrekkelig informasjon om avgiftene og andre relevante opplysninger om adgang som gjelder for tjenestene oppført i vedlegg II som ytes av bare en enkelt leverandør. Det skal inneholde en detaljert beskrivelse av de metodene, reglene og eventuelt skalaene som brukes for anvendelsen av artikkel 31-36 med hensyn til både kostnader og avgifter. Det skal inneholde opplysninger om allerede vedtatte eller planlagte avgiftsendringer for de neste fem årene, dersom disse opplysningene foreligger.
3. Et avsnitt om prinsipper og kriterier for kapasitetstildeling. Det skal redegjøre for de generelle kapasitetsegenskapene ved infrastrukturen som er tilgjengelig for jernbaneforetak, og for eventuelle begrensninger når det gjelder bruk av den, herunder forventet behov for kapasitet til vedlikehold. Det skal også inneholde nærmere opplysninger om framgangsmåter og frister i forbindelse med kapasitetstildelingsprosessen. Det skal inneholde særlige kriterier som anvendes ved denne prosessen, særlig:
 - a) framgangsmåtene for inngivelse av søknader om kapasitet til infrastrukturforvaltningen,
 - b) kravene som stilles til søkerne,
 - c) tidsplanen for søke- og tildelingsprosessene og framgangsmåtene som skal følges for å be om opplysninger om ruteplanleggingen og framgangsmåtene for planlegging av planlagt og uforutsett vedlikeholdsarbeid,
 - d) prinsippene for samordningsprosessen og tvisteløsningordningen som gjøres tilgjengelig som en del av denne prosessen,
 - e) framgangsmåtene som skal følges og kriteriene som skal brukes når infrastrukturen er overbelastet,
 - f) nærmere opplysninger om begrensninger på bruk av infrastruktur,
 - g) vilkår for når det skal tas hensyn til tidligere kapasitetsutnyttelsesgrad ved fastsettelse av prioriteringer i tildelingsprosessen.Det skal redegjøre i detalj for hvilke tiltak som er truffet for å sikre en forsvarlig behandling av godstransport, internasjonal transport og søknader som behandles ad hoc. Det skal inneholde en modell for søknader om kapasitet. Infrastrukturforvaltningen skal også offentliggjøre detaljerte opplysninger om framgangsmåtene for tildeling av internasjonale ruteleier.
4. Et avsnitt med opplysninger om søknaden om lisens nevnt i artikkel 25 i dette direktiv og sikkerhetsattestater for jernbane utstedt i samsvar med direktiv 2004/49/EF, eller med opplysninger om et nettsted der slike opplysninger er gratis tilgjengelig elektronisk.
5. Et avsnitt med opplysninger om framgangsmåter for tvisteløsning og klager i forbindelse med spørsmål om adgang til jernbaneinfrastruktur og -tjenester og i forbindelse med ytelsesordningen nevnt i artikkel 35.
6. Et avsnitt med opplysninger om adgang til og innkreving av avgifter for serviceanleggene nevnt i vedlegg II. Operatører av serviceanlegg som ikke kontrolleres av infrastrukturforvaltningen, skal legge fram opplysninger om avgiftene for adgang til anlegget og for yting av tjenester, samt opplysninger om de tekniske adgangsvilkårene som skal tas med i netterklæringen, eller de skal vise til et nettsted der slike opplysninger er gratis tilgjengelig elektronisk.
7. En avtalemal for inngåelse av rammeavtaler mellom en infrastrukturforvaltning og en søker i samsvar med artikkel 42.

VEDLEGG V

GRUNNLEGGENDE PRINSIPPER OG PARAMETRENER FOR AVTALER MELLOM VEDKOMMENDE MYNDIGHETER OG INFRASTRUKTURFORVALTNINGER**(nevnt i artikkel 30)**

I avtalen skal bestemmelsene i artikkel 30 presiseres, og den skal inneholde minst følgende:

- 1) avtalens virkeområde med hensyn til infrastruktur og serviceanlegg, satt opp i samsvar med vedlegg II. Dette skal omfatte alle aspekter av infrastrukturforvaltning, herunder vedlikehold og fornyelse av infrastruktur som allerede er i bruk. Dersom det er hensiktsmessig, kan det også omfatte oppføring av ny infrastruktur,
- 2) strukturen for betalinger eller midler tildelt til infrastrukturtenestene oppført i vedlegg II, til vedlikehold og fornyelse og til håndtering av eksisterende etterslep på vedlikehold og fornyelse. Dersom det er hensiktsmessig, kan det omfatte strukturen for betalinger eller midler som er tildelt til ny infrastruktur,
- 3) brukerorienterte ytelsesmål i form av indikatorer og kvalitetskriterier, som omfatter elementer som:
 - a) togtytelse, for eksempel med hensyn til linjehastighet og pålitelighet, samt kundetilfredshet,
 - b) nettverkskapasitet,
 - c) forvaltning av aktiva,
 - d) virksomhetsvolumer,
 - e) sikkerhetsnivåer og
 - f) miljøvern,
- 4) omfanget av eventuelt vedlikeholdsetterslep og de aktiva som skal fases ut og følgelig vil utløse andre kapitalstrømmer,
- 5) stimulerings tiltakene nevnt i artikkel 30 nr. 1, med unntak av de stimulerings tiltakene som er gjennomført gjennom lovgivningsmessige tiltak i samsvar med artikkel 30 nr. 3,
- 6) minstekravene til infrastrukturforvaltningens informasjonsplikt med hensyn til innhold i og hyppighet av rapporter, herunder opplysninger som skal offentliggjøres årlig,
- 7) avtalens avtalte løpetid, som skal samordnes med og være i samsvar med løpetiden for infrastrukturforvaltningens forretningsplan, konsesjon eller lisens der det er relevant, og de avgiftsrammene og -reglene som er fastsatt av staten,
- 8) regler for håndtering av større driftsavbrudd og nødsituasjoner, herunder beredskapsplaner og tidlig heving av avtalen, samt regler for rettidig informasjon til brukerne,
- 9) utbedringstiltak som skal treffes dersom en av partene misligholder sine avtaleforpliktelser, eller dersom særlige omstendigheter påvirker muligheten for offentlig finansiering; dette omfatter vilkår og framgangsmåter for forhandling og tidlig heving.

VEDLEGG VI

**KRAV VEDRØRENDE KOSTNADER OG AVGIFTER I FORBINDELSE MED
JERNBANEINFRASTRUKTUR**

(nevnt i artikkel 32 nr. 1 og artikkel 35)

1. De parene som infrastrukturforvaltningene skal vurdere når de utarbeider en liste over markedssegmenter med sikte på å innføre påslag i avgiftssystemet i samsvar med artikkel 32 nr. 1, skal minst omfatte følgende:
 - a) persontransport/godstransport,
 - b) tog som transporterer farlig gods / andre godstog,
 - c) innenlands trafikk / internasjonal trafikk,
 - d) kombinert transport / direktetog,
 - e) persontransport i byer eller regioner / persontransport mellom byer,
 - f) heltog/vognlasttog,
 - g) regelmessig togtrafikk / sporadisk togtrafikk.
2. Ytelsesordningen nevnt i artikkel 35, skal bygge på følgende grunnleggende prinsipper:
 - a) For å oppnå et avtalt ytelsesnivå uten å bringe en tjenestes økonomiske bærekraft i fare skal infrastrukturforvaltningen etter avtale med søkeren fastsette de viktigste parametrene for ytelsesordningen, særlig verdien av forsinkelser, terskelverdiene for skyldige beløp i henhold til ytelsesordningen både med hensyn til individuelle togavganger og alle togavganger hos et jernbaneforetak i en gitt periode.
 - b) Infrastrukturforvaltningen skal oversende jernbaneforetakene ruteplanen, som skal danne grunnlag for beregning av forsinkelser, minst fem dager før togets avgang. Infrastrukturforvaltningen kan benytte en kortere meldingsfrist i tilfelle av force majeure eller sen endring av ruteplanen.
 - c) Alle forsinkelser skal tilskrives en av følgende kategorier og underkategorier:
 1. Håndtering av drift/planlegging som kan tilskrives infrastrukturforvaltningen
 - 1.1. Utarbeidelse av ruteplan
 - 1.2. Togsammensetning
 - 1.3. Feil i driftsprosedyre
 - 1.4. Feil anvendelse av prioritetsreglene
 - 1.5. Personale
 - 1.6. Andre årsaker
 2. Infrastrukturanlegg som kan tilskrives infrastrukturforvaltningen
 - 2.1. Signalanlegg
 - 2.2. Signalanlegg ved planoverganger
 - 2.3. Teleanlegg
 - 2.4. Strømforsyningsutstyr
 - 2.5. Spor
 - 2.6. Konstruksjoner
 - 2.7. Personale
 - 2.8. Andre årsaker
 3. Årsaker knyttet til anleggsarbeid som kan tilskrives infrastrukturforvaltningen
 - 3.1. Planlagt byggearbeid

- 3.2. Uregelmessigheter ved utførelsen av byggearbeid
- 3.3. Redusert hastighet på grunn av defekt spor
- 3.4. Andre årsaker
4. Årsaker som kan tilskrives andre infrastrukturforvaltninger
 - 4.1. Forårsaket av foregående infrastrukturforvaltning
 - 4.2. Forårsaket av neste infrastrukturforvaltning
5. Kommersielle årsaker som kan tilskrives jernbaneforetaket
 - 5.1. Overskridelse av stopptid
 - 5.2. Anmodning fra jernbaneforetaket
 - 5.3. Lasting
 - 5.4. Uregelmessigheter ved lasting
 - 5.5. Klargjøring av tog
 - 5.6. Personale
 - 5.7. Andre årsaker
6. Rullende materiell som kan tilskrives jernbaneforetaket
 - 6.1. Planlegging av vaktliste / omlegging av vaktliste
 - 6.2. Togsammensetning som utføres av jernbaneforetak
 - 6.3. Problemer som påvirker passasjervogner (persontransport)
 - 6.4. Problemer som påvirker godsvogner (godstransport)
 - 6.5. Problemer som påvirker vogner, lokomotiver og motorvogner
 - 6.6. Personale
 - 6.7. Andre årsaker
7. Årsaker som kan tilskrives andre jernbaneforetak
 - 7.1. Forårsaket av neste jernbaneforetak
 - 7.2. Forårsaket av foregående jernbaneforetak
8. Utenforliggende årsaker som kan tilskrives verken infrastrukturforvaltningen eller jernbaneforetaket
 - 8.1. Streik
 - 8.2. Administrative formaliteter
 - 8.3. Ytre påvirkning
 - 8.4. Konsekvenser av værforhold og naturlige årsaker
 - 8.5. Forsinkelser som skyldes utenforliggende årsaker på neste jernbanenett
 - 8.6. Andre årsaker
9. Sekundære årsaker som kan tilskrives verken infrastrukturforvaltningen eller jernbaneforetaket
 - 9.1. Farlige hendelser, ulykker og farer

- 9.2. Opptatt spor på grunn av at toget er forsinket
- 9.3. Opptatt spor på grunn av at et annet tog er forsinket
- 9.4. Vending
- 9.5. Forbindelse
- 9.6. Behov for ytterligere undersøkelser.
- d) Når det er mulig, skal forsinkelsene tilskrives én enkelt organisasjon både når det gjelder ansvaret for å ha forårsaket forstyrrelsen og muligheten for å gjenopprette normale trafikkforhold.
- e) Ved beregning av betalinger skal det tas hensyn til den gjennomsnittlige forsinkelsen for togtrafikk som er underlagt samme punktlighetskrav.
- f) Infrastrukturforvaltningen skal så snart som mulig oversende jernbaneforetakene en beregning av skyldige beløp i henhold til ytelsesordningen. Denne beregningen skal omfatte alle forsinkede togavganger i løpet av et tidsrom på høyst én måned.
- g) Med forbehold for gjeldende klageordninger og bestemmelsene i artikkel 56, skal det ved tvister om ytelsesordningen gjøres tilgjengelig en tvisteløsningsordning for å finne en hurtig løsning på slike saker. Denne tvisteløsningsordning skal være upartisk overfor de berørte parter. Dersom denne ordningen benyttes, skal det treffes en beslutning innen en frist på ti virkedager.
- h) En gang i året skal infrastrukturforvaltningen offentliggjøre det årlige gjennomsnittlige ytelsesnivået som jernbaneforetakene har oppnådd, på grunnlag av de viktigste avtalte parametrene i ytelsesordningen.
-

*VEDLEGG VII***TIDSPLAN FOR TILDELINGSPROSESSEN****(nevnt i artikkel 43)**

1. Ruteplanen skal fastsettes en gang per kalenderår.
 2. Overgangen til ny ruteplan skal finne sted ved midnatt andre lørdag i mai. Dersom en overgang eller justering gjennomføres etter vinteren, særlig for å ta hensyn til eventuelle endringer i ruteplaner for regional persontrafikk, skal dette skje ved midnatt andre lørdag i juni, og ved behov på andre tidspunkter mellom disse datoene. Infrastrukturforvaltningene kan bli enige om andre datoer, og de skal i så fall underrette Kommisjonen om dette dersom internasjonal trafikk kan bli berørt.
 3. Siste frist for mottak av søknader om kapasitet som skal innarbeides i ruteplanen, skal ikke være tidligere enn tolv måneder før ruteplanen trer i kraft.
 4. Senest elleve måneder før ruteplanen trer i kraft, skal infrastrukturforvaltningene sikre at foreløpige internasjonale ruteleier er opprettet i samarbeid med andre relevante infrastrukturforvaltninger. 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.
-

*VEDLEGG VIII***REGNSKAPSOPPLYSNINGER SOM PÅ ANMODNING SKAL LEGGES FRAM FOR
REGULERINGSORGANET****(nevnt i artikkel 56 nr. 12)**

1. Atskilte regnskaper
 - a) atskilte resultatregnskaper og balanser for godstrafikk, persontrafikk og infrastrukturforvaltning,
 - b) detaljerte opplysninger om individuelle kilder og anvendelse av offentlige midler og andre former for kompensasjon på en åpen og detaljert måte, herunder en detaljert gjennomgåelse av virksomhetenes kontantstrømmer slik at det kan fastslås hvordan disse offentlige midlene og andre formene for kompensasjon er blitt anvendt,
 - c) kostnads- og inntektskategorier som gjør det mulig å fastslå hvorvidt det har forekommet krysssubsidiering mellom disse forskjellige typene virksomhet, i samsvar med reguleringsorganets krav,
 - d) hvilken metode som er benyttet til å fordele kostnader mellom de forskjellige typene virksomhet,
 - e) dersom den regulerte virksomheten utgjør en del av en konsernstruktur, fullstendige opplysninger om selskapsinterne betalinger.
2. Overvåking av infrastrukturavgifter
 - a) forskjellige kostnadskategorier, særlig tilstrekkelige opplysninger om marginale/direkte kostnader i forbindelse med de forskjellige tjenestene eller tjenestegruppene, slik at infrastrukturavgiftene kan overvåkes,
 - b) tilstrekkelige opplysninger til at de individuelle avgiftene som er betalt for tjenester (eller tjenestegrupper), kan overvåkes; dersom reguleringsorganet krever det, skal disse opplysningene inneholde data om omfanget av individuelle tjenester, prisene for individuelle tjenester og samlede inntekter for individuelle tjenester som interne og eksterne kunder har betalt for,
 - c) kostnader og inntekter for individuelle tjenester (eller tjenestegrupper), idet det anvendes en relevant kostnadsmetode som tilsynsorganet krever, til å identifisere potensielt konkurransebegrensende prisfastsettelse (krysssubsidiering, aggressiv prising og overprising).
3. Opplysninger om økonomisk resultat
 - a) redegjørelse for økonomisk resultat,
 - b) et kortfattet kostnadsregnskap,
 - c) regnskap over vedlikeholdsutgifter,
 - d) regnskap over driftsutgifter,
 - e) resultatregnskap,
 - f) ledsagende noter som ved behov utdyper og redegjør for regnskapet.

VEDLEGG IX

DEL A

OPPHEVEDE DIREKTIVER MED OVERSIKT OVER SENERE ENDRINGER

(nevnt i artikkel 65)

Rådsdirektiv 91/440/EØF
(EFT L 237 av 24.8.1991, s. 25)

Europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/12/EF
(EFT L 75 av 15.3.2001, s. 1)

Europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/51/EF
(EUT L 164 av 30.4.2004, s. 164)

Rådsdirektiv 2006/103/EF
(EUT L 363 av 20.12.2006, s. 344)

bare del B i vedlegget

Europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/58/EF
(EUT L 315 av 3.12.2007, s. 44)

bare artikkel 1

Rådsdirektiv 95/18/EF
(EFT L 143 av 27.6.1995, s. 70)

Europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/13/EF
(EFT L 75 av 15.3.2001, s. 26)

Europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/49/EF
(EUT L 164 av 30.4.2004, s. 44)

bare artikkel 29

Europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/14/EF
(EFT L 75 av 15.3.2001, s. 29)

Kommisjonsvedtak 2002/844/EF
(EFT L 289 av 26.10.2002, s. 30)

Europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/49/EF
(EUT L 164 av 30.4.2004, s. 44)

bare artikkel 30

Europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/58/EF
(EUT L 315 av 3.12.2007, s. 44)

bare artikkel 2

DEL B

FRISTER FOR INNARBEIDING I NASJONAL RETT

(nevnt i artikkel 65)

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

VEDLEGG X

SAMMENLIGNINGSTABELL

Direktiv 91/440/EØF	Direktiv 95/18/EF	Direktiv 2001/14/EF	Dette direktiv
Artikkel 2 nr. 1	Artikkel 1 nr. 1	Artikkel 1 nr. 1 første ledd	Artikkel 1 nr. 1
		Artikkel 1 nr. 2	Artikkel 1 nr. 2
Artikkel 2 nr. 2	Artikkel 1 nr. 2		Artikkel 2 nr. 1
		Artikkel 1 nr. 3	Artikkel 2 nr. 2
			Artikkel 2 nr. 3
			Artikkel 2 nr. 4-9
Artikkel 2 nr. 4			Artikkel 2 nr. 10
			Artikkel 2 nr. 11
Artikkel 3			Artikkel 3 nr. 1-8
			Artikkel 3 nr. 9-13
	Artikkel 2 bokstav b) og c)		Artikkel 3 nr. 14 og 15
		Artikkel 2	Artikkel 3 nr. 16 og 17
			Artikkel 3 nr. 18-28
			Artikkel 3 nr. 29 og 30
Artikkel 4			Artikkel 4
Artikkel 5			Artikkel 5 nr. 1-3
			Artikkel 5 nr. 4
Artikkel 6 nr. 1 og 2			Artikkel 6 nr. 1 og 2
Artikkel 9 nr. 4			Artikkel 6 nr. 3
Artikkel 6 nr. 1 annet ledd			Artikkel 6 nr. 4
Artikkel 6 nr. 3 og vedlegg II			Artikkel 7 nr. 1
		Artikkel 4 nr. 2 og artikkel 14 nr. 2	Artikkel 7 nr. 2

Direktiv 91/440/EØF	Direktiv 95/18/EF	Direktiv 2001/14/EF	Dette direktiv
Artikkel 7 nr. 1, 3 og 4		Artikkel 6 nr. 1	Artikkel 8 nr. 1, 2 og 3 Artikkel 8 nr. 4
Artikkel 9 nr. 1 og 2			Artikkel 9 nr. 1 og 2
Artikkel 10 nr. 3 og 3a			Artikkel 10 nr. 1 og 2
Artikkel 10 nr. 3b			Artikkel 11 nr. 1, 2 og 3 Artikkel 11 nr. 4
Artikkel 10 nr. 3c og 3e			Artikkel 11 nr. 5 og 6
Artikkel 10 nr. 3f		Artikkel 5	Artikkel 12 nr. 1-4 Artikkel 12 nr. 5 Artikkel 13 Artikkel 14 Artikkel 15 Artikkel 16
Artikkel 10b	Artikkel 3 Artikkel 4 nr. 1-4 Artikkel 5 Artikkel 6 Artikkel 7 nr. 1 Del I nr. 1 i vedlegget Artikkel 8 Artikkel 9 Artikkel 4 nr. 5 Artikkel 10 Artikkel 11 Artikkel 15	Artikkel 1 nr. 1 andet ledd Artikkel 3	Artikkel 17 nr. 1-4 Artikkel 18 Artikkel 19 Artikkel 20 nr. 1 Artikkel 20 nr. 2 Artikkel 20 nr. 3 Artikkel 21 Artikkel 22 Artikkel 23 nr. 1 Artikkel 23 nr. 2 og 3 Artikkel 24 Artikkel 25 Artikkel 26 Artikkel 27 Artikkel 28
Artikkel 10 nr. 5			

Direktiv 91/440/EØF	Direktiv 95/18/EF	Direktiv 2001/14/EF	Dette direktiv
		Artikel 4 nr. 1 og nr. 3-6	Artikel 29
		Artikel 6 nr. 2-5	Artikel 30
		Artikel 7	Artikel 31
		Artikel 8	Artikel 32
		Artikel 9	Artikel 33
		Artikel 10	Artikel 34
		Artikel 11	Artikel 35
		Artikel 12	Artikel 36
			Artikel 37
		Artikel 13	Artikel 38
		Artikel 14 nr. 1 og 3	Artikel 39
		Artikel 15	Artikel 40
		Artikel 16	Artikel 41
		Artikel 17	Artikel 42
		Artikel 18	Artikel 43
		Artikel 19	Artikel 44
		Artikel 20 nr. 1, 2 og 3	Artikel 45 nr. 1, 2 og 3
			Artikel 45 nr. 4
		Artikel 20 nr. 4	Artikel 45 nr. 5
		Artikel 21	Artikel 46
		Artikel 22	Artikel 47
		Artikel 23	Artikel 48
		Artikel 24	Artikel 49
		Artikel 25	Artikel 50

Direktiv 91/440/EØF	Direktiv 95/18/EF	Direktiv 2001/14/EF	Dette direktiv
		Artikkel 26	Artikkel 51
		Artikkel 27	Artikkel 52
		Artikkel 28	Artikkel 53
		Artikkel 29	Artikkel 54
		Artikkel 30 nr. 1	Artikkel 55
		Artikkel 30 nr. 2	Artikkel 56 nr. 1
		Artikkel 31	Artikkel 57
Artikkel 12			Artikkel 58
Artikkel 14a		Artikkel 33 nr. 1, 2 og 3	Artikkel 59
			Artikkel 60
		Artikkel 34 nr. 2	Artikkel 61
Artikkel 11a		Artikkel 35 nr. 1, 2 og 3	Artikkel 62
Artikkel 10 nr. 9			Artikkel 63
		Artikkel 38	Artikkel 64
			Artikkel 65
	Artikkel 17	Artikkel 39	Artikkel 66
Artikkel 16	Artikkel 18	Artikkel 40	Artikkel 67
			Vedlegg I
		Vedlegg II	Vedlegg II
	Vedlegg		Vedlegg III
		Vedlegg I	Vedlegg IV
			Vedlegg V
			Vedlegg VI
		Vedlegg III	Vedlegg VII
			Vedlegg VIII